

printemps
2017

n°125

LES CARNETS DU TEMPS

Trimestriel d'information culturelle de l'aviateur

Les relations franco-britanniques



Churchill



Les sommets marquants



Turner peint la France



ARMÉE DE L'AIR



Printemps 2017

Centre études, réserves et partenariats de l'Armée de l'air (CERPA)

Directeur de la publication :
Col Christophe Deherre

Rédacteur en chef :
Cdt Jean-Christophe Pitard-Bouet

Rédacteur en chef adjoint :
Ltt Ivan Sand

Rédacteurs du CERPA :
Adc Jean-Paul Talimi
Adj Fanny Boyer

Maquette :
M. Emmanuel Batisse
M. Philippe Bucher
Clc Zita Martins Nunes
Cal Antoine-David Da Silva
Manteigas

Relecture :
Lcl (R) Danielle Emeras

Diffusion :
Mme Dalila Baziz
Clc Mathieu Cornu

Correspondance :
CERPA
1 place Joffre,
75700 PARIS SP 07 - BP 43
Tél. : 01 44 42 80 55
MTBA : 821 753 80 55
cerpa.air.defense.gouv.fr

Impression :
Imprimerie EDIACA (Établissement d'impression, de diffusion et d'archivage du commissariat des armées)

Tirage 2 500 exemplaires

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité des auteurs

TOUT DROIT DE REPRODUCTION RÉSERVÉ
ISSN 1769-452

Sommaire

Les relations franco-britanniques

4

Géopolitique - Économie - Droit

- Trois sommets marquants : Saint-Malo (1998), Le Touquet (2003), Lancaster House (2010)
- *Le Brexit* : quelles implications pour la finance de Londres et de Paris ?
- Les relations commerciales franco-britanniques : *Business as usual* ?
- Quelles différences entre le Parlement britannique et le Parlement français ?
- La France et le Royaume-Uni dans la construction européenne

14

Histoire - géographie

- Les grandes batailles françaises de la guerre de Cent Ans
- Paris et Londres, capitales européennes
- Winston Churchill dans la boue des tranchées françaises
- Deux monarchies aux relations tourmentées : du XVI^e au XVIII^e siècle
- Histoire des îles Anglo-Normandes
- La crise de Fachoda (1898)

30

Lettres - arts - société

- Le roman policier
- Le tennis, un sport d'origine française
- Monsieur Turner voyage en France
- Les rencontres de rugby entre la France et l'Angleterre
- La popmusic : un genre qui se renouvelle en permanence depuis les années 1950

40

Histoire aéronautique - traditions

- Le *Spitfire*, un avion de légende
- La coopération capacitaire franco-britannique : du *Jaguar* au drone

- Les groupes français de bombardement lourd en Grande-Bretagne, 1943-1945
- La bataille d'Angleterre

48

Sciences et inventions

- Norman Foster dessine le viaduc de Millau
- La pierre de Rosette
- La liaison ferroviaire trans-Manche : un système de transport intégré, un axe stratégique

REGARDS SUR...

56

Géopolitique - Économie - Droit

- Le canal de Panama au centre du monde
- L'échec de l'économie pétrolière du Venezuela
- La Cour suprême, au cœur de la société américaine

62

Histoire - géographie

- La guerre d'Espagne (1936-1939)
- Bilan des batailles de 1916
- Les maréchaux du Premier Empire

68

Lettres - Arts - Société

- Le pinceau : arme de l'artiste mise au service des armées
- Émile Zola ou le roman d'anticipation de guerre
- Robert Capa, un témoin du XX^e siècle

74

Sciences et inventions

- Les supercalculateurs
- Le tunnel du Saint-Gothard

CHRONIQUE AÉROSPATIALE

78

- Création de la première armée de l'air indépendante : la Royal Air Force



Les relations franco-britanniques

Trois sommets marquants : Saint Malo (1998), Le Touquet (2003), Lancaster House (2010)

C'est en 1948, avec la signature du traité de Bruxelles, relatif à la « *collaboration en matière économique, sociale et culturelle et de légitime défense collective* » que la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni instituèrent l'Union européenne occidentale (UEO) afin de définir un premier partenariat stratégique européen de défense commune dans le contexte d'une Guerre froide naissante. L'initiative, qui précédait d'une année la création de l'OTAN, reposait sur un axe franco-britannique – témoignant d'un intérêt britannique pour cette première forme de défense européenne concertée – et engageait déjà ses membres à se défendre mutuellement. Cet axe se manifestera à nouveau par la conclusion de plusieurs accords importants de défense et de sécurité, à l'occasion de trois sommets marquants, en 1998, en 2003 et en 2010.

Le sommet de Saint-Malo (1998)

Cinquante ans plus tard, le sommet de Saint-Malo va de nouveau mettre en évidence le couple franco-britannique dans l'effort de définition d'un projet de défense européenne ; faisant suite à « *l'esprit de partenariat qui avait abouti en 1995 à la création de la force de réaction rapide, les deux principales puissances militaires européennes posent une nouvelle ambition pour l'Union, celle de devenir un acteur militaire autonome* »⁽¹⁾. Le texte de la déclaration conjointe, le 4 décembre 1998, affirme ainsi la nécessité pour l'Union européenne d'« *avoir une capacité autonome d'action, appuyée sur des forces militaires crédibles, avec les moyens de les utiliser et en étant prête à le faire afin de répondre aux crises internationales* », tout « *en prenant en compte les moyens actuels de l'Union de l'Europe occidentale (UEO) et l'évolution de ses rapports avec l'Union européenne* ». L'importance de ce sommet, souvent qualifié de décisif, est double : il fait apparaître un changement dans la conception britannique traditionnelle, qui n'envisageait pas jusque-là de projet de défense européenne hors du cadre de l'OTAN, et il esquisse ainsi la possibilité d'une PESD (Politique européenne de sécurité et de défense) dont l'objectif sera annoncé par le conseil européen de Cologne en juin 1999. Deux mois plus tôt, le sommet de l'OTAN de Washington reconnaissait l'existence « *d'intérêts stratégiques communs* » avec l'UEO et prenait acte « *de la résolution de l'UE à se doter d'une capacité d'action autonome* »⁽²⁾ (Wissenberg & al., *ibid.*).

Le sommet du Touquet (2003)

Initialement prévu en décembre 2002, puis reporté à la suite de divergences sur la participation britannique au budget de l'UE, le sommet du Touquet s'ouvre le 4 février 2003 dans un contexte tendu, à la veille de l'invasion de l'Irak (opération « Liberté irakienne », lancée par les États-Unis le 20 mars 2003). Mais la préparation des commémorations de l'Entente cordiale, en 2004, permet aux discours de s'extraire d'une actualité délicate et de tenter de relancer l'esprit de Saint-Malo, Tony Blair déclarant au Président Chirac que « *ce qui nous unit est plus fort que ce qui nous divise* ». Outre des aspects communs de politique extérieure en Afrique et sur des partenariats éducatifs entre la France et le Royaume-Uni, le sommet du Touquet entreprendra de relancer la PESD dans trois domaines : la gestion des crises, la solidarité face aux menaces et le renforcement des capacités militaires (projet de coopération sur les porte-avions, coordination des capacités aéronavales au profit du corps européen de réaction rapide).

Les accords de Lancaster House (2010)

Organisés à Londres, ces pourparlers aboutissent à la signature de deux traités, le 2 novembre 2010. Le premier porte sur une coopération relative à la dissuasion nucléaire, coopération qui trouve sa cohérence à la fois avec les engagements de l'Alliance (article 5) et par rapport à la sécurité européenne. Cette coopération comporte le développement d'une structure commune de diagnostic radiographique et d'expérimentations hydrodynamiques conjointes, déclinée en deux installations complémentaires : le programme EPURE sur le site de Valduc (France) et le Centre de développement technologique TEUTATES ou « TDC » sur le site d'Aldermaston (Royaume-Uni). Le second porte plus largement sur une « *coopération en matière de défense et de sécurité* », à travers des « *transferts de technologies* ». Il s'agit entre autres d'une mutualisation des matériels et des équipements, des modalités de l'entretien mutuel de l'*A400M*, de l'utilisation des porte-avions, de la recherche commune en matière industrielle et de la création d'une force expéditionnaire pour des opérations de haute intensité notamment.

À côté de choix économiques et monétaires qui lui sont propres, malgré des options stratégiques parfois différentes, le Royaume-Uni s'est néanmoins manifesté comme un acteur récurrent de projets de défense européenne, autour d'un partenariat privilégié avec la France.

1. Wassenberg & al., 2010, p. 91

2. *Ibid.*

Le *Brexit* : quelles implications pour la finance de Londres et de Paris ?

Le 23 juin 2016 les Britanniques ont voté à 51,9 % pour une sortie de l'Union européenne. Le 29 mars 2017 est enclenché l'article 50 du traité de Lisbonne qui engage le début du processus des négociations sur les modalités de sortie. Le possible éparpillement d'activités économiques britanniques représente une occasion à saisir pour les différentes places financières européennes.



1- Évolution et avantages du système financier britannique

La City, centre financier mais aussi ville et comté à l'intérieur de Londres, a bénéficié de la puissance et de la taille de l'immense Empire britannique au XIX^e et au début du XX^e siècles. Pendant la seconde moitié du XX^e, le pays connaît un déclin économique. Le Royaume-Uni prend alors un virage néolibéral avec les réformes conduites par M. Thatcher. On parle du « *Big Bang* » de 1986 pour désigner les mesures prises pour libéraliser les marchés financiers britanniques.

Le Royaume-Uni jouit de qualités intrinsèques qui font de la City un pôle d'attraction pour les financiers du monde entier. D'abord, la langue anglaise procure un avantage naturel sur d'autres places financières. Aussi, avec son fuseau horaire, le marché de la City ouvre-t-il à l'heure à laquelle les marchés asiatiques ferment, et est toujours en activité quand les marchés américains ouvrent. De plus, Londres regorge d'experts et de juristes anglais mondialement reconnus pour leurs compétences. Enfin, le Royaume-Uni bénéficie d'une réputation internationale qui repose sur une identité profondément libérale et « *pro-business* » que les gouvernements travaillistes n'ont pu changer.

En revanche, la France est perçue comme bien moins favorable au monde de la finance. L'élection de F. Mitterrand en 1981 déboucha sur des nationalisations et des régulations à l'heure où les États-Unis de R. Reagan et le Royaume-Uni de M. Thatcher adoptaient des politiques de libéralisation et de privatisation d'inspiration néolibérale. Aussi la symbolique taxe à 75 % de F. Hollande sur la part des revenus supérieurs à 1 million d'euros par an avait-elle marqué les esprits des milieux d'affaires (depuis le 1^{er} janvier 2015, le gouvernement mène une campagne pour rappeler avec insistance que cette taxe a pris fin).

2- Les perspectives post-*Brexit* pour les capitales européennes

En quittant l'Union européenne, la place financière de la City perdrait l'usage du passeport financier européen qui lui permet de vendre des produits

financiers à travers les pays membres. Chaque place financière européenne avance donc ses arguments pour séduire aussi bien les grandes banques installées à la City que les entreprises voulant migrer sur le continent.

La place financière londonienne est la première mondiale. Entre 350 000 et 400 000 personnes y travaillent. On y trouve la Banque d'Angleterre, 500 grandes banques privées, la bourse de Londres et 40 % des sièges sociaux européens des 250 plus grandes multinationales. La City produisait environ 8 % du PIB britannique en 2014. La capitale française a conscience que le *Brexit* représente une chance de récupérer une partie de ces contrats. La banque *HSBC* a d'ores et déjà annoncé vouloir transférer 1 000 emplois de Londres vers Paris et Goldman Sachs « quelques centaines » vers l'UE et New York, et à terme, la moitié de leurs effectifs londoniens (3 000 personnes).

Paris se prépare et met en place plusieurs mesures pour attirer ces potentielles relocalisations : campagne de publicité à l'humour *British* ou encore visites d'officiels pour vanter les atouts du quartier d'affaires français. Cette offensive s'est traduite plus concrètement par d'autres mesures comme la mise en place d'un « *guichet unique* » visant à faciliter les démarches administratives, la prolongation de 3 ans du régime des impatriés (de 5 à 8 ans), ce régime qui les exonère de la taxe sur les salaires. Enfin, Bercy a décidé de baisser le taux d'impôt sur les sociétés de 33,3 % à 28 % en 2020.

La compétition s'annonce cependant rude car nombreuses sont les capitales européennes qui espèrent tirer profit de la situation. Francfort fait la course en tête avec Paris. Outre la stabilité économique allemande qui peut convaincre certains financiers, la ville héberge également le siège de la Banque centrale européenne et *Eurex*. Cependant, Paris capitalise sur son rayonnement mondial qui manque cruellement à Francfort, vue par les banquiers londoniens comme « provinciale » et « ennuyeuse ». Paris, avec son emplacement stratégique à trois heures des grandes capitales européennes, son coût du logement compétitif et une grande offre de bureaux disponibles, dispose de nombreux atouts pour attirer les déçus du *Brexit*.

La City, qui malgré tout devrait rester la première place financière européenne, pourrait même bénéficier d'un traitement spécial dans les négociations en cours, pour préserver à la fois l'économie britannique mais aussi la fragile stabilité économique des 27.



Arthur Bardet et Nicolas Raiga
chargés d'étude au CERPA

Les relations commerciales franco-britanniques : *Business as usual* ?

La victoire du « *Leave* » le 23 juin 2016 a engagé la procédure de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne (UE). Il met fin à 44 ans de relations commerciales privilégiées avec le reste du continent européen et notamment avec la France, son 3^e client (6,4 % de ses exportations) et son 5^e fournisseur (5,8 % de ses importations) en 2015. Rupture politique majeure, le *Brexit* s'inscrit cependant dans la continuité des relations économiques entre les deux pays, marquées dans leur histoire par une politique mutuelle de « *Stop and Go* » douanière et monétaire.

Entente cordiale, mésentente commerciale : les échanges franco-britanniques avant l'UE

Le traité de libre-échange, signé en 1860, amorce la normalisation des échanges et des relations politiques entre les deux pays, jusqu'alors marqués par les guerres et par les conflits commerciaux. Alors que la France n'importe que 1 % de ses besoins en 1850, les échanges augmentent de 111 % de 1856 à 1865 et de 45 % sur la décennie suivante. Jusqu'en 1913, 25 % des exportations françaises sont absorbées par le Royaume-Uni, qui s'impose alors comme son premier client et fournisseur. La libéralisation des échanges amorce la transformation de leur rivalité en une compétition plus apaisée. Elle culmine en 1904 par la signature de l'Entente cordiale et le début d'une coopération militaire qui n'a cessé depuis.

Cependant, l'émergence de l'Allemagne comme puissance industrielle inverse les termes du rapprochement. Dès 1892, le traité de 1860 n'est pas renouvelé et le Royaume-Uni se tourne vers le *Commonwealth* au travers du principe de *préférence impériale*. Au commerce outre-Manche, succède celui d'outre-Rhin et, de complémentaires, les échanges franco-britanniques deviennent une simple variable d'ajustement de leur entente politique. Le pic des importations françaises au Royaume-Uni est ainsi atteint en 1915 au plus fort de la Grande Guerre et celui de ses exportations en 1925, peu après le durcissement des relations entre les deux alliés dû à l'occupation de la Ruhr par les troupes françaises.

La crise de 1930 représente le point de rupture du commerce franco-britannique. La dépréciation unilatérale de la livre de 40 % en 1931 et l'adoption en 1932 de la taxe *Import Duties* opèrent une baisse drastique des exportations

françaises. De 1931 à 1934, les exportations françaises vers le Royaume-Uni chutent de 70 % en valeur et de 61 % en volume contre seulement 28 % et 9 % vis-à-vis de l'Allemagne. La part du Royaume-Uni dans le commerce extérieur, de 16,8 % en 1913, est divisée par 3. En 1949, elle n'est plus que de 6 %.

Des ambitions divergentes : *Commonwealth* contre Marché commun

À la suite de la crise charbonnière de 1947, la France change de partenaire et de client principal et se tourne vers l'Allemagne de l'Ouest, choix consacré par la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) en 1952. L'instauration du Marché commun en 1957 offre aussi de nouvelles possibilités à la France dans un contexte où les liens commerciaux avec ses anciennes colonies s'affaiblissent, alors que le Royaume-Uni maintient ses structures traditionnelles de production et d'échange en se tournant vers le *Commonwealth*.

Cependant, dans les années 1960, le *Commonwealth* n'absorbe plus que 30,6 % des exportations britanniques contre 45,9% en 1958. Son entrée dans la Communauté économique européenne devient impérative mais rencontre, en 1963 et en 1967, l'opposition de la France avant d'être finalement approuvée en 1973. Avec l'arrivée de Thatcher en 1979, l'économie britannique se redresse et la valeur des échanges franco-britanniques décuple et dégage un excédent de la balance commerciale en faveur de la France. Or, à partir des années 1980, l'autosuffisance de le Royaume-Uni en matière agricole et l'augmentation des achats français de viandes britanniques bouleverse cet excédent, principalement du fait de la Politique agricole commune (PAC) qui fait de le Royaume-Uni un concurrent direct.

Sa politique a néanmoins répété un schéma *Stop and Go* après son adhésion : dès 1974, un référendum est organisé sur son maintien au sein du marché commun et, en 1984, Thatcher obtient un rabais budgétaire sur les contributions britanniques au budget européen. En 1992, le Royaume-Uni obtient une clause d'exemption (*opt-out*) pour la monnaie unique et refuse de faire partie de l'espace Schengen. Le *Brexit* participe ainsi de cette vision anglaise d'une autonomie économique, condition de l'indépendance politique.

Le Royaume-Uni, qui opte pour un « *Hard Brexit* », souhaiterait réinvestir les marchés du *Commonwealth* comme relais de sa croissance. Toutefois, ses membres, notamment l'Australie, le Canada et l'Inde, se sont lassés de ce *Stop and Go* qui compromet leur accès au marché européen. Le *Brexit* inaugure également une période d'incertitude pour le commerce outre-Manche qui, jusqu'alors, bénéficiait du libre-échange européen.

Quelles différences entre le Parlement britannique et le Parlement français ?

Le Parlement est un organe collégial qui exerce le pouvoir législatif et qui contrôle le pouvoir exécutif, au nom des citoyens. En France, le régime politique est à la fois parlementaire et présidentiel, alors qu'au Royaume-Uni le Parlement est l'élément central du pouvoir face à la reine, qui demeure de manière symbolique le chef d'État.

Les Constitutions anglaise et française

La Constitution de la V^e République, adoptée par la France en 1958, met en place un régime parlementaire qui renforce le pouvoir du Gouvernement et qui encadre celui du Parlement. La mise en place d'un « parlementarisme rationalisé » a alors pour but de mettre fin aux excès de souveraineté parlementaire qui ont fait rage durant les III^e et IV^e Républiques. En 1962, avec l'instauration de l'élection présidentielle au suffrage universel direct, le régime politique devient semi-présidentiel. Le fonctionnement des pouvoirs publics au Royaume-Uni repose sur des règles qui ne sont pas codifiées, issues de la jurisprudence, des usages, ou de la loi. Cette souplesse permet à cette « Constitution » d'être modifiée par exemple par une loi ordinaire, ou par un autre usage, pour tenir compte de l'évolution des rapports de force.

Le pouvoir exécutif

En France, le président de la République est le chef du pouvoir exécutif. Il désigne le Premier ministre et, sur proposition du Premier ministre, les membres du Gouvernement. Le Royaume-Uni est une monarchie parlementaire dans laquelle le monarque héréditaire, en tant que représentant de la continuité et de la légitimité de la nation, délègue le pouvoir exécutif au Premier ministre. Cette organisation est appelée le système de Westminster. Le Premier ministre, qui est toujours le leader du parti ayant remporté les élections, choisit les membres de son Gouvernement. Les ministres les plus importants siègent au « cabinet ». Les Gouvernements des deux pays sont responsables devant le Parlement.

Fonctionnement des Parlements

La France et le Royaume-Uni possèdent un Parlement bicaméral, c'est-à-dire composé de deux assemblées : une chambre basse, élue au suffrage universel direct, et une chambre haute, élue au suffrage universel indirect en France, et nommée par le monarque sur proposition du Premier ministre au Royaume-



DR

Uni. Dans les deux pays, le Parlement rédige, discute et adopte les lois et le budget. Néanmoins, au Royaume-Uni comme en France, c'est le Gouvernement qui a le pouvoir d'initiative dans le domaine budgétaire. Dans les deux cas, les projets de loi sont étudiés tour à tour par les commissions parlementaires des deux chambres, jusqu'à leur adoption.

Les Parlements ont aussi pour mission de contrôler l'action du Gouvernement grâce à des questions et à des enquêtes. L'une des différences majeures entre les deux Parlements réside dans le fait qu'au Royaume-Uni les ministres sont tous membres de l'une ou de l'autre des deux chambres, généralement la Chambre des communes. Une force d'opposition est également intégrée au Parlement grâce au cabinet fantôme composé de membres de l'opposition, chargé d'émettre des critiques sur l'action du Gouvernement.

Les chambres basses sont composées de députés élus. Le Gouvernement est responsable devant le Parlement, qui peut le contraindre à démissionner s'il ne dispose pas d'une majorité, par une motion de censure ou de défiance. Très rarement diligentée au Royaume-Uni, cette procédure a été appliquée une fois en France sous la V^e République en 1962, en vue du renversement du Gouvernement de Georges Pompidou. En parallèle, en France, l'Assemblée nationale peut être dissoute par le chef de l'État, mesure mise en œuvre à cinq reprises sous la V^e République. Au Royaume-Uni, le mandat des membres de la Chambre des communes est de cinq ans. Depuis 2011, elle ne peut être dissoute avant ce délai sauf si le gouvernement perd la confiance de la chambre. Les chambres hautes des deux pays ne peuvent en revanche être dissoutes.



DR

Véritable héritage historique, la Chambre des lords britannique a vu ses pouvoirs diminuer avec les différentes réformes menées au xx^e siècle. Des membres héréditaires y siègent encore, ainsi que des membres de droit (des clercs de l'Église anglicane), mais la tendance est à la nomination à vie depuis 1999.

Malgré leurs différences forgées par l'histoire, les régimes parlementaires français et britannique ont tous deux été établis selon le même principe, celui de l'équilibre harmonieux des pouvoirs.

La France et le Royaume-Uni dans la construction européenne

La récente crise provoquée par le Brexit a rappelé combien les relations entre le Royaume-Uni et l'Europe ont été et restent compliquées. Le rôle de la France, longtemps accusée d'avoir freiné son intégration, a été mal estimé. Il est temps de comprendre comment deux des acteurs principaux de l'idée européenne ont joué un rôle, à leur manière et à leur rythme, dans la construction européenne.

En 1946, Winston Churchill plaide, lors d'un discours à Zurich, pour la constitution « d'États-unis d'Europe ». Alors que la division de l'Europe se dessine et que la Guerre froide démarre, il s'agit, selon lui, du meilleur moyen de protéger le continent. Néanmoins, il n'intègre pas le Royaume-Uni à cette idée, qui relèverait plutôt de la responsabilité de la France et de l'Allemagne.

Charles de Gaulle rêvait d'une Europe qui puisse s'affranchir de l'influence américaine et qui se fonde sur une coopération organisée entre États. Il affirme plusieurs fois son refus de voir entrer au sein de la Communauté économique européenne (CEE) le Royaume-Uni qu'il perçoit comme le « cheval de Troie » des États-Unis. En 1963, il n'hésite pas à dire que « *la nature, la structure, la conjoncture qui sont propres à l'Angleterre diffèrent de celles des autres continentaux* ». Or, Londres, conscient de la nécessité d'intégrer la structure européenne, a entamé des négociations depuis 1961 pour y parvenir. La construction européenne est alors en panne, en partie à cause du veto français à l'intégration des Britanniques (1963, 1967) et de la politique de la « chaise vide » menée depuis 1965 contre le projet fédéraliste de la Commission européenne.

Proche des États-Unis, la puissance allemande au sein de la CEE inquiète la France et grippe les relations entre les deux pays. Si la France ne veut pas s'isoler, elle doit dire oui à Londres pour rééquilibrer l'Europe au détriment de Bonn. Le 1^{er} décembre 1969 lors du sommet de La Haye, le Président Georges Pompidou y pose des conditions concernant le financement de la Politique agricole pour obliger les Britanniques à accepter cet « acquis » auquel la France tient tant. Il veut, en outre, une « Union économique et monétaire » (UEM), nécessitant l'harmonisation des politiques économiques. Un accord est trouvé le 2 décembre. L'article 237 du traité de Rome est alors convoqué pour élargir l'Europe à l'Irlande, au Danemark, à la Norvège et

au Royaume-Uni. Ces États entrent dans la CEE le 1^{er} janvier 1973. Les négociations auront été longues et soumises à référendum en France mais l'Europe avance et se transforme. En outre, elle dispose désormais d'un second siège permanent au Conseil de sécurité des Nations unies.

Le choc pétrolier de 1973, associé aux réticences britanniques, plonge de nouveau l'Europe dans la crise. En effet, le Royaume-Uni s'inquiète de voir sa contribution financière à la CEE dangereusement augmenter. Une habile campagne de presse hostile à l'Europe renforce ce scepticisme. Dans ce contexte, le 30 novembre 1979, lors du sommet européen de Dublin, nouveau Premier ministre britannique, Margaret Thatcher lance le célèbre « *je veux qu'on me rende mon argent* » et provoque une crise inédite de la construction européenne. Le bras de fer mené avec le Président français Valéry Giscard d'Estaing et avec le Chancelier allemand Helmut Schmidt dure cinq ans. La crise atteint son paroxysme en mai 1982 lorsque le Premier ministre britannique refuse tout compromis avec le nouveau Président François Mitterrand qui s'interroge publiquement sur la présence du Royaume-Uni au sein de la CEE. La confrontation tourne finalement en faveur de Thatcher qui obtient gain de cause, le 26 juin 1984, à Fontainebleau. La construction européenne peut reprendre et aboutit à la signature de l'Acte unique, le 1^{er} juillet 1987. En réalité, le Royaume-Uni espérait profiter de l'ouverture d'un grand marché.

En 1992, Londres ratifie difficilement le traité de Maastricht, non sans avoir obtenu le droit de ne pas intégrer un espace monétaire unique. Alors que l'UEM voit le jour, le 1^{er} janvier 1999, le Royaume-Uni refuse donc d'intégrer la zone euro. L'attachement à la livre sterling et la défiance toujours aussi forte à l'égard des institutions européennes motivent ce refus, comme celui de ne pas ratifier les accords de Schengen en 1995.

Le 1^{er} mai 2004, l'Union européenne passe à 25 membres en s'élargissant à l'est du continent. Le couple franco-allemand est plus que jamais la charnière de l'Union européenne et Londres doit faire face à une poussée anti-européenne au sein de son opinion. En 2011, le conservateur David Cameron refuse de signer le pacte budgétaire pour protéger l'économie de son pays, décision qui n'empêche pas de voir émerger un courant politique europhobe, UKIP, en 2014.

Malgré les concessions obtenues de l'UE, le référendum du 23 juin 2016 pousse la Grande-Bretagne à quitter l'Union européenne, le *Brexit*, au terme d'un processus qui va durer plusieurs années.

Les grandes batailles françaises de la guerre de Cent Ans

La guerre de Cent Ans, qui oppose le royaume de France à celui d'Angleterre, est une succession discontinue de batailles ponctuée de très longues trêves. Sur le champ de bataille deux conceptions de la guerre s'affrontent. Longtemps défaits par les Anglais, les troupes françaises vont trouver l'énergie nécessaire pour inverser la tendance et finalement gagner la guerre.

Au Moyen Âge, il est d'usage de se battre aux beaux jours. Durant la guerre de Cent ans, les hostilités commencent généralement par une *chevauchée* du roi d'Angleterre. Ce dernier solde des compagnies de mercenaires pour affronter les troupes françaises. Pour repousser l'ennemi anglais, le roi de France proclame la *ban*, la mobilisation de ses vassaux. La guerre est aussi l'occasion de faire fortune en faisant prisonnier un chevalier de haut rang afin de le rançonner.

Les batailles de Crécy et de Poitiers : la débâcle

Au mois d'août 1346, les deux armées qui se font face à Crécy ont une conception opposée de la guerre. La noblesse française, qu'incarne la figure du chevalier, est nourrie par les romans chevaleresques qui glorifient l'exploit individuel et la bravoure au combat. Pour éprouver son courage, le chevalier français cherche le choc frontal avec l'adversaire. À l'opposé, l'armée anglaise se compose essentiellement de fantassins, d'origine modeste, disciplinés et rompus au maniement du *long bow*, un puissant arc. Peu nombreuse, l'armée anglaise préfère mener une guerre d'embuscade où la cavalerie ne charge qu'en dernier recours.

À Crécy, les chevaliers français espèrent écraser les troupes anglaises par des charges de cavalerie successives. Les chevaux s'empalent sur des pieux placés en amont par les Anglais et les survivants sont tués par une pluie de flèches. Plus de 1 500 chevaliers français y laissent la vie. Dix ans plus tard, les deux armées se retrouvent devant Poitiers. Les chevaliers français, qui n'ont pas tiré les enseignements de Crécy, attaquent de façon désordonnée. Là encore ils sont fauchés par les flèches anglaises. Le soir venu, le roi de France Jean II, son fils, quatorze comtes, vingt et un barons et 1 400 chevaliers sont fait prisonniers ou blessés. Chacun devra payer une rançon proportionnelle à son rang. Pour le roi, la somme est fixée à 3 millions d'écus d'or, l'équivalent de deux années de recettes fiscales du royaume.

Charles V, artisan du redressement

Pour faire face à un état de guerre devenu récurrent, Charles V, qui succède à Jean II, s'attache les services d'une armée permanente qu'il solde par

une fiscalité modernisée. Le nouveau roi, traumatisé par la défaite de Poitiers, mène désormais une guerre de harcèlement. Il charge ainsi Bertrand du Guesclin d'éliminer les compagnies qui ravagent son royaume et de regagner peu à peu le territoire conquis par les Anglais. En 1380, les Anglais ne possèdent plus qu'une infime partie de l'Aquitaine. Malheureusement, la folie de son successeur Charles VI redonne l'avantage aux Anglais.

Le bord du gouffre : Azincourt

Les deux armées se rencontrent de nouveau à Azincourt en octobre 1415. Les 2 220 chevaliers français ont l'avantage du nombre pour réduire à l'impuissance les archers anglais. Mais l'avantage numérique se retourne contre les Français, qui, trop nombreux, se gênent et ne peuvent user de leurs armes. De plus, la boue freine les lourds cavaliers, qui sont alors massacrés par une pluie de flèches. Cette victoire, célébrée par Shakespeare dans la pièce *Henri V* représente pour les Anglais, qui repoussent un ennemi supérieur en nombre, la quintessence du courage et de la bravoure. La noblesse française est décimée et Charles VI doit signer en 1420 à Troyes un traité qui déshérite son fils Charles VII au profit du roi d'Angleterre.



La victoire finale : Castillon

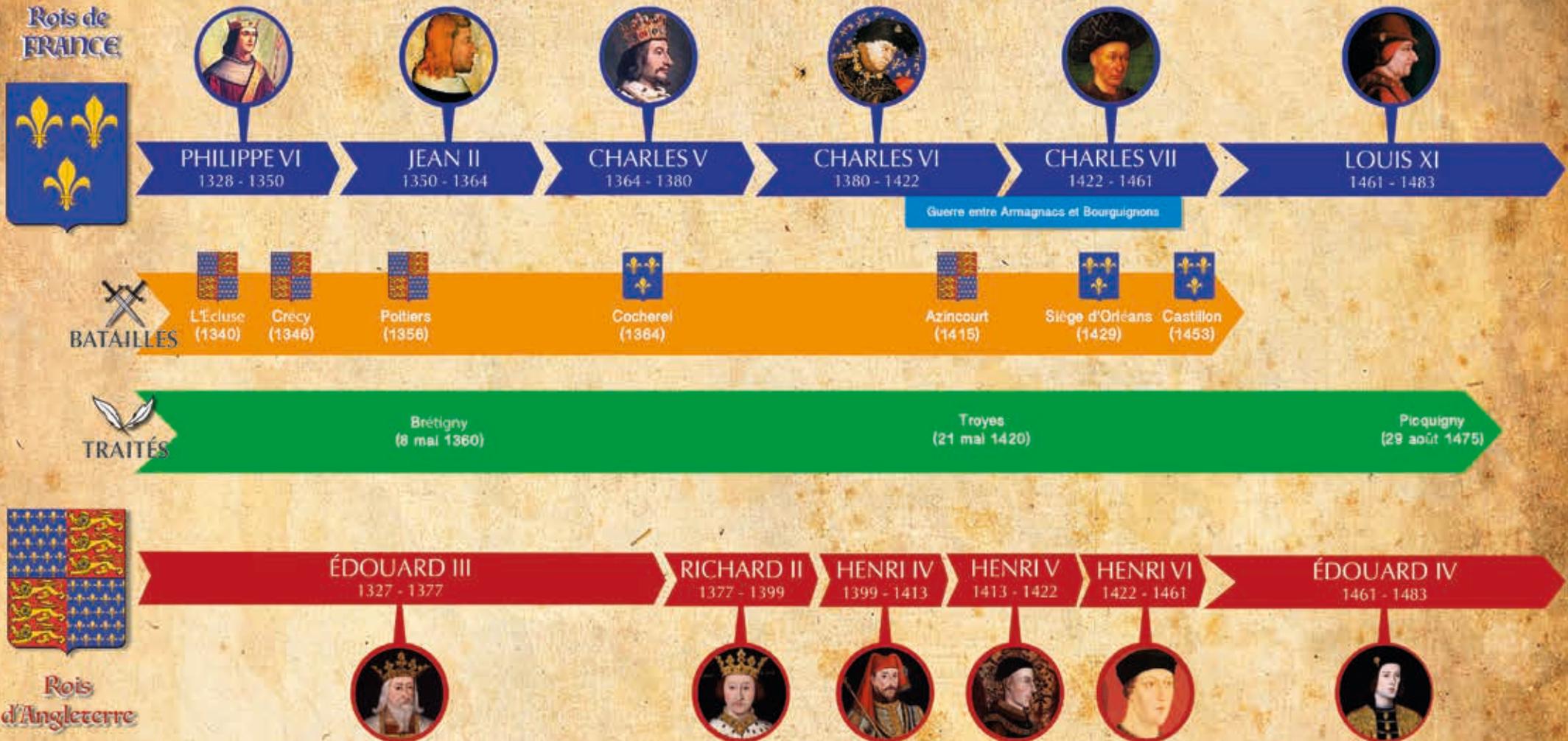
En 1429, alors que tout semble perdu pour Charles VII, Jeanne d'Arc réussit à délivrer Orléans. Les contemporains rendus superstitieux par l'accumulation des malheurs voient dans cette épopée un signe divin qui légitime le roi. En mai 1429, les Anglais dépêchent des troupes pour reprendre Orléans et les ponts qui enjambent la Loire. Le 18 juin, ils affrontent en bataille rangée les Français non loin de Patay. Ces derniers, qui se souviennent d'Azincourt, détruisent par un mouvement tournant les archers anglais. Fort de ce succès, Charles VII peut se faire sacrer roi de France le 17 juillet 1429 à Reims, alors en territoire ennemi. Le nouveau roi fédère la noblesse et entreprend la reconquête de son royaume. Pour cela il intègre une nouvelle arme sur le champ de bataille : l'artillerie. Ainsi, en 1453, à Castillon, les canons français combinés aux charges mieux coordonnées ont raison des flèches anglaises. Le roi d'Angleterre abandonne l'Aquitaine et ne règne désormais plus que sur la ville de Calais.

En Angleterre et en France la guerre de Cent Ans nourrit le sentiment national. La noblesse des deux pays prend en effet conscience qu'elle doit s'unir pour lutter contre un ennemi qui peut à tout instant traverser la Manche.

Sous la haute direction de monsieur Jean-Marc Albert, professeur d'histoire de première supérieure

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA

Panorama de la guerre de Cent Ans



Bibliographie

La Guerre de Cent Ans, Georges Minois, Paris, 2010.
La Guerre de Cent Ans, Jean Favier, Paris, 1980.

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CERPA
 Caporal Antoine Da Silva Manteigas, infographiste au CERPA

Paris et Londres, capitales européennes

Londres et Paris sont deux capitales européennes de rang mondial. Avec Washington, elles sont considérées comme les leaders du monde occidental. Elles concentrent les fonctions politique et économique pour l'ensemble de leur territoire national respectif, ultra-centralisé, et sont devenues de véritables pôles financier, décisionnel et d'innovation dans le paysage mondialisé. Aujourd'hui, Londres est considérée comme la ville la plus attractive d'Europe, juste devant Paris.

Les différents secteurs d'attractivité

Londres est une zone économique influente avec la City. Le secteur de la finance et des assurances emploie 9,3 % des salariés londoniens contre 5,8 % en Île-de-France. Paris reste en revanche la première région économique européenne avec 4,6 % du PIB de l'Union européenne (UE), ainsi que la première bourse d'actions de la zone euro (Euronext réunit 40 % de la capitalisation boursière de la zone euro) et sera bientôt le premier incubateur au monde. En revanche, en termes d'attractivité pour les investisseurs étrangers, Londres occupe la première place. Le deuxième pôle attractif de Londres est le secteur du numérique et de la technique avec plus de 40 % des investissements étrangers dans le domaine en 2014, notamment dans le cluster numérique *East London Tech City*. Paris de son côté représente le premier parc immobilier d'entreprises en Europe, notamment avec la Défense, premier quartier d'affaires européen. Grâce au pôle d'excellence de Saclay qui regroupe des secteurs de pointe, Paris souhaite créer une *Silicon Valley* à la française. La capitale domine aussi dans le secteur du tourisme d'affaires grâce à une offre de surface d'exposition inégalée en Europe, de plus de 710 000 mètres carrés. En 2013-2014, elle a par exemple accueilli 51 salons de plus de 500 exposants contre 12 pour Londres. En revanche, si Paris a longtemps dominé dans le secteur du tourisme et des loisirs, elle s'est fait dépasser par Londres à la suite des attentats de 2015. Elle conserve néanmoins son rang de première place culturelle européenne.

Deux modèles économiques forts

Avec la City, Londres constitue le premier centre financier au monde, en concurrence directe avec New-York. La capitale gère en effet 20 % des actifs des fonds spéculatifs mondiaux et 85 % des actifs des fonds spéculatifs

européens. Le Grand Londres produit 20% du PIB national dont 10 % proviennent directement de la City. La capitale domine dans ce secteur grâce à de solides avantages compétitifs telles la déréglementation et la fiscalité avantageuse, favorables à l'investissement et à la création de richesses. Ainsi, 40 % des 250 premières entreprises mondiales ont leur siège social à Londres (contre 8 % pour Paris). La capitale possède un secteur financier particulièrement innovant, grâce, notamment, au développement de la finance islamique, très abondante. Contrairement à Paris, qui mise sur un haut niveau de formation et de qualification endogène, Londres fait appel à une immigration qualifiée recrutée au-delà de l'Europe. La région francilienne possède un potentiel économique majeur et diversifié. Parmi les 10 plus grandes banques européennes, 4 ont leur siège à Paris. Par ailleurs, le niveau de qualification élevé fait de la capitale l'un des plus grands viviers pour les *start-ups*. La région parisienne s'impose ainsi comme la capitale européenne de la recherche et de l'innovation.

La City face au Brexit

Avec le vote du Brexit en juin 2016, certains spécialistes doutent que Londres puisse conserver son rang de première place financière mondiale alors qu'elle ne sera plus membre de l'UE. Jusqu'ici pilier du marché européen, la City pourrait perdre l'accès aux marchés européens et subir d'importantes délocalisations. D'ici à 2020, le *Brexit* pourrait coûter 70 000 à 100 000 emplois dans le secteur des services financiers britanniques, évolution qui pourrait jouer en faveur d'autres capitales européennes comme Paris, qui possède déjà une forte place en Europe. Une partie des opérations et des actions de la City pourrait en effet être expatriée à Paris, alors que la ville travaille sur le projet « Place financière de Paris 2020 », destiné à attirer les traders et les entreprises. Néanmoins, la plupart des spécialistes estiment que Londres devrait conserver sa première place sur le marché unique de l'UE tant qu'elle bénéficie du passeport européen.

En 2014, un projet de collaboration entre le futur Grand Paris et the *Greater London* a été évoqué afin de concurrencer des capitales comme Tokyo, Shanghai et Rio. Malgré des identités distinctes, Paris et Londres restent des partenaires complémentaires à l'influence mondiale.

Sous la haute direction de Mme Denise Flouzat, ancien membre du Conseil de la politique monétaire de la Banque de France.



Adjudant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA

Winston Churchill dans la boue des tranchées françaises

En 1915, Winston Churchill, âgé de 41 ans, décide de partir combattre en France. L'ancien ministre de la Guerre ébranlé par l'échec initial et par l'enlèvement des troupes anglaises et françaises dans les Dardanelles entend ainsi éprouver son courage dans l'enfer des tranchées. Il rejoint en cela les centaines de milliers de Britanniques volontaires qui ont fait le choix de se battre contre l'Allemagne.

Un homme destiné à la politique

John Churchill, duc de Marlborough, qui a participé en 1704 à la victoire contre les troupes de Louis XIV, reçoit en récompense le palais de Blenheim. C'est dans ce château que naît Winston Churchill le 30 novembre 1874. Ce jeune homme turbulent et indiscipliné trouve dans la carrière militaire de quoi canaliser sa fougue. Toutefois, comme son père avant lui, il décide de s'engager en politique. En 1911, il est nommé Premier Lord de l'Amirauté (ministre de la Guerre). En 1915, effrayé par les pertes humaines sur le front européen, il élabore un plan audacieux pour prendre à revers l'Empire allemand depuis les Dardanelles. Cette opération tourne cependant au désastre. Les troupes françaises et anglaises sont repoussées, laissant derrière elles plus de 100 000 morts. Ce fiasco brise l'irrésistible ascension politique de Churchill et le plonge dans le plus grand désarroi. Il va alors noyer sa dépression, qu'il nomme *Black dog*, dans l'alcool, le tabac et dans la peinture.

Départ en France

Commandant de réserve des Hussards de l'Oxfordshire, Churchill demande à rejoindre le front pour aller se battre en France. Le 18 novembre 1915, il débarque dans le port de Boulogne-sur-Mer. Le général John French, commandant en chef du corps expéditionnaire britannique en France, mandate son ordonnance pour l'accueillir. Il propose alors à l'ancien Lord de l'Amirauté de devenir son aide de camp. Mais Churchill refuse ce privilège : il veut aller au plus près des combats. À plus de 40 ans, il réussit à se faire affecter au commandement du 6^e bataillon du *Royal Scots Fusiliers* stationné à Merville, non loin de la frontière belge. Il avouera dans ses mémoires, non sans malice, qu'il pouvait boire en toute tranquillité puisque la consommation d'alcool est en effet autorisée en forte quantité dans les tranchées, au contraire des états-majors.

Un gentleman dans les tranchées

Les officiers britanniques, sceptiques sur la sincérité de son engagement militaire, ne savent que faire de cet homme politique qui, pensent-ils, entend absoudre dans la boue des tranchées sa faute des Dardanelles. Les soldats méfiants voient donc débarquer un homme débonnaire dont la silhouette laisse deviner qu'il préfère les plaisirs de la table aux exercices militaires. De plus, la tenue de Winston Churchill contraste singulièrement avec la rigueur des uniformes britanniques. Il arbore un casque français et un pantalon caoutchouté pour se prémunir de la boue et de l'humidité. Une dizaine d'hommes transportent aussi des caisses dans lesquelles sont entreposés des cigares, des bouteilles d'alcool mais aussi une chaudière pour son bain. Le contraste est saisissant avec ces hommes couverts de boue et de parasites qui vivent au milieu d'immondices. Churchill écrit ainsi à sa femme Clémentine : « *De la crasse, des détritiques partout, des tombes largement éparpillées avec des pieds et des lambeaux de vêtements qui émergent du sol. De l'eau et de la gadoue de tous côtés, sous le fracas incessant des fusils, des mitrailleuses et le sifflement venimeux des balles qui passent au-dessus de nos têtes. Au milieu de ce décor, aidé par l'humidité, le froid et toutes sortes d'inconforts mineurs, j'ai trouvé un bonheur et contentement que je n'avais pas connus depuis des mois.* »

Cependant, au milieu des hommes, il n'hésite pas à s'exposer lors des attaques et à galvaniser ses subordonnés. Il lance ainsi à ses officiers : « *La guerre, messieurs, est un jeu qui se joue avec le sourire. Souriez et dites à vos hommes d'en faire autant.* » À Ploegsteert, pour apaiser les jeunes recrues effrayées par l'intensité des bombardements, il déplie son chevalet pour peindre le village sous le déluge d'acier. Enfin, il procure à ses hommes des pesticides pour éliminer les poux.

Contrairement à l'usage dans l'armée britannique, où les officiers issus par tradition de la noblesse considèrent les soldats comme du bétail, Winston se montre juste dans les sanctions et distribue abondamment les récompenses ou les encouragements.

Cependant, l'homme politique qui sommeille en lui se réveille. Et, fidèle à son caractère qui fourmille d'innombrables idées, il envoie régulièrement au cabinet du ministre de la Guerre des notes ou des rapports qui dénoncent les offensives inutiles. En mars 1916, Churchill perd le commandement de son bataillon, qui fusionne avec un autre. Il retourne en Angleterre avec la ferme intention d'infléchir la stratégie anglaise en encourageant la création des chars d'assaut et l'utilisation d'avions de chasse modernes.

Sous la haute direction de Monsieur Jean-Marc Albert, professeur d'histoire de première supérieure

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA

Deux monarchies aux relations tourmentées – du XVI^e au XVIII^e siècle

Depuis le XI^e siècle et la victoire de Guillaume le Conquérant à Hastings, les relations entre l'Angleterre et la France sont passionnées et alternent entre alliance et conflits avec toujours en vue de la domination de l'Occident. La fin de la guerre de Cent Ans ne signifie pas la disparition de leur antagonisme qui persiste jusqu'à la seconde abdication de Napoléon I^{er} en juin 1815.

Alors que la guerre de Cent Ans s'éloigne de leur horizon, Français et Anglais s'affrontent à l'occasion des guerres d'Italie (1498-1559). Après avoir fait payer chèrement sa neutralité au roi de France Charles VIII, Henri VIII d'Angleterre entre en conflit avec Louis XII. En juin 1520, l'entrevue du Camp du Drap d'or, entre le souverain anglais et le jeune François I^{er}, débouche sur un marché de dupes et sur l'alliance d'Henri VIII avec le souverain Habsbourg, Charles Quint. À partir de 1542, le roi d'Angleterre n'aura de cesse de tenter d'envahir le royaume des Valois, en vain. En 1546, le traité d'Ardres met provisoirement fin à leurs rivalités.

Les guerres de Religion fournissent le prétexte à un nouvel affrontement. Marie Stuart, fille de Marie de Guise et du roi Jacques V d'Écosse, épouse en 1558 le futur François II. Après le décès de ce dernier en 1560, elle, qui est catholique, doit revenir en Écosse protestante. L'assassinat de son nouvel époux, Lord Darnley, fragilise sa position. Elizabeth I^{re}, qui la voit en rivale, la fait emprisonner. Elle sera exécutée. Alors que les souverains britanniques continuent de porter le titre de « roi de France », la ville de Calais est l'objet d'âpres négociations. En 1558, Elizabeth I^{re} propose l'échange de cette ville contre le port du Havre. La France parvient toutefois à récupérer Calais sans céder pour autant le port normand.

Dès la fin du XVI^e siècle, les corsaires anglais dominent l'espace atlantique et gênent considérablement le commerce maritime français. Au XVII^e siècle, la marine anglaise se modernise et favorise entre autres la colonisation de la côte est de l'Amérique du Nord et la fondation de comptoirs en Inde. L'Angleterre dispute alors à la France le contrôle des routes maritimes. En jeu, le monopole commercial vers les colonies. Grâce à Colbert, la marine française connaît également une expansion et éprouve ses capacités lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697).

Les rivalités entre Charles II et Louis XIV donnent l'occasion aux deux marines d'expérimenter la guerre de course. À partir de 1689, Guillaume d'Orange inflige de lourdes défaites à la marine française, dont celle de La

Hougue en 1692, et finit par être reconnu roi d'Angleterre par le traité de Ryswick. Anglais et Hollandais se liguent de nouveau contre la France lors de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713). La bataille de Malplaquet (1709) permet aux Britanniques de pénétrer en France jusqu'à la paix d'Utrecht finalement signée en 1713. Ce traité accorde la baie d'Hudson, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve à l'Angleterre. En Nouvelle-Écosse, les violences commises par les troupes de Londres contre les Français provoquent leur déportation massive en 1755.

Sur les mers, la couronne anglaise assoit aussi sa domination tandis que, sous l'effet de l'édit de Fontainebleau de 1685, ses colonies deviennent des terres d'accueil pour les protestants français persécutés. Britanniques et Français se partagent alors les côtes d'Inde et d'Amérique ainsi que le Canada.

Le XVIII^e siècle est marqué par une relation paradoxale entre les deux royaumes. En France, le temps est à l'anglomanie. On adopte certains usages britanniques comme le toast, descendant de la tostée médiévale, mais aussi de nombreuses soieries indiennes, des cotonnades dont les ateliers font montre de grandes innovations. Cette influence culturelle n'empêche en rien la reprise de leur hostilité réciproque au mitan du siècle. La guerre de Succession d'Autriche (1743-1748) mais surtout la guerre de Sept Ans (1756-1763) constituent des revers cinglants pour la France qui perd le Canada, les territoires américains situés au-delà des Appalaches et une grande partie des colonies indiennes. Versailles ne conserve que la partie occidentale du Mississippi, notamment la Louisiane.

La guerre d'Indépendance américaine offre à la France l'occasion de prendre une revanche sur son voisin et rival. La Fayette ou encore Dupont de Nemours s'y illustrent et permettent aux États-Unis de voir le jour. Dans l'océan Indien, Suffren remporte des victoires mais n'obtient aucun gain substantiel tandis qu'en Amérique du Nord les Français contribuent à la victoire des Insurgés à Yorktown en 1781. La défaite des Saintes dans les Antilles limite les déboires anglais.

La Révolution française attise de nouveau les antagonismes entre les deux pays. Alors que la couronne anglaise regardait les événements révolutionnaires avec distance et avec amusement, les campagnes napoléoniennes provoquent un nouvel affrontement entre les deux éternels rivaux. Les défaites d'Aboukir (1798) et de Trafalgar (1805) scellent la suprématie anglaise sur les mers. En 1815, la fin de l'Empire napoléonien assure aux îles Britanniques une hégémonie séculaire sur le monde.

Histoire des îles Anglo-Normandes

Les îles Anglo-Normandes, situées près des côtes de la Normandie⁽¹⁾, sont un pied de nez de l'histoire à la géographie car, bien que très proches de la France, elles sont des dépendances de la Couronne britannique. Avec une population d'environ 170 000 habitants et une superficie de 198 km² elles sont un univers à part, dont l'histoire comporte divers épisodes curieux.

Une relique du duché de Normandie

Les îles ont été annexées au duché de Normandie en 933, et ont depuis lors suivi son destin. En 1066 Guillaume II de Normandie envahit l'Angleterre, et devint ainsi Guillaume le Conquérant. En 1214, le roi Jean cède la Normandie au roi Philippe II de France, mais réussit à garder les îles, gouvernées comme possessions de la Couronne sans jamais être absorbées par le Royaume-Uni (qui est seulement responsable de leur défense et de leurs relations internationales).

Les systèmes de gouvernement des îles datent de ces temps normands, ce qui explique qu'elles soient composées des deux *Bailiwicks* (bailliages, territoires administrés par un bailli) de Jersey et de Guernesey. Les noms des assemblées, les *States*, sont dérivés ou « états » normands (la Couronne, l'Église et le Tiers-État), les autorités de l'île incluent le *Seneschal* (Sénéchal), le *Prevot* (Prévôt) et le *Greffier* (greffier). La langue normande a prédominé dans les îles jusqu'au XIX^e siècle, où l'influence croissante des colons anglophones et des liaisons de transport plus faciles ont conduit à l'anglicisation.

Au XVIII^e siècle, les îles ont acquis des intérêts commerciaux dans les colonies nord-américaines et, en reconnaissance de l'aide qui lui avait été donnée lors de son exil à Jersey dans les années 1640, Charles II donna au bailli George Carteret une grande concession de terres, qu'il nomma New Jersey, un des actuels États des États-Unis. Exilé sous le Second Empire, Victor Hugo y a vécu, d'abord à Jersey (1852-1855), puis à Guernesey (1855-1870), où il a terminé *Les Misérables*, et Guernesey est le décor de son dernier roman, *Les Travailleurs de la mer*.

La seconde guerre mondiale

Les îles ont été le seul territoire du Royaume-Uni occupé par l'armée allemande pendant la seconde guerre mondiale. Le Gouvernement britannique avait démilitarisé les îles en juin 1940 et avant le débarquement des troupes allemandes avait procédé à une évacuation massive (6 600 habitants sur 50 000 à Jersey et 17 000 sur 42 000 à Guernesey) tandis beaucoup de jeunes gens avaient rejoint les forces armées alliées.

Pendant les cinq années de l'occupation allemande, la faim et les privations ont été fréquentes, en particulier dans les derniers mois de la guerre, où la po-

pulation était proche de la famine. À Aurigny les Allemands avaient construit des camps de concentration dans lesquels sont morts plus de 700 personnes sur environ 6 000 prisonniers.

Au total l'occupation allemande a été très dure, plus de 2 000 habitants ont été déportés, des Juifs envoyés dans des camps de concentration et les îles ont connu actes de résistance et représailles, accusations de collaboration et de travail esclavagiste. Il n'y a pas eu de mouvement de résistance armée, principalement en raison de l'isolement et de la petite taille des îles, et de la densité des troupes d'occupation (jusqu'à un Allemand pour deux îliens). Malgré tout, devant la résistance passive de la population, les nazis avaient rapidement conclu qu'ils n'auraient jamais pu contrôler le reste du pays, s'ils avaient réussi à l'envahir.

Après la libération de 1945, s'est produite une radicale transformation des îles, sous l'effet de l'immigration et du tourisme. Des programmes sociaux ont été entrepris, grâce aux revenus des activités financières *offshore*, qui se sont rapidement développées à partir des années 1960.

Sercq, le dernier fief féodal

Sercq, une petite île d'environ 5 km de long et 1,5 km de large, et peuplée de 600 habitants, a été jusqu'en 2008 le dernier État féodal du monde occidental. Elle était inhabitée jusqu'à sa colonisation dans les années 1560, et Elizabeth I^{re} l'avait donnée en 1565 en fief seigneurial à Hellier de Carteret, en échange de sa protection contre les pirates.

Depuis lors les seigneurs ont régné sur l'île avec un parlement féodal composé de 40 propriétaires fonciers (descendants des premiers colons), ne payant à la Couronne britannique que 1,79 livre sterling par an en contrepartie du privilège de toucher, à chaque transaction immobilière, un 13^e du prix d'achat de toutes les propriétés. Le seigneur détenait aussi le droit exclusif d'élever des pigeons et des chiennes aptes à la procréation, et était réputé propriétaire de tout ce qui était déposé par la marée entre les lignes de haute et de basse mer.

Finalement, en 2008, la population adulte de l'île a démocratiquement élu un parlement de 28 membres, et John Michael Beaumont, ex-ingénieur aéronautique de 81 ans, au pouvoir depuis 1974, aura été le dernier « seigneur de Sercq ».

Reliques d'un passé lointain, les îles ont donc su s'adapter aux temps modernes, et sont parfois même en avance sur leurs grands voisins : lors de l'adhésion du Royaume-Uni à l'Union européenne, les îles avaient décidé de ne pas le suivre, ce qui les a dispensées de se prononcer sur le *Brexit* en juin 2016...

1. St-Hélier, le chef-lieu de Jersey, est à 38 km à vol d'oiseau de la côte du Cotentin contre 175 km jusqu'à la côte anglaise. En bateau son port est à 30 milles nautiques (55 km) de Granville, 32 (60 km) de Saint Malo, 61 (113 km) de Cherbourg et 110 (204 km) de Plymouth.

La crise de Fachoda (1898)

En juillet 1898, le capitaine Jean-Baptiste Marchand hisse le drapeau français sur le fort de Fachoda, un petit village soudanais posé au bord du Nil. Par cet acte symbolique la France entend contrecarrer la construction d'un axe colonial britannique Nord-Sud en Afrique. La réplique militaire anglaise est immédiate. Pendant trois mois la tension entre les deux pays, entretenue par les journaux, est extrême.

La conférence de Berlin

En 1885, les représentants des pays européens, de l'Empire ottoman et des États-Unis se réunissent à Berlin pour s'entendre sur la création en Afrique d'un Congo belge. En réalité cette conférence fixe les modalités pour l'exploitation économique et plus largement sur le partage du continent africain.

En cette fin de siècle, les possessions du Royaume-Uni en Afrique dessinent comme une croix de l'Afrique du Sud à l'Égypte, de la région des Grands Lacs au Nigeria. Les Français, qui possèdent aussi de nombreuses colonies en Afrique, prennent alors conscience que les Britanniques sont en passe de contrôler de l'essentiel du continent. En 1896, pour contrecarrer les projets britanniques, le capitaine Jean-Baptiste Marchand présente au Gouvernement la « *mission Congo-Nil* » une expédition militaire qui débute depuis l'Atlantique pour rejoindre Fachoda, une localité soudanaise bâtie au bord du Nil, afin de découvrir des zones totalement inconnues à l'époque.

L'expédition Marchand

Cette expédition se compose de sept officiers, deux sous-officiers et cent cinquante tirailleurs. Plusieurs milliers de porteurs sont enrôlés de force pour transporter pas moins de 600 000 kg de vivres et d'équipements. La majorité du trajet s'effectue cependant par bateaux en remontant les fleuves. Il faut près de deux ans aux hommes du capitaine Marchand pour atteindre le Soudan. Le 10 juillet 1898, il arrive à Fachoda et signe un traité avec le chef de la tribu des Chillouk.

À cette époque le Nord du Soudan est sous la domination de l'Égypte. Mais depuis 1896 cette région est en proie à une révolte d'intégristes musulmans mahdistes. L'Égypte demande l'aide à le Royaume-Uni. En 1898, le général anglais Kitchener écrase cette révolte. Après cette victoire, il remonte le Nil pour s'emparer du Sud-Soudan, notamment de Fachoda. Le 19 septembre 1898, le

général Kitchener arrive à Fachoda avec une flotte armée de cinq canonnières et de 3 000 hommes. Il rencontre le capitaine Marchand et lui ordonne d'abandonner le poste. Ce dernier, qui affirme agir au nom du Gouvernement français, refuse. Les deux hommes ne veulent pas régler ce différend par la violence. Ils s'en remettent donc aux diplomates de leur Gouvernement respectif.

L'affaire de Fachoda

Les journaux français relatent largement l'exploit du capitaine Marchand. C'est en effet un moyen de redorer le blason de l'armée passablement écornée par l'affaire Dreyfus. Ces journaux défendent ainsi l'idée qu'il n'est pas question de reculer devant les Anglais. Le capitaine français est alors comparé à Jeanne d'Arc. À l'inverse, outre-Manche, les journaux défendent l'idée que l'arrogance des Français doit être punie.

Cependant, le président de la République française Félix Faure ne cède pas au populisme. En effet, les diplomates français savent très bien que l'armée française ne peut rivaliser avec la flotte anglaise pour ravitailler ce poste isolé en Afrique. Enfin, le rapport de forces sur place donne l'avantage aux Anglais avec 3 000 soldats contre 150 tirailleurs français. Théophile Delcassé, ministre des Affaires étrangères, entend surtout signer un traité d'alliance entre les deux pays pour la reconquête de l'Alsace et de la Lorraine.

Prétextant des raisons sanitaires, le Gouvernement français demande donc au capitaine Marchand d'abandonner le poste de Fachoda. Mais, pour ne pas paraître reculer devant l'ennemi, il l'autorise à poursuivre son expédition en direction de l'Éthiopie. Le 11 décembre, les troupes françaises descendent le drapeau tricolore de Fachoda et l'expédition Marchand est la dernière grande expédition coloniale européenne en Afrique.

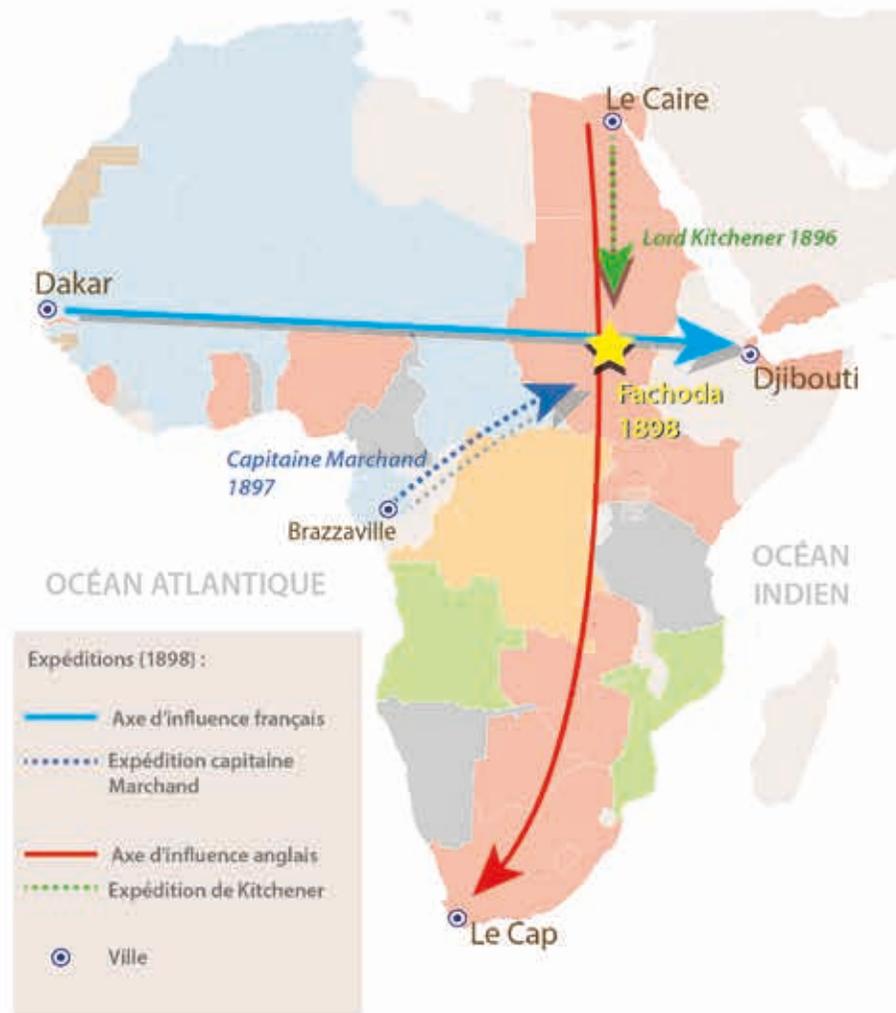
En 1899, l'Égypte et l'Angleterre signent un condominium, un accord diplomatique, qui prévoit une souveraineté partagée sur le Soudan. Dans les faits la métropole anglaise administre cette contrée.

La crise de Fachoda est une défaite militaire pour la France mais une victoire diplomatique à long terme. En cédant au Soudan les Français obtiennent les coudées franches pour l'administration du Maroc. Six ans après la crise de Fachoda, les deux pays signent l'Entente cordiale qui règle les derniers conflits coloniaux mais surtout qui prépare la Triple Entente, une coalition avec la Russie, qui unit les trois grandes puissances contre l'Empire allemand.

Sous la haute direction de Monsieur Jean-Marc Albert, professeur d'histoire de première supérieure

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA

La crise de Fachoda



Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CERPA
 Caporal Antoine Da Silva Manteigas, Infographiste au CERPA

Le roman policier

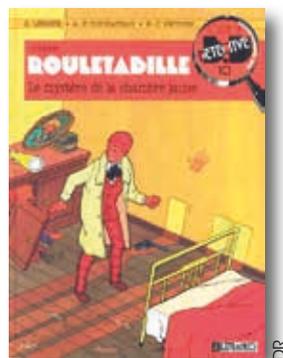
Le roman policier est un genre littéraire qui s'organise autour de l'éclaircissement d'un crime par un enquêteur. Issu du récit criminel, qui émerge en Europe au début du XIX^e siècle avec l'essor de la violence dans les milieux urbains, le roman policier voit le jour en 1841 avec l'écrivain américain Edgar Allan Poe. Après 175 ans d'existence, il connaît toujours autant de succès auprès des lecteurs.

Origines et naissance du roman policier

Les prémisses du roman policier remonteraient selon certains critiques littéraires au V^e siècle avant J.-C. avec *Œdipe roi* de Sophocle. Mais la paternité du genre est attribuée à l'écrivain américain Edgar Allan Poe (1809-1849), qui imagine un schéma narratif type. En France, le développement du roman policier fait écho à une attente populaire, celle de comprendre les institutions politiques et judiciaires alors que la presse relate des faits divers de plus en plus nombreux. Après la littérature judiciaire, lancée par Alexandre Dumas ou par Eugène Sue, le roman policier français voit le jour avec Émile Gaboriau, qui, après avoir repris la méthode d'Allan Poe, développe son propre style (*L'Affaire Lerouge*, 1864).

Le roman policier à énigmes

Le roman à énigmes, aussi appelé roman d'enquête, représente l'archétype du roman policier : l'enquêteur mène une investigation afin d'identifier un criminel. L'Écossais Sir Arthur Conan Doyle, à l'origine de l'invention de la figure du détective privé avec son personnage de Sherlock Holmes (*Une étude en rouge*, 1887) représente une figure du genre. Il dote son détective d'une certaine consistance et rend les enquêtes plus complexes, voire scientifiques. En France, Gaston Leroux s'illustre avec des romans policiers de type politico-social dans lesquels évoluent ses personnages Joseph Rouletabille (*Le Mystère de la chambre jaune*, 1907) et Chéri-Bibi (roman de 1913). Avec les aventures d'Arsène Lupin, le « gentleman cambrioleur », un personnage à la fois marginal et complice des institutions, Maurice Leblanc marque l'âge d'or du récit criminel français et renverse le modèle classique en se plaçant du côté du criminel. Mais la grande référence reste l'Anglaise Agatha Christie, surnommée « la reine du crime », qui met en scène des huis clos où les enquêteurs Hercule Poirot et Miss Marple vont de fausses pistes en révélations (*Le Crime de l'Orient-Express*, 1933).



Le roman policier noir

Le roman noir se développe dans les années 1920 aux États-Unis avec la prohibition et avec la Grande Dépression, et connaît son apogée avec le traumatisme de la seconde guerre mondiale. L'univers du crime devient plus réaliste et offre l'occasion d'effectuer une critique de la société. Le détective est un anti-héros, un « *hard boiled* » (dur à cuire), à l'instar de Sam Spade, créé par Dashiell Hammet, le *leader* du mouvement. Contrairement au roman policier classique, qui rétablit l'ordre bourgeois, le roman noir montre l'image d'une humanité déchue et révèle une vérité dérangeante. Inspiré par les œuvres de Raymond Chandler, une autre figure du roman noir américain, Léo Malet devient l'un des pionniers du genre en France avec ses atmosphères surréalistes et poétiques, où enquête le détective Nestor Burma. Malgré une écriture simple, le Belge Georges Simenon a ouvert le roman policier à la psychologie et à l'introspection, avec le personnage du commissaire Jules Maigret (1931), qui tente de comprendre la personnalité du criminel. Dans les années 1970, l'écrivain Jean-Patrick Manchette invente le terme « *néo-polar* », en reprenant le terme argotique « *polar* », qui désigne le roman policier. Cette version post-moderne du roman noir intègre des atmosphères particulièrement glauques et violentes et dénonce les travers de la société et la corruption politique.

Le roman policier d'angoisse : le thriller

Né dans les années 1930, le *thriller* (du verbe anglais « *frémir* ») noue en général son intrigue autour d'un crime à venir, que les protagonistes s'efforcent à tout prix d'empêcher. En jouant sur le suspense, il provoque des tensions chez le lecteur et dévoile toute l'obscurité de la pulsion de meurtre. L'Américaine Patricia Highsmith est devenue une référence du genre avec ses *thrillers* psychologiques comme *L'Inconnu du Nord-Express* (1951), adapté au cinéma par Alfred Hitchcock. Elle a aussi ouvert la voie au roman policier métaphysique, qui brouille les frontières entre les coupables et les victimes pour révéler en filigrane une humanité intrinsèquement criminelle. Quant à la reine du *thriller* Mary Higgins Clark, elle connaît un succès immense pour ses romans à suspense depuis plus de quarante ans. Aujourd'hui, il existe une multitude de sous-genres, à l'instar des *thrillers* de type théologique de la française Éliette Abécassis.

Considéré comme populaire, le roman policier possède néanmoins une dimension noble grâce aux maîtres du genre. Embrassant tous les genres littéraires, il représente aujourd'hui une lecture de roman sur quatre.

Adjudant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA

Le tennis, un sport d'origine française

Le tennis, dont le terme vient de « tenetz » (« tenez ») – ordre donné lors du lancement de la balle au jeu de paume – est un sport né en Grande-Bretagne au XIX^e siècle, sous l'influence de la France, qui a exporté son traditionnel jeu de paume sur le sol britannique au XV^e siècle.

Le jeu de paume français à l'origine du tennis

Au XIII^e siècle, des moines français conçoivent un nouveau jeu qui consiste à frapper une balle, l'*esteuf*, avec la paume de la main, pour la faire rebondir sur le sol, sur les murs et sur les poutres du cloître : c'est la naissance du jeu de paume. Peu à peu, les joueurs portent des gants, puis utilisent des battoirs en bois, jusqu'à l'invention de la raquette au XVI^e siècle, constituée d'un long manche et d'un cordage en boyaux de mouton. Considéré comme « le jeu des Rois » au XVIII^e siècle, il devient un sport noble qui s'exporte un peu partout dans le monde. En réalité, le jeu de paume a été importé bien plus tôt en Angleterre. En 1415, à la suite de la bataille d'Azincourt, le duc d'Orléans est fait prisonnier à Wingfield dans le comté de Norfolk. Pendant une vingtaine d'années, il s'adonne au jeu de paume quotidiennement. Cette tradition française est alors intégrée chez les aristocrates anglais sous le nom de *court tennis*, joué avec des *rackets* dans les riches propriétés.

L'invention du tennis moderne

En 1858, le major Harry Gem commence à pratiquer une nouvelle variante du *court tennis* proche du tennis moderne. Puis en 1869 il crée avec ses amis le premier club au monde de ce qu'il va appeler « pelota » puis *lawn rackets*. Mais c'est à un autre que l'invention du tennis est officiellement attribuée : le major Walter Clapton Wingfield, qui a l'idée de faire breveter ce nouveau jeu le 23 février 1874. Ce dernier se lance alors dans la commercialisation de kits de *Sphairistiké* (« art de la balle » en grec). Face à des règles du jeu confuses, le *Marylebone Cricket Club*, autorité responsable du jeu de paume et des jeux de *rackets*, décide d'édicter des règles plus simples dès le mois de mai 1875. Il rebaptise le jeu *lawn tennis*. Ce nouveau sport connaît un grand succès et remplace le croquet sur les pelouses mondaines à l'été 1875.

Des premières compétitions aux tournois « du Grand Chelem »

Le premier tournoi de tennis a vraisemblablement eu lieu en août 1876 dans un court aménagé au sein de la propriété de M. William Appleton dans

le Massachusetts. L'année suivante, en juillet 1877, un grand tournoi public est organisé par le tout nouveau *All England Club* à Wimbledon, qui donne naissance au plus ancien tournoi au monde. Pendant près de dix ans, les organisateurs deviennent la seule autorité en matière de tennis, pratiqué sur des surfaces diverses (gazon, terre battue, ciment, en extérieur ou en salle). Né à l'ère victorienne, ce sport d'aristocrates est considéré comme un loisir qui ne peut pas être rémunéré, au grand dam des joueurs professionnels, qui se voient obligés de privilégier les matchs d'exhibition, rémunérés, aux compétitions, forcément bénévoles.

À la fin du XVIII^e siècle, le tennis s'exporte à l'étranger et en particulier en France, en Australie et aux États-Unis. En 1878, la France fonde un club de tennis à Dinard, puis au Havre et à Cannes. En 1890, les courts fleurissent à l'initiative du Racing club de Paris, du Stade français et du Club sportif de l'île de Puteaux, malgré la rude opposition de la presse à l'importation d'un sport d'origine anglaise. L'année suivante, le premier match national est organisé : il donnera naissance au tournoi de Roland Garros⁽¹⁾. En Australie, des compétitions sont organisées par les colonies à partir de 1880, puis un match national est joué à Melbourne en 1905, à l'origine de l'Open d'Australie. Aux États-Unis, le premier tournoi national est organisé à Newport en 1881, à l'origine de l'*US Open*. Dans le même temps, la coupe Davis est créée par Dwight Davis et devient la plus grande compétition internationale à destination des amateurs. Wimbledon, l'*US Open*, l'Open d'Australie et Roland Garros deviennent les quatre tournois annuels de tennis majeurs. En 1938, l'expression « Grand Chelem » est utilisée pour exprimer le fait qu'un joueur, l'Américain Donald Budge, a remporté les 4 tournois la même année. Ces compétitions sont désormais appelées les tournois du Grand Chelem. En 1968, après des décennies de lutte entre les joueurs professionnels et les joueurs amateurs, le tennis devient *open* (ouverts à tous). Il faudra attendre encore vingt ans pour qu'il soit (ré)intégré aux Jeux olympiques⁽²⁾.

À l'origine du tennis, la France en est devenue l'un des fleurons, comme un écho à ses heures de gloire, lorsque dans les années 1920, les « Mousquetaires »⁽³⁾, ainsi que la joueuse Suzanne Lenglen, raflaient tous les titres.



1. Aviateur mais aussi éminent membre du Stade français.
2. Le tennis est pratiqué aux J.O. de 1896 à 1924.
3. Ce sont les joueurs Jean Borotra, Henri Crochet, René Lacoste et « Toto » Brugnon.

Adjutant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA

Monsieur Turner voyage en France

Après la chute de Napoléon I^{er} en 1815, la France et l'Angleterre sont de nouveau en paix. Le peintre anglais Joseph Mallord William Turner (1775-1851), infatigable voyageur, décide alors de parcourir la France pour saisir la beauté des paysages et les subtilités de la lumière.

Les voyages en France

La fin des guerres napoléoniennes ouvre de nouveau le Vieux Continent aux artistes britanniques. William Turner n'hésite pas à traverser la Manche pour se rendre en France, notamment sur les plages du Pas-de-Calais dont la lumière douce et chaude lui inspire de nombreux tableaux. En 1826, il peint ainsi une toile intitulée *Passager montant à bord. Pas-de-Calais* qu'il expose à la Royal Academy en 1827 et, en 1830, *Plage de Calais à marée basse. Poissards ramassant des appâts*. Ces voyages en France répondent aussi à une demande des lecteurs anglais qui, pour les fêtes de Noël, raffolent de livres illustrés de gravures ou d'aquarelles décrivant les voyages picturaux des artistes. Turner s'embarque donc pour la France en 1826 pour explorer la côte normande, la Loire et la Seine. Il navigue plusieurs fois au gré des fleuves français : la Loire de Nantes à Orléans et la Seine de Saint-Nazaire à Paris. Son livre de souvenirs, intitulé *Le Tour annuel de Turner (The Turner's Annual Tour)* réunit vingt et une aquarelles, dont la première édition date de 1831. Turner parcourt ensuite le Sud-Est de la France en 1828 pour rejoindre Rome. En 1835, un dernier voyage le mène de Gênes à Grenoble.

Un aquarelliste révolutionnaire

Turner est un marcheur compulsif qui arpente tous les matins la campagne anglaise, les bords de mer ou les contrées européennes. Il ne se sépare jamais de ses crayons, gouaches et aquarelles, ainsi que d'innombrables cahiers de croquis. Loin des peintres académiques, il saisit les changements qui bouleversent la société anglaise depuis la révolution industrielle. Ainsi, *Pluie, vapeur et vitesse. Le Grand Chemin de fer de l'Ouest* (1844) annonce l'avènement de la vapeur. De plus, il ne peint pas de façon photographique. Les aquarelles qu'il élabore en France comportent un seul détail identifiable afin que le lecteur puisse situer les lieux : les tours d'une cathédrale, une ruine, une rive ou un jardin. Pour le reste de son dessin, il exagère les éléments principaux d'un paysage. Ainsi, il relève de plusieurs dizaines de mètres les tours de la cathédrale d'Orléans, ajoute des reliefs autour de la Loire. En quête de nouveaux effets, Turner représente un même lieu de différentes manières : l'une très classique

et très dessinée, l'autre épurée, réalisée à partir de la juxtaposition de couleurs. Il explore des voies nouvelles qui le conduisent à une forme d'abstraction avant l'heure. Le célèbre critique d'art John Ruskin, qui est aussi l'ami de Turner, affirme qu'« *il peint l'air* ». En effet, Turner tente de capturer le mystère de l'instant par définition furtif. Il croque les brumes dans leur lent mouvement, la neige qui tourbillonne, les nuages vaporeux et les nuées ardentes qui accompagnent les couchers de soleil. Turner crée alors ce qu'il nomme le *color beginning*, la couleur posée avant le dessin. De cette façon, peindre la couleur exprime à la fois la forme, l'intensité et la lumière. Il se libère des contingences de la peinture de son époque, qui, en réaction à l'apparition de la photographie, tente de représenter la nature avec moult détails. Désormais, point de fioritures, mais l'eau, l'air, l'océan tourbillonnant dans un même ballet orchestré par la lumière qui dissout les différents éléments en une unique entité.

Le magicien de la lumière

Tout au long de son voyage fluvial en France, Turner esquisse les brumes, l'eau et les reflets qui déforment la réalité. Comme le dit si bien le critique français William Burger, « *son idée c'est de peindre la lumière elle-même indépendamment des objets sur lesquels elle rayonne* ». À Rouen, il dessine la cathédrale Notre-Dame à différentes heures de la journée pour exprimer la blancheur des pierres. Le blanc illumine alors peu à peu l'ensemble de sa production. Après son voyage en France, il devient le « *white painter* » en donnant à sa peinture à l'huile des tonalités de blanc qui tendent vers une fluidité transparente. Cette clarté qui illumine dorénavant ses œuvres va, au fur et à mesure de sa création, se teinter d'un jaune incandescent. Il rend ainsi hommage à son maître absolu, le soleil. En effet, lorsque les critiques raillent la tonalité jaune de ses tableaux, Turner leur rétorque : « *Le soleil, c'est Dieu.* »

L'aquarelle intitulée *Vue du château de St-Germain-en-Laye* (1829), et le *Paysage avec une rivière et une baie dans le lointain* (vers 1845), exposés au Louvre, constituent les rares témoignages du talent de Turner visibles en France.



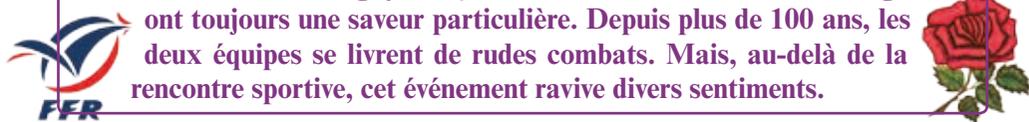
J. M. W. Turner, *Plage de Calais à marée basse. Poissards ramassant des appâts*, 1830, huile sur toile, 73 x 107 cm, Lancashire, Bury Art Gallery and Museum.

Sous la haute direction d'Hélène Sirven, maître de conférences en architecture et arts appliqués à l'université Panthéon Sorbonne.

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA

Les rencontres de rugby entre la France et l'Angleterre

Pour les amateurs de rugby français les rencontres avec le voisin anglais ont toujours une saveur particulière. Depuis plus de 100 ans, les deux équipes se livrent de rudes combats. Mais, au-delà de la rencontre sportive, cet événement ravive divers sentiments.



« L'Angleterre s'écroule dans l'ordre et la France se relève dans le désordre »
Winston Churchill

Depuis les années 1970, aux beaux jours, une étrange épidémie frappe les villages du Sud-Ouest de la France. En effet, tous les samedis vers 15 h les rues se font désertes et silencieuses. Cependant, au détour d'un bar, des clameurs à l'accent prononcé résonnent de la télévision : « *Allez, les petits !* ». Ce sont Pierre Albaladejo et Roger Couderc qui commentent un match de l'équipe de France de rugby qui dispute le tournoi des Cinq Nations. Depuis 1910, ce tournoi, qui se déroule de février à mars, oppose, outre la France, les équipes d'Irlande, du pays de Galles, d'Écosse, d'Angleterre et, depuis 2000, d'Italie.

Mais les rencontres sportives entre la France et l'Angleterre, qui se disputent l'hégémonie sur le Vieux Continent, sont toujours d'une saveur spéciale. La première rencontre entre l'équipe de France de rugby et celle d'Angleterre se déroule au Parc des princes à Paris le 22 mars 1906. La tunique tricolore (un maillot bleu, un short blanc et des chaussettes rouges) qu'arborent pour la première fois les joueurs français ne leur porte pas chance. Ils sont en effet lourdement défaits 35 à 8. Les rencontres suivantes sont pour les Français une série de déculottées mémorables. Il faut attendre le 2 avril 1927 pour voir triompher l'équipe de France par un score de 3 à 0. Ces premières rencontres entre les deux équipes sont violentes et les Français sont exclus du tournoi des Cinq Nations en 1931 pour jeu dangereux. Ils seront autorisés à rejouer le 19 avril 1947.

Un long contentieux

Le rugby en Angleterre est pratiqué dans les écoles prestigieuses fréquentées par l'aristocratie. Comme pour narguer « les rustres et arrogants » Français, les joueurs de la Rose arborent une tunique blanche qu'ils veulent garder immaculée, témoignage de leur supériorité sur le terrain. Les joueurs français pour leur part sont le temps d'une rencontre les ambassadeurs de cette France rurale qui entend prendre une revanche sur cette France citadine qui lui préfère le football. Les campagnes du Sud-Ouest sont en effet des terres de tradition rugbystique qui fournissent la majorité des joueurs de l'équipe

de France. Dans cette région, les rencontres entre la France et l'Angleterre sont marquées d'une croix rouge sur le calendrier. Elles sont d'autant plus importantes que les Anglais, qui ont occupé l'Aquitaine pendant des siècles, y ont laissé quelques traces de leurs passages. Pour motiver les joueurs, les contentieux historiques comme la guerre de Cent Ans et l'humiliante attaque de Mers el-Kébir⁽¹⁾ sont astucieusement entretenus entre les deux pays.

Le *french flair*

Mais les entraîneurs français comprennent qu'ils ne seront jamais vainqueurs en pratiquant un jeu rude d'opposition. À l'instar de la *Blitzkrieg* allemande, les joueurs français innovent et transforment leur jeu. L'Angleterre, qui est le berceau du rugby, se veut le garant de la règle, le tenant du rugby pur. Le jeu anglais est alors peu créatif, sobre, rigoureux et appliqué comme une armée bien disciplinée à la parade. À l'inverse, les Français deviennent imprévisibles et surprennent les Anglais par des relances depuis leur en-but, des passes improbables, des crochets, et, crime de lèse-majesté, des relances au pied dans un jeu qui se joue à la main. Ces actions qualifiées de *french flair* par les commentateurs anglais scellent la légende de l'équipe de France. L'apogée de ce jeu est le tournoi de 1991 où les Français, qui jouent à Twickenham, marquent un essai de plus de 100 mètres devant des Anglais médusés et impuissants. Cependant, malgré le *french flair*, les années 1990 forment la décennie des Anglais qui remportent six tournois. Mais la France, l'éternelle rivale, lui dispute chèrement cette place en remportant le tournoi en 1993, 1997 et 1998.

Le jeu professionnel

À partir des années 2000, le rugby se professionnalise et les parties entre amateurs qui faisaient la fête la veille du match sont désormais révolues. Depuis 2002, les joueurs de l'équipe de France se retrouvent au domaine de Marcoussis et doivent suivre un entraînement physique draconien. Le jeu devient plus stéréotypé et les deux équipes ont du mal à se départager. Cependant, depuis leur victoire en Coupe du monde (2003), les Anglais peinent à s'imposer dans le tournoi des Six Nations. Les Français dominent alors le rugby européen en remportant le tournoi en 2004, en 2006 et en 2007. Mais, depuis 2014, les Anglais dominent de nouveau les Français en leur infligeant une victoire en 2015 sur le score historique de 55 à 35. En 2017, que ce soit à l'occasion de tests matchs ou de rencontres officielles, les deux « quinze » se sont affrontés à 103 reprises et ce sont les joueurs « de la Rose » qui comptabilisent le plus de victoires (57, pour 7 nuls). Pour le moment...

1. En 1940, la flotte anglaise coule des navires français pour éviter que la *Kriegsmarine* ne s'en empare, faisant 1 300 morts.

Le Spitfire, un avion de légende

Avec son aile elliptique et avec sa silhouette longiligne, le *Spitfire* est reconnaissable au premier coup d'œil. Sa participation à la bataille d'Angleterre et sa présence sur tous les fronts de la seconde guerre mondiale le font entrer dans le panthéon des avions mythiques.

« Monsieur le Maréchal, (pour gagner la bataille d'Angleterre) donnez-nous des *Spitfire*. »
Adolf Galland à Herman Goering

Un nouveau chasseur

Dans le courant des années 1930, la *Royal Air Force* décide de moderniser son aviation de chasse pour répondre à la montée en puissance de la *Luftwaffe*. À cet effet, elle édicte un cahier des charges qui prévoit la construction d'un monoplane doté de mitrailleuses, d'un habitacle fermé et d'un train d'atterrissage rentrant. Dans le même temps, la *Luftwaffe* développe le chasseur *Messerschmitt Bf-109* qui répond aux mêmes caractéristiques que son homologue anglais.

L'ingénieur anglais Reginald Mitchell, qui conçoit des hydravions de compétition, propose ainsi un avion effilé avec une aile elliptique qui ressemble étrangement au *Heinkel He-70* allemand alors en essai en Angleterre. Toutefois, l'aile dessinée par Mitchell est plus fine et décrit une ellipse parfaite. L'adoption d'une telle forme géométrique permet d'allonger la surface d'attaque de l'aile et par là même d'installer jusqu'à huit mitrailleuses tout en réduisant la traînée dans l'air.

Le premier vol du prototype se déroule le 5 mars 1936. Un mois plus tard, enthousiasmée par les performances du *Spitfire*, la *Royal Air Force* commande 310 appareils. Tout au long de la guerre cet appareil ne cesse d'être perfectionné. Il se voit ainsi doté d'un moteur plus puissant, d'un cockpit pressurisé et d'une hélice à cinq pales. Ces différentes modifications lui offrent une certaine polyvalence d'emploi : chasseur bombardier ou avion de reconnaissance photographique. En 1941, il reçoit des équipements spécifiques qui lui permettent de combattre en Afrique du Nord contre les troupes de l'*Afrikakorps* puis en Sicile et en Italie. Toutefois, son faible rayon d'action l'empêche de mener des raids sur le territoire allemand au-delà du Rhin.



5 mars 1936, Eastleigh Airport, « Mutt » Summers s'apprête à décoller pour la première fois à bord du *Supermarine Type 300*.



DR

La bataille d'Angleterre

En 1940, le *Spitfire* est l'avion qui symbolise le mieux la résistance des aviateurs anglais face à l'agression aérienne allemande. Engagé aux côtés du *Hawker Hurricane*, le *Spitfire* forme avec lui un couple infernal qui terrasse les appareils de la *Luftwaffe*. L'agilité du *Spitfire* le prédestine aux attaques des chasseurs allemands alors que le *Hawker Hurricane*,

plus lourd, se charge des bombardiers. Le *Spitfire* associe avantageusement agilité et puissance de feu. Il est ainsi doté de huit mitrailleuses réparties sur les ailes et de deux canons de 20 mm. Son puissant moteur, sans cesse amélioré, autorise des vitesses de pointe à 650 km/h ainsi que de nombreuses figures aériennes qui sauvent la vie de bien des pilotes lors des combats. Les Anglais gagnent cette bataille en associant à la puissance de la machine le courage des pilotes, qui effectuent plusieurs sorties dans la même journée.

La guerre au-dessus de la France

Au printemps 1941, les *Spitfire* volent en *sweeps*, et s'organisent en patrouilles dans lesquelles plusieurs escadres (*wings*) survolent les aérodromes allemands, de la Normandie au Pas-de-Calais, pour forcer les chasseurs de la *Luftwaffe* à décoller. Le 15 mai 1943, une patrouille dans laquelle évolue le pilote français René Mouchotte, du groupe de chasse *Alsace*, enregistre la 1 000^e victoire du *Spitfire*. Avec les préparatifs du débarquement au printemps 1944, l'avion anglais se voit confier des missions de défense aérienne et de reconnaissance auxquelles participent 345 pilotes français. Le 6 juin 1944, les ailes du *Spitfire* sont peintes des trois bandes blanches, signe distinctif des avions alliés lors du débarquement. Fort de cette marque, ils peuvent escorter les bombardiers et soutenir les troupes au sol. La *Luftwaffe* est alors impuissante à contrer les *Spitfire* qui s'aventurent désormais au plus près du champ de bataille.

Cet avion, fait unique, est construit sans interruption de 1938 à 1947. Après la guerre, le *Spitfire* demeure en service au sein des forces aériennes pendant une dizaine d'années. Il vole encore aujourd'hui lors de certaines commémorations de la *Royal Air Force*.

g



Sous la haute direction de madame Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au Centre de recherche de l'armée de l'air (CreA)

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA

La coopération capacitaire franco-britannique : du *Jaguar* au drone

À la suite du référendum du 23 juin 2016, certains se posent la question, légitime, des conséquences d'un *Brexit* sur les accords bilatéraux signés entre la France et le Royaume-Uni.

Les clichés de part et d'autre de la Manche ont la vie dure, pourtant la coopération franco-britannique en matière d'armement est ancienne et dense. Citons pêle-mêle le couple *Scalp - Storm Shadow* ou l'AS-37/AJ 168 *Martel*. Deux exemples emblématiques illustrent la coopération franco-britannique en matière d'armement : la réalisation du programme *Jaguar* d'une part et le projet de SCAF (Système de combat aérien futur), ou FCAS (*Future Combat Air System*), d'autre part.

Le *Jaguar* : premier projet d'armement commun

Au début des années 1960, Paris et Londres souhaitent remplacer une partie de leur flotte aérienne en se dotant d'un nouvel appareil d'entraînement et de combat. Mais rapidement les deux pays convergent pour se limiter au seul avion de combat. Le 17 mai 1965, un accord est signé entre les deux ministres de la Défense. La construction de l'appareil, baptisé *Jaguar*, est confiée aux sociétés Breguet et British Aircraft Corporation qui créent une société franco-britannique : la SEPECAT (Société européenne de production de l'avion d'école de combat et d'appui tactique). De même, les motoristes Rolls-Royce et Turboméca s'associent pour produire les réacteurs. Près de 600 exemplaires de l'appareil seront fabriqués. La France et le Royaume-Uni commandent un peu plus de 200 appareils chacun. Le reste de la production est exporté à l'Inde, à l'Équateur, au Nigéria et au Sultanat d'Oman.

Le *Jaguar* vole pour la première fois en septembre 1968. Pourtant, chaque pays tient à avoir sa propre version de l'appareil. Ainsi, les deux versions ont eu des parcours opérationnels parallèles. En France, le *Jaguar* assure des missions classiques d'attaque au sol, de frappes nucléaires tactiques ou de SEAD (*Suppression of Enemy Air Defense*) avec l'utilisation de l'AS37 *Martel*. Équipé de caméras, le *Jaguar* pouvait également mener des missions de reconnaissance. Outre-Manche, l'attaque au sol ou les frappes nucléaires sont également des missions attribuées au *Jaguar*. Cependant, plusieurs modifications majeures sont mises en œuvre pour la version britannique.

La poussée des moteurs est améliorée, et l'avionique modernisée. Remplacé par le *Rafale* et l'*Eurofighter*, le *Jaguar* a été retiré du service en 2005 pour la France et en 2007 pour le Royaume-Uni.

Les drones de combat : programme d'armement franco-britannique d'envergure en Europe

En janvier 2014, lors du sommet franco-britannique de Brize Norton, Paris et Londres franchissent un nouveau pas dans la relation bilatérale qui les lie. Le projet d'un drone de combat franco-britannique est entériné par le document co-signé par les deux ministres de la Défense. L'objectif stratégique commun est de maintenir les capacités industrielles indispensables pour une industrie et des techniques sans dépendance extra-européenne. Les industriels français et britanniques devront mener une étude de faisabilité en s'appuyant sur l'expérience capitalisée à travers les démonstrateurs de drones développés séparément depuis le milieu des années 2000. En novembre de la même année, le FCAS ou SCAF est officiellement lancé. Les industriels impliqués sont Dassault, Safran et Thalès côté français et BAE Systems, Rolls-Royce et Selex côté britannique.

Les conclusions de cette étude, présentées lors du sommet franco-britanniques d'Amiens en mars 2016, sont encourageantes. Les deux Gouvernements s'engagent à investir plus de deux milliards d'euros dans ce projet de drone de combat. La prochaine phase doit débuter au cours de l'année 2017. L'objectif fixé est de proposer, à l'horizon 2025, deux démonstrateurs afin de permettre une industrialisation et une livraison aux clients à partir de 2030. Ce programme contribuera à l'analyse capacitaire sur le futur de l'aviation de combat. Le FCAS devra également être polyvalent ce qui lui permettrait, entre autres missions, d'assurer des fonctions élargies allant de l'observation et de la surveillance à l'identification de cibles avec probablement un tir de missile contre celles-ci. De fait, l'intention est de rendre l'arme aérienne plus réactive qu'aujourd'hui en permettant au commandement opératif de minimiser le temps d'intervention entre la première détection d'une cible et sa destruction.

La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, ne devrait pas, compte tenu de son caractère bilatéral, avoir de conséquences négatives sur la relation de défense privilégiée entre Paris et Londres. Le discours de M. Michael Fallon, ministre de la Défense britannique, lors de la dernière université d'été de la Défense, en atteste.

Les groupes français de bombardement lourd en Grande-Bretagne, 1943-1945

Les groupes *Guyenne* et *Tunisie* furent formés en Afrique du Nord. Ils quittèrent Alger pour Liverpool en août 1943 pour rejoindre les écoles de formation de la *Royal Air Force (RAF)*. Ils rejoignirent la base d'Elvington (nord-est de l'Angleterre) que le *Bomber Command* leur affecta. 2 000 Français s'installaient dans ce petit village qui sera ensuite connu sous le surnom de « la Petite France ». Ils deviennent le 16 mai 1944 les « *Squadron* » 346 (*Guyenne*) et 347 (*Tunisie*) du *Bomber Command* de la *Royal Air Force* et resteront les deux seules entités françaises intégrées dans la *RAF* : ce sont les groupes lourds. Ils mèneront 123 missions de bombardement en 2 500 sorties et largueront 10 000 tonnes de bombes.

Leur première mission opérationnelle, le 1^{er} juin 1944, eut pour cible Urville dans le Cotentin et visait à anéantir une station radio allemande. Puis vinrent les missions de préparation du débarquement en Normandie. Dans la nuit du 5 au 6 juin onze *Halifax* du *Guyenne Squadron 346* participèrent à l'offensive sur les batteries côtières normandes, en particulier celle de Maisy au pied de la péninsule. D'autres raids suivront avant que les équipages ne soient appelés à participer à la bataille d'Allemagne.

Les missions s'enchaîneront sans répit. D'une durée de cinq à neuf heures pour les plus longues, elles frapperont des cibles spécifiquement choisies par le *Bomber Command*, essentiellement des objectifs industriels (armement, usines pétrochimiques) dans la Ruhr. Le *Bomber Command*, contrairement aux Américains, privilégiait le bombardement de nuit. Les cibles étaient déterminées avec une extrême précision et le bombardier était guidé sur l'objectif à l'aide de « *flares* », fusées éclairantes de différentes couleurs lancées par des avions éclaireurs, les « *pathfinders* » (le but étant d'éviter au maximum les dégâts collatéraux). Les bombardiers anglais utilisés étaient principalement soit des *Lancaster* soit des *Halifax*, avions d'envergure et d'emport de bombes quasi équivalents. 13 500 appareils furent produits entre 1940 et 1945.

Le *Halifax*, dont les groupes lourds étaient dotés, était un quadrimoteur de 31,6 m d'envergure et de 21,8 m de longueur. Pourvu de quatre moteurs Hercules 100, il pesait 30,5 tonnes (dont 5 tonnes de bombes) au maximum au décollage et sa vitesse maximale à 10 000 pieds était de 470 km/h. Il nécessitait la présence de 7 aviateurs : pilote, navigateur, mécanicien, radio, bombardier et deux mitrailleurs.

Les missions de bombardement nécessitaient un nombre impressionnant d'avions (entre 200 et 1 000 selon les missions) qui constituaient le « *stream* », flot d'appareils qui décollaient de nombreuses bases du nord de l'Angleterre, convergeaient au-dessus de la mer du Nord et volaient dans le noir le plus complet, tous les feux éteints à des altitudes différentes calculées au plus près. Les avions passaient selon un *timing* précis au-dessus de l'objectif pour larguer leurs bombes. Chaque appareil gardait son cap pour prendre la photo de l'objectif après le bombardement avant de faire demi-tour pour rentrer.

L'une des missions des groupes lourds fut tragique. Dans la nuit du 4 au 5 novembre 1944 lors de la mission sur Bochum, 5 avions du *Guyenne Squadron 346* furent abattus et vingt-quatre aviateurs français périrent.

La dernière mission de la guerre eut lieu le 25 avril 1945 sur Wangerooze, île de la Frise orientale. Sur les 482 *Halifax* engagés figuraient 30 avions des Groupes Lourds. Cette dernière mission fut marquée par la perte d'un avion du *Tunisie Squadron 347*.

Au total, les deux *Squadrons* perdirent 216 hommes en 11 mois d'opérations. Leur mémoire est honorée par deux monuments : l'un dans le village d'Elvington, inauguré en 1957, et l'autre à Grandcamp-Maisy (Calvados), inauguré en 1988.

Les vétérans encore en vie évoquent souvent l'accueil froid et réservé lors de leur retour en France en 1945. Cependant ils ne tarissent pas d'éloges sur leurs amis anglais qui les ont si bien intégrés dans leurs rangs. En souvenir de cela, l'Association des anciens et amis des groupes lourds a tenu à marquer la mémoire de ces valeureux combattants français en faisant apposer dans la cathédrale d'York une plaque commémorative pour les *Squadron 346* et *347 Guyenne* et *Tunisie*. C'est la seule plaque française figurant dans une cathédrale britannique. Elle fut inaugurée le 20 octobre 2011 en présence des deux chefs des armées de l'air française et britannique. Un défilé aérien comprenant le *Rafale* français et le *Typhoon* britannique suivi du *Lancaster* conclut cette intense cérémonie. Pendant vingt-quatre heures le drapeau tricolore flotta sur l'une des tours de la cathédrale.

Depuis 1988, avec la création du Yorkshire Air Museum sur l'ancienne base d'Elvington, les groupes lourds ont leur lieu de mémoire. Un *Halifax* « reconstruit » trône dans le hangar principal, seul vestige des 6 178 exemplaires construits. Ce musée aéronautique est devenu l'un des plus importants de Grande-Bretagne. Après un *Mirage III*, sa collection d'une cinquantaine d'avions s'enrichit cette année du *Mirage IV* n° 45 qui a rejoint Elvington en mars de cette année.

L'Entente cordiale se perpétue...

La bataille d'Angleterre

La bataille d'Angleterre (juillet-septembre 1940), qui a opposé les Britanniques et les Allemands pendant la seconde guerre mondiale, constitue la première bataille purement aérienne jamais livrée. La victoire britannique est un des éléments qui a permis de sceller le sort de l'Allemagne nazie.

Dans le cadre du projet stratégique de grande ampleur du III^e Reich, Hitler a l'ambition d'annexer les territoires européens. Après le refus britannique d'une paix de compromis, le Führer prend la décision d'intervenir militairement sur l'île. La victoire sur la France ayant été aisée, il conçoit une stratégie assez simple, qui comprend une attaque aérienne suivie d'une opération amphibie pour atteindre les côtes britanniques. Toutefois c'est sans compter sur l'efficacité du dispositif de guet électromagnétique anglais.

L'opération allemande *Otarie*, une attaque aérienne décisive sur l'Angleterre

Au mois de juin 1940, Hitler réfléchit à une stratégie de débarquement sur les côtes anglaises. La flotte britannique, la *Home Fleet*, étant particulièrement redoutable, Hitler décide d'organiser au préalable une attaque aérienne stratégique afin de dégager les côtes par les airs. La *Luftwaffe* dispose, en effet, d'une réelle supériorité numérique, avec près de 3 200 appareils contre moins de 700 pour les Britanniques. Par conséquent, Hitler donne l'ordre à Goering de détruire le bras armé de la défense aérienne britannique, le *Fighter Command* du maréchal de l'air Hugh Dowding. En juillet, des attaques aériennes visant des convois maritimes britanniques sont lancées au-dessus de la Manche afin d'attirer les chasseurs anglais, mais l'offensive est interceptée par les Britanniques. C'est le début de la bataille d'Angleterre. Au début du mois d'août, la *Luftwaffe* commence à attaquer les ports anglais, sans plus de succès tandis qu'à la mi-août, Hitler passe à la phase suivante, avec l'offensive *Adlerangriff* (Attaque de l'aigle) avec pour objectif la paralysie du tissu militaro-industriel et de l'économie britanniques. Il s'agit de neutraliser la chasse ennemie (*Spitfire* et *Hurricane*) grâce au bombardement des aérodromes et des usines de construction aéronautique, mais aussi grâce au combat aérien appuyé par une trentaine de bombardiers. Les moyens considérables mis en place, au prix de lourds sacrifices, permettent à l'Allemagne d'essouffler totalement l'aviation ennemie.

L'Allemagne bombardée à son tour à la suite de l'erreur stratégique d'Hitler

À la suite d'une erreur de navigation le 24 août, une formation de bombardiers allemands largue quelques bombes sur la City et la banlieue est

de Londres. Le Premier ministre Winston Churchill et l'opinion publique britannique sont cependant convaincus qu'il s'agit d'une attaque délibérée. Les Allemands ont bien conscience qu'un bombardement des villes aurait un effet contre-productif mais il est trop tard. Le 26 août, la *Royal Air Force* (*RAF*) bombarde l'Allemagne et plus particulièrement Berlin. Les deux tiers des 81 appareils envoyés par les Britanniques sont détruits pendant le raid. Néanmoins, le choc psychologique causé au sein de la population allemande, attaquée sur son sol pour la première fois, compense largement cet échec militaire. Hitler sait que toute bonne stratégie de guerre nécessite de poursuivre un seul et même objectif jusqu'à ce qu'il soit atteint. Néanmoins, piqué dans son orgueil, il modifie sa stratégie et ordonne à la *Luftwaffe* de raser les grandes villes anglaises, alors même que la *RAF* est sur le point d'être totalement écrasée. C'est le début de l'ère du *Blitz* (éclair). Les Britanniques unissent leurs forces et, profitant de l'absence de pilonnage à visée industrielle, redressent complètement leur aviation.

The Battle of Britain Day ou la victoire britannique

Le 15 septembre 1940, surnommé *the Battle of Britain Day*, scelle le sort des Allemands. Ce jour-là, l'offensive aérienne conduite par les Allemands est repérée par les radars anglais. Toutefois, les Britanniques ont anticipé sur cette opération grâce au système *Ultra* dont disposent les spécialistes du décryptage et qui leur a permis de percer le code employé par les machines *Enigma* de la *Luftwaffe* chargées de crypter tous les messages envoyés par l'aviation allemande. Une cinquantaine de leurs chasseurs et de leurs bombardiers sont ainsi neutralisés, conduisant Hitler à suspendre son opération d'invasion dénommée *Seelöwe* (Otarie). Pendant la bataille d'Angleterre, les Britanniques ont perdu près de 900 chasseurs mais sont parvenus à en abattre le double. La cohésion de la population soudée autour de son Premier ministre Winston Churchill, les choix erronés d'Hitler, l'organisation comme l'emploi de la *Luftwaffe*, l'extraordinaire capacité de résistance de la *RAF*, sont autant d'éléments de la victoire britannique.

Face à ce cuisant échec, Hitler abandonne l'idée d'envahir l'Angleterre tandis que les bombardements allemands se poursuivent jusqu'au printemps 1941, dans une véritable guerre d'usure.

Sous la haute direction de madame Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au Centre de recherche de l'armée de l'air (CreA)

Adjudant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA



Norman Foster dessine le viaduc de Millau

Le 14 décembre 2004, le Président Jacques Chirac inaugure le viaduc de Millau dessiné par l'architecte anglais Norman Foster. Avec cet ouvrage d'art conçu pour traverser la vallée du Tarn, la France découvre le talent de Norman Foster dont le coup de crayon surprend par son originalité et par sa modernité.

Norman Foster

Norman Foster est né à Manchester en 1935. Peu enclin à suivre une scolarité classique. Il devance son service national en s'engageant dans la *Royal Air Force*. Libéré de ses obligations militaires, il se consacre à des études d'architecture. En 1961, il obtient son brevet d'architecte et fonde en 1963 son propre cabinet. Il travaille alors dans le développement d'une maison à basse consommation d'énergie. Toutefois, il se fait connaître à l'étranger par des constructions audacieuses et modernes à Londres aussi diverses que le Millennium Bridge, le City Hall ou la tour 30St Mary Axe. Son cabinet conçoit aussi des aéroports (Londres Stansted et Hong Kong) et participe à la rénovation du Reichstag de Berlin. C'est en relevant avec succès un défi architectural à Millau qu'il connaîtra une notoriété particulière en France. En 1993, Norman Foster et son équipe répondent à l'appel d'offre de l'État français pour la réalisation d'un ouvrage d'art autoroutier pour enjamber le Tarn.

Franchir la vallée du Tarn

Pour traverser la France du Nord au Sud, les automobilistes peuvent utiliser l'autoroute 10 (A10) qui longe la côte atlantique, l'autoroute 20 (A20) qui traverse le Massif central ou l'autoroute 7 (A7) qui emprunte le couloir rhodanien. Au début des années 1970, le gouvernement français échafaude le projet d'un nouvel axe routier pour délester l'A7 surchargée pendant les mois estivaux tout en désenclavant la ville de Clermont-Ferrand. Les travaux de cette nouvelle autoroute nommée A75 débutent en 1975. Toutefois, la ville de Millau qui se trouve au bord du Tarn agit comme un goulet d'étranglement. En effet, pour franchir cette rivière les automobilistes doivent traverser la ville avant d'emprunter l'unique pont. Les pouvoirs publics décident donc de faire « sauter le bouchon de Millau » en proposant un franchissement autoroutier du Tarn. Cependant, pour réaliser cet

ouvrage d'art, les architectes et les ingénieurs doivent relever plusieurs défis techniques. Le Tarn qui coule près de Millau serpente dans une vallée large de plus de 2 500 mètres. De plus, le futur pont devra résister à des vents violents qui peuvent atteindre dans la région plus de 200 km/h tout en supportant des mouvements sismiques importants.

Un voilier de béton et d'acier

En 1993, dix-sept bureaux d'architectes déposent des dossiers de candidature. Un an plus tard, cinq projets sont retenus. Le 15 juillet 1996, le dessin du cabinet de Norman Foster remporte l'appel d'offre. Il s'agit d'un viaduc avec sept piliers haubanés. L'architecte anglais s'inspire d'un homme levant les bras au ciel tout en écartant les jambes pour créer des piliers en béton ajouré. Cette forme originale associe esthétique, légèreté et solidité et confère au viaduc une certaine majesté. Sur ces piliers viennent s'amarrer des haubans en acier qui supportent le tablier du pont doté d'un écran brise-vent. Ce viaduc posé au-dessus de la vallée semble par temps de brouillard un voilier qui flotte sur les nuages. Sa ligne épurée, qui marque d'un trait blanc le ciel, souligne encore cette impression.

Le viaduc construit en trois ans cumule les records : il mesure 2 460 mètres de long, son principal pilier mesure 343 mètres (soit 20 mètres de plus que la tour Eiffel), enfin son tablier en acier pèse 36 000 tonnes. Le viaduc est inauguré le 14 décembre 2004 par le président de la République Jacques Chirac. Dix ans après son inauguration, le viaduc accueille en moyenne un trafic journalier de plus de 12 000 véhicules.

Ce voilier de fer et de béton, tant décrié avant sa construction, habille désormais le paysage. Le projet de Norman Foster réussit le pari d'associer une construction moderne avec un paysage magnifique, riche d'une longue histoire.

Aujourd'hui, l'ensemble du travail de Norman Foster est récompensé par plus de 300 prix dont la médaille d'or du Royal Institute of British Architects (1999) et l'Emporis Skyscraper Award (2003 et 2014).



Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA

La pierre de Rosette

La pierre de Rosette est découverte en 1799 pendant l'expédition de Bonaparte en Égypte (1798-1799). Recouverte de trois écritures différentes – hiéroglyphes, démotique (écriture égyptienne courante) et grecque – cette stèle a permis à Jean-François Champollion (1790-1832) de percer les mystères des hiéroglyphes et d'ouvrir la voie à l'égyptologie.

Les hiéroglyphes sont étudiés dès l'Antiquité gréco-romaine, sans pour autant être décodés. Dès l'époque moderne, les savants occidentaux poursuivent leurs recherches avec la certitude qu'il s'agit d'une écriture composée d'idéogrammes⁽¹⁾. Alors que le papyrus de Casati, qui comprend un texte écrit en démotique et en grec, et l'obélisque de Philae, sur lequel est inscrit un texte en hiéroglyphes et en grec, n'ont pas permis de décrypter l'écriture égyptienne, la pierre de Rosette, qui comprend la traduction d'un texte dans les trois langues à la fois représente l'espoir d'une découverte majeure dans le domaine. Grâce à sa connaissance des langues orientales et à son travail de décryptage, Champollion parvient à décoder les hiéroglyphes.

Découverte de la pierre de Rosette pendant la campagne d'Égypte

Lors de la construction d'un fort à Rosette, dans le delta du Nil, pendant la campagne d'Égypte, l'officier français Pierre François-Xavier Bouchard découvre une stèle, couverte d'inscriptions, d'1 m 18 pour 750 kg.

Transportée à l'Institut du Caire, créé par Bonaparte, elle est étudiée par les savants français qui accompagnent l'expédition.

En traduisant le texte grec, ils découvrent qu'il s'agit d'un décret du roi Ptolémée V (196 av. JC) au conseil des prêtres, apparemment traduit en trois langues. En 1801, la pierre de Rosette est saisie par les Anglais comme butin de guerre, et transportée au *British Museum*, où elle se trouve toujours.

De leur côté, les Français envoient à plusieurs savants européens les estampages qu'ils ont pris soin de réaliser.

Champollion, un érudit fasciné par l'écriture égyptienne

Avec la campagne d'Égypte, Champollion est fasciné dès le plus jeune âge par les hiéroglyphes, qu'il se promet de décoder. Au lycée, il parvient à se procurer une copie d'estampage de la pierre de Rosette grâce à son frère, secrétaire particulier du préfet Joseph Fourier, qui a conduit les missions scientifiques en Égypte. Pour comprendre la civilisation égyptienne, Champollion décide de

s'initier aux langues orientales. En plus du grec et du latin, il décide d'étudier l'hébreu, l'arabe, le syriaque, le chaldéen, le persan, le copte, le sanscrit et le chinois. À seulement 16 ans, il parvient à confirmer l'hypothèse selon laquelle le copte est une langue dérivée de l'ancienne langue parlée d'Égypte. Il est alors admis comme membre de l'Académie des sciences et des arts de Grenoble, puis devient professeur d'histoire ancienne. À l'instar de ses camarades, l'Anglais Thomas Young, le Suédois Johan David Akerblad et le Français Antoine Isaac Silvestre de Sacy, il se lance dans le décryptage de la pierre de Rosette. Il poursuit le travail de Young⁽²⁾, qui est parvenu à déchiffrer le démotique et qui a repéré les formes hiéroglyphiques composées de plusieurs symboles, appelées les cartouches, utilisées pour désigner des pharaons et les dieux.

Champollion parvient à décrypter les hiéroglyphes

Après avoir constaté que le texte comprend davantage de hiéroglyphes (1 419) que de mots grecs (486), Champollion arrive à la conclusion que l'écriture égyptienne est à la fois phonétique et idéographique. Il commence



BR

par comparer les noms propres dans les différentes langues. Sur l'obélisque de Philae, il examine les cartouches de Ptolémée et de Cléopâtre, et parvient à déchiffrer la valeur phonétique de leurs 4 signes communs (P, T, O, L) puis attribue aux autres une valeur alphabétique. Grâce à sa connaissance du copte, il déchiffre aussi les noms de Ramsès et de Thoutmôsis, sur un écrit provenant du temple d'Abou Simbel : il a compris le principe du système de l'écriture des Pharaons ! Selon la légende familiale, sous le coup de l'excitation, il tombe inconscient pendant plusieurs jours. Puis il écrit une lettre à l'Académie des inscriptions et des belles lettres le 27 septembre 1822 pour annoncer sa découverte.

Quelques années plus tard, Champollion se rend en Égypte où il vérifie et confirme la validité de son système de déchiffrement. De ce voyage restent 4 volumes de dessins et de relevés, *Les Monuments de l'Égypte et de la Nubie*, publiés *post mortem* – il est mort d'épuisement en 1832 – ainsi qu'une grammaire et un dictionnaire.

Titulaire de la chaire d'Antiquités égyptiennes au Collège de France, Champollion est aujourd'hui considéré comme le père de l'égyptologie. Le décryptage de la pierre de Rosette a permis d'ouvrir le voile sur une civilisation entière, l'une des plus grandes et des plus mystérieuses.

1. Symbole graphique représentant un mot ou une idée.
2. Les Anglais considèrent alors Young comme le vrai décrypteur des hiéroglyphes.

Adjudant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA

La liaison ferroviaire trans-Manche : un système de transport intégré, un axe stratégique

Le tunnel sous la Manche, inauguré le 6 mai 1994, est l'aboutissement de projets conçus dès l'époque napoléonienne. Avec les grands tunnels transalpins et avec le pont de l'Øresund, il a transformé la géographie européenne. Trois caractéristiques le distinguent : tout d'abord, la durée exceptionnelle de sa gestation, puis la complexité d'un système qui intègre plusieurs composantes indissociables ; enfin, une dimension stratégique qui, depuis son origine, n'a échappé ni à ses partisans, ni à ses opposants.

Le premier projet attesté de tunnel sous la Manche est contemporain du traité d'Amiens, signé en 1802 entre l'Angleterre, la Hollande, l'Espagne et la France. Présenté à Napoléon Bonaparte par l'ingénieur des Mines Albert Mathieu-Favier, c'est une simple galerie étayée, qui accueillerait calèches et cavaliers. L'ouvrage encouragerait le commerce, rendu possible par le retour de la paix entre la France et son ancienne rivale britannique. Mais les hostilités reprennent dès l'année suivante et le tunnel retrouve sa vocation première : une voie d'invasion qui prendrait l'ennemi par surprise. De nombreux projets de liaison fixe trans-Manche sont conçus par la suite, au XIX^e et au XX^e siècles, dont deux connaissent un début de réalisation, au début des années 1880 et 1970.

Le tunnel actuel comprend trois forages de 50,5 kilomètres de longueur, à 40 mètres sous le lit du Pas-de-Calais (*English Channel*) : deux tunnels de 7,6 mètres de diamètre pour la circulation ferroviaire à sens unique, une galerie de service et de secours de 4,8 mètres de diamètre, desservie par des véhicules dédiés. L'ouvrage a été réalisé entre 1987 et 1993, un record en la matière. Il accueille des trains directs de passagers (*Eurostar*) et de fret, et des navettes pour véhicules automobiles (*le Shuttle*), exploitées par le groupe Eurotunnel, concessionnaire de l'infrastructure jusqu'en 2086.

Le tunnel a été financé sur fonds privés, aux prix de nombreuses péripéties. Il est desservi par des infrastructures nouvelles, tant ferroviaires que routières, financées principalement sur fonds publics. Achievé dès 1994, le TGV Nord a permis de réduire considérablement les temps de parcours entre Paris et Londres. Mais il faut attendre 2003 pour circuler à grande vitesse du côté britannique, puis 2007 sur toute la ligne, jusqu'à la nouvelle gare de Londres Saint-Pancras. L'effet est immédiat sur le trafic *Eurostar*, qui concurrence efficacement l'avion. 350 millions de voyageurs ont franchi

le détroit à pied sec depuis son ouverture, dont quelques 20 millions en 2016, partagés à égalité entre les trains à grande vitesse et les navettes. En 2016 toujours, 1,6 million de camions sur les navettes ont transporté la quasi-totalité des marchandises franchissant le tunnel, le trafic des trains de fret directs restant marginal. L'importance de ce système de transport intégré pour l'économie du Royaume-Uni et des pays riverains n'est donc plus à prouver.

Les difficultés techniques, managériales et financières des projets de liaison fixe des cinquante dernières années ont défrayé la chronique. Elles pourraient faire oublier que le tunnel sous la Manche est resté un tabou stratégique pour les Britanniques pendant près d'un siècle. Le tunnel de Mathieu-Favier, associé au nom de Napoléon, avait laissé des traces dans la mémoire collective. Dans les années 1860, la récurrence de paniques d'invasion en Angleterre jette la suspicion de l'Amirauté et du *War Office* sur les projets promus par les meilleurs ingénieurs ferroviaires et miniers de l'époque. En 1870 cependant, la défaite française contre la Prusse apaise momentanément les inquiétudes britanniques. Londres encourage même les efforts des sociétés tunnelières et Paris est sensible à l'intérêt de l'ouvrage dans le cadre d'une alliance franco-britannique.

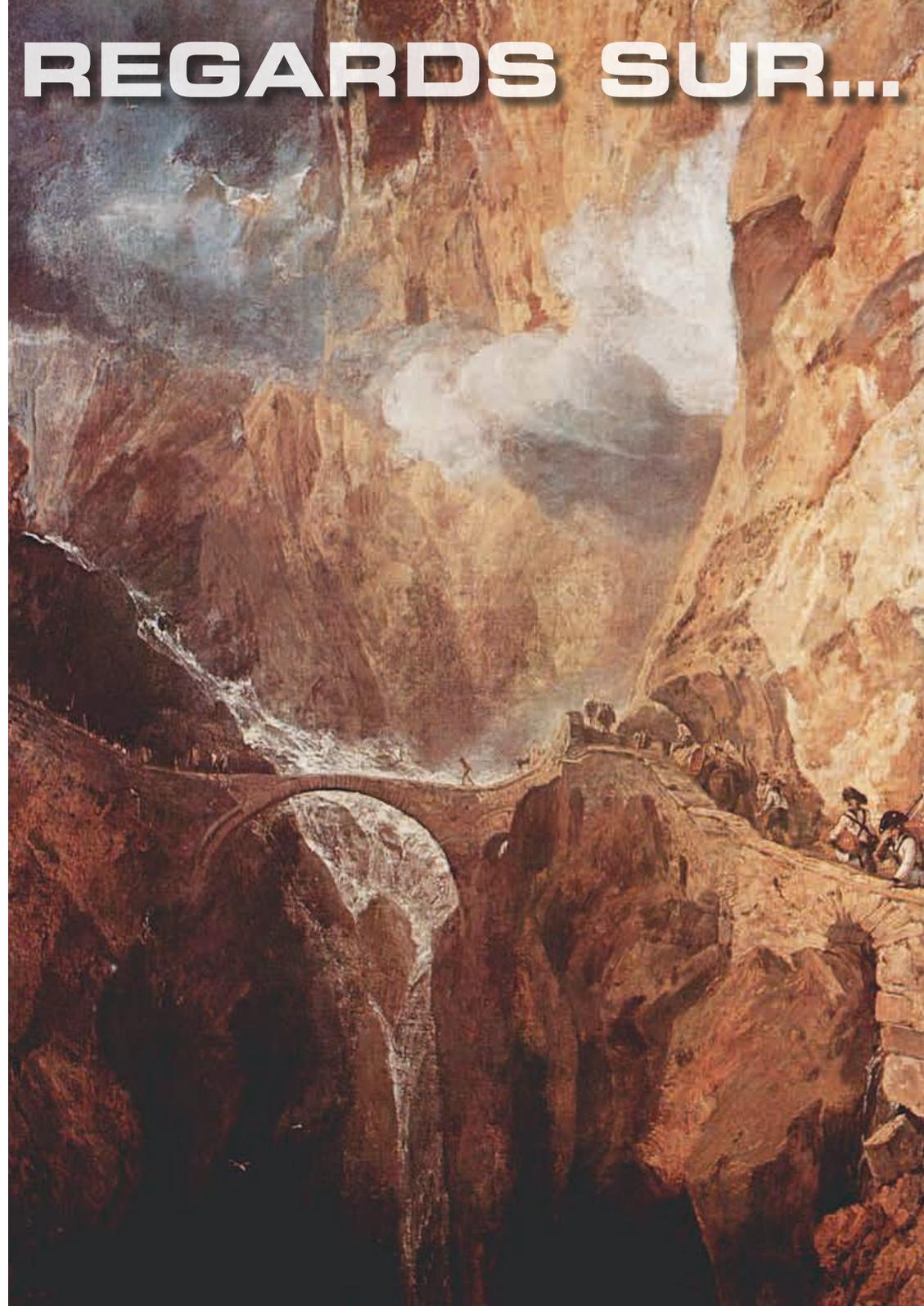
Les objections britanniques renaissent lorsque les promoteurs commencent les travaux, au début des années 1880. Dans un contexte de rivalité coloniale, industrielle et commerciale avec la France et, de plus en plus, avec l'Allemagne, le tunnel sous la Manche exacerbe la sensibilité insulaire et cristallise les peurs collectives. Les travaux doivent être abandonnés, alors que quelques kilomètres de galerie d'essai ont été creusés sous le littoral du Kent et dans le Calais. Il faut attendre 1955 et l'ère des missiles intercontinentaux pour que la Défense britannique lève officiellement toute opposition. En effet, l'*establishment* de l'OTAN est majoritairement en faveur d'une liaison fixe, évaluée par SHAPE dès 1952. L'importance vitale de l'ouvrage, comme de ses raccordements aux réseaux de transport britanniques et continentaux, reste d'actualité au début du XXI^e siècle.

Depuis 2014, un programme de recherche de Rails et histoire, l'association d'histoire des chemins de fer, établit l'état des connaissances sur la Liaison fixe trans-Manche, en mesure les réalisations et en tire les enseignements pour l'avenir, notamment pour les grandes infrastructures de transport. En mettant à la disposition du public des contenus qui seraient sinon dispersés ou perdus, cette initiative contribue à une meilleure connaissance d'une réalisation majeure de l'histoire européenne.

Laurent Bonnaud
docteur en histoire, coordinateur du programme
Rails et histoire / Vingt années sous la Manche, et au-delà ?

REGARDS SUR...

Joseph Mallord William Turner, *le Pont du Diable (col de Saint-Gothard)*, 1802.



Le canal de Panama au centre du monde

L'étroite bande de terre qui constitue l'actuel Panama est depuis la conquête espagnole au xv^e siècle un espace stratégique pour le commerce. En effet, la courte distance qui sépare les océans Pacifique et Atlantique permet d'envisager le percement ici un passage pour les relier. Après l'échec des Français au xix^e siècle, les Américains creusent en 1903 un canal qu'ils considèrent comme vital pour leur économie. Avec l'augmentation du commerce maritime mondial, le canal de Panama a dû se moderniser pour répondre aux exigences des compagnies maritimes.

Une histoire mouvementée

L'isthme centre nord-américain, dans l'actuel Panama, est la bande de terre la plus étroite du continent américain. Les conquérants espagnols rêvent d'y construire un passage afin d'éviter les 22 000 kilomètres que représentent le contournement de l'Amérique latine. En réduisant ainsi le temps de voyage, les rois d'Espagne entendent sécuriser les convois d'or qui partent du Pérou et de l'Équateur. Mais ce projet se heurte à de nombreuses difficultés : la zone est inhospitalière, souvent ravagée par des pluies diluviennes. Le plan est finalement abandonné, de crainte que d'autres navires étrangers aient aussi accès à leurs colonies. Au xix^e siècle, la ruée vers l'or en Californie relance le projet de voie commerciale. En effet, la traversée de l'isthme est alors jugée plus sûre que les routes qui traversent les grandes plaines de l'Ouest du continent nord-américain. En 1855, une voie ferrée est donc construite sur l'isthme de Panama pour relier les deux océans.

Un lieu stratégique

En 1881, fort de son succès en Égypte, le Français Ferdinand de Lesseps se lance un nouveau défi : réaliser un canal qui relie le Pacifique et l'Atlantique, pour éviter le périlleux contournement du continent américain et le terrible cap Horn réputé pour ses tempêtes. Mais il doit abandonner dix ans plus tard après un scandale financier et après d'insurmontables problèmes techniques. En 1898, les États-Unis, qui sont en guerre contre l'Espagne et qui désirent faire passer rapidement leur flotte d'un océan à l'autre, soutiennent la révolution d'indépendance du Panama. Devenu indépendant, le Panama signe en 1903 avec les États-Unis le traité de Hay Bunau-Varilla qui octroie à ces derniers les droits d'exploitation d'un futur canal ainsi qu'une zone territoriale de 16 kilomètres autour du canal. La même année, l'ingénieur américain George Washington Goethals reprend à son compte le pro-

jet du Français Adolphe Godin de Lépinay, rejeté à l'époque par Ferdinand de Lesseps : la construction d'un canal coupé par trois écluses et un lac artificiel. Le 15 août 1914, le canal est inauguré. Le Gouvernement américain considère cette voie maritime comme partie intégrante de son territoire. En effet, 70 % des bateaux qui empruntent le canal sont des navires marchands américains en transit entre les côtes ouest et est. Sur la *canal zone* les Américains bâtissent donc dix bases militaires disposées principalement à l'entrée et à la sortie du canal, sur lesquelles sont déployés 10 000 hommes.

De nos jours, en moyenne chaque année 14 000 navires franchissent le canal pour un total de 280 000 millions de tonnes (soit 5 % du commerce mondial). La traversée dure environ dix heures et coûte en moyenne 54 000 dollars par bateau, soit dix fois moins cher que la route qui passe par le cap Horn. Pour les porte-conteneurs le prix est fonction du tonnage (en 2016, elle s'élève à 3 \$ pour 10 000 tonnes). Pour les autres navires, le prix varie en fonction de leur taille.

Une modernisation nécessaire

Pour les Panaméens le canal est une blessure qui coupe en deux leur pays. Ils réclament donc sa rétrocession. En 1977, Jimmy Carter et le président panaméen Martin Torrijos signent un traité qui prévoit la restitution du canal à Panama le 31 décembre 1999. Les États-Unis conservent néanmoins une priorité de passage pour leur flotte de guerre et un droit d'intervention si la sécurité ou le fonctionnement du canal sont menacés.

Après ces accords, le gouvernement panaméen négocie un contrat qui cède pour 25 ans à une entreprise chinoise la gestion des ports à conteneurs. Panama devient alors la deuxième zone franche après Hong Kong et représente la flotte mondiale la plus importante par le jeu des pavillons de complaisance. Cependant, l'augmentation de l'importance du trafic maritime impose de construire des bateaux toujours plus gros appelés « post panamax » qui ne peuvent plus emprunter le canal. En 2007 débutent d'importants travaux d'élargissement et de modernisation du canal. En 2016, de nouvelles écluses sont inaugurées en présence de nombreux chefs d'État étrangers dont le Président américain Barack Obama et son homologue chinois Xi Jinping. Désormais le canal accueille deux fois plus de navires triplant ainsi le tonnage en transit.

Le Nicaragua et la Chine envisagent de construire en 2020 un nouveau canal concurrent de celui de Panama. Ce projet, s'il voit le jour, ne manquera pas de raviver les tensions sur une zone jugée stratégique pour les États-Unis.



L'échec de l'économie pétrolière du Venezuela

Alors qu'il dispose de réserves de pétrole parmi les plus importantes au monde, le Venezuela connaît une crise politique, économique et sociale profonde depuis l'effondrement du système de rente pétrolière qui a suivi la baisse du prix du baril. En janvier 2016, le Président Maduro a décrété l'état d'urgence économique, prolongé tout au long de l'année. Aujourd'hui, le pays se place au premier rang mondial en termes d'indice de misère⁽¹⁾ selon l'*Economist Intelligence Unit*.

Un système de rente pétrolière qui s'appuie sur le clientélisme

Depuis 15 ans, les choix économiques des gouvernements «bolivariens» (populistes) d'Hugo Chavez puis de Nicolas Maduro sont fondés, comme leurs prédécesseurs, sur un système de rente pétrolière sans diversification de l'économie. À l'inverse de l'Arabie Saoudite, qu'on peut qualifier de vraie puissance pétrolière anticipatrice, le pays n'a pas diversifié son économie ni constitué de réserve de sécurité pour faire face aux périodes de conjoncture défavorable. En se rendant entièrement dépendant du pétrole, le Venezuela a vu son système entier s'effondrer avec la chute du prix du baril au second semestre 2014. Une dépendance qui a même été accentuée sous Chavez : alors qu'en 1998, le pétrole représentait 74 % des exportations, il en représente aujourd'hui 96 %. Cette gouvernance populiste fondée sur un système de rente pétrolière permettait, tant que les prix étaient élevés, d'alimenter l'État et son ambitieuse politique sociale – qui a permis de sortir de la pauvreté une partie de la population entre 2003 et 2010 – mais aussi de rémunérer la bourgeoisie. D'autre part, le Venezuela pouvait mener une pétro-diplomatie et défier l'hégémonie des États-Unis.



Une crise pétrolière qui fait craindre la mise en faillite du Venezuela

En 2003-2004, le Président Chavez a transféré la majorité des recettes de PDVSA, la compagnie pétrolière nationale, directement vers le budget de l'État afin de financer des missions sociales mais n'a pas investi dans la compétitivité de l'appareil productif de l'entreprise. La viabilité du système était assurée à moyen terme, tant que le prix du baril restait élevé, soit au-dessus de 80 voire 100 dollars⁽²⁾ (il est aujourd'hui à 30 dollars). Avec la baisse des prix, la production a dû être réduite, et avec elle les marges de

l'entreprise et le budget de l'État. Le pays ne peut plus exporter et les caisses de l'État reçoivent 70% de recettes en moins. Sans liquidités, le risque de défaut de paiement augmente et fait craindre la mise en faillite du pays. Enfin, les expropriations mises en place sans plan de développement économique concerté ont fait fuir les investisseurs étrangers.

Crise sociale et politique

Sur le plan politique, le Président Maduro, qui détient les pouvoirs économique, politique, médiatique (en fermant les médias d'opposition) et militaire refuse de reconnaître la majorité d'opposition qui a conquis le pouvoir législatif depuis décembre 2015. Face à cette impasse politique et institutionnelle, un referendum révocatoire contre Maduro devait avoir lieu mais n'a jamais été mis en place. Le pays connaît aussi une grave crise sociale à cause de la pénurie alimentaire et sanitaire ; l'électricité est rationnée, ainsi que les médicaments et l'alimentation. Les files d'attente sont interminables devant les magasins, les rayons quasiment vides et les prix très élevés à cause de la rareté des produits. De plus, les « accapareurs », complices de la police, se voient autoriser un accès prioritaire et pillent les magasins pour revendre les produits à des prix plus élevés⁽²⁾. Les milices chavistes, qui doivent normalement distribuer des denrées, ont formé une sorte d'État parallèle et se partagent les marchandises, situation qui engendre de graves violences, en particulier à Caracas. À l'été 2016, la population a forcé les barrages militaires à la frontière colombienne pour se procurer des biens de première nécessité. Selon le FMI, l'inflation atteignait 475 % fin 2016 et devrait atteindre 1 660 % cette année. Sur le marché noir, le cours de la monnaie s'est effondré : le dollar équivaut à 1 050 bolivars contre 6,3 au taux de change officiel. Avec l'accroissement de la pauvreté, les plus démunis se lèvent contre Maduro et organisent des manifestations dans les bidonvilles.



La compagnie nationale PdVSA (Petroles de Venezuela S.A.) est le principal exploitant des réserves de pétrole du Venezuela. (©photo)

Si le pays souhaite reprendre une économie de la rente pétrolière qui soit productive, l'État doit cesser de subventionner l'essence, dont le coût est devenu si faible (0,015 dollar le litre) qu'il alimente la contrebande.

1. Le coût de production du baril au Venezuela est l'un des plus élevés au monde : 23,5 dollars contre 10 dollars pour les pays de la péninsule Arabique.
2. Les « *bachaqueros* » revendent les produits jusqu'à 40 fois plus cher.

Sous la haute direction du professeur Hervé Théry, directeur de recherche émérite au CNRS

Adjutant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA

La Cour suprême, au cœur de la société américaine

La démocratie est le système politique dans lequel des citoyens égaux en droits se dotent de leurs propres lois. Pour les inventer, il y a le pouvoir législatif ; pour les exécuter, un gouvernement ; pour les interpréter, les appliquer et vérifier la conformité des normes de niveau inférieur aux normes de niveau supérieur, il y a le judiciaire. Cette distribution des pouvoirs de l'État, théorisée par Locke et Montesquieu, est la garantie de la liberté des citoyens, mais aussi de leur nécessaire soumission à une règle commune.

La constitution des États-Unis, adoptée en 1787, met en œuvre ce concept selon un plan simple : l'article I traite du pouvoir législatif, l'article II du pouvoir exécutif, l'article III du pouvoir judiciaire. Aux termes de l'article III, le pouvoir judiciaire est confié à une Cour suprême et à des juridictions fédérales locales instituées par le Congrès.

En 1803, dans son arrêt fondateur *Marbury vs Madison*, la Cour suprême affirme la possibilité pour les juges de statuer sur la conformité d'une loi à la Constitution et de l'écarter si elle y contrevient. Elle devient ainsi la première véritable cour constitutionnelle du monde. À la même époque, dans la France légicentriste, la Cour de cassation est conçue comme la simple « bouche qui prononce les paroles de la loi », sans faculté d'en modifier ni le sens ni la portée, tandis que le Conseil d'État n'est pas encore devenu un véritable juge...

L'État fédéral américain est de surcroît bâti, selon la tradition anglaise, sur la *rule of law*, ou règne de la loi : les citoyens sont égaux entre eux ; tous doivent être soumis à la loi, sans aucune exception. D'où la devise de la Cour suprême : « *Equal justice under law* ».

Pour la justice américaine, le chef de l'exécutif, par exemple, est un justiciable presque comme un autre ; c'est ainsi que



le décret du nouveau Président interdisant l'entrée du territoire américain aux ressortissants de sept pays du Moyen-Orient a été soumis à plusieurs juges fédéraux qui, au cours d'instances judiciaires opposant divers requérants à « Donald G. Trump », en ont considérablement réduit les effets.

Les arrêts de la Cour suprême, qui peuvent ainsi défaire les lois et annihiler toute décision de l'exécutif, jalonnent l'histoire des États-Unis : en 1832, la Cour affirme le droit des Indiens sur leurs terres ; en 1879, elle déclare inconstitutionnelle la loi d'un État fédéré excluant les Noirs des jurys ; en 1966, dans un arrêt *Miranda vs Arizona*, elle définit les droits de la personne arrêtée par la police ; en 1973, dans un arrêt *Roe vs Wade*, elle interdit les entraves légales à l'avortement ; en 1972, elle bannit la peine de mort, avant de revenir en arrière en 1976 ; en 2015, elle décide que le mariage est un droit pour les couples homosexuels.

La Cour suprême est composée de neuf juges nommés à vie par le président des États-Unis, avec l'approbation du Sénat. Le plus ancien des juges actuels siège à la Cour depuis plus de 28 ans. Les votes individuels des juges sont connus dans chaque affaire et leurs éventuelles opinions concordantes ou dissidentes publiées. La Cour suprême est saisie de quelque 7 000 requêtes par an, mais sélectionne les dossiers qui lui paraissent mériter son intervention et en juge moins de 100.

En raison des pouvoirs de la Cour et de la longévité potentielle de ses membres, la nomination d'un juge de la Cour suprême est une des plus importantes décisions que puisse prendre un président des États-Unis, tant les enjeux politiques et sociétaux liés au sens dans lequel celui-ci opinera au cours des dix, vingt ou trente années suivantes sont considérables.

C'est pourquoi, en mars 2016, le Sénat à majorité républicaine a refusé d'entendre et de confirmer la nomination du candidat choisi par le président Obama pour succéder au juge Scalia, mort un mois auparavant, au motif que le pays était en campagne pour l'élection d'un nouveau Président.

Donald Trump, candidat, a, de fait, promis de ne nommer à la Cour que des juges *pro-life*, dans le but affiché de revenir sur le droit à l'avortement. Étant Président, le 31 janvier 2017, il a désigné pour siéger à la Cour le juge Gorsuch, connu pour sa défense de la vie humaine depuis le jour de la conception.

Colonel de la réserve citoyenne de l'armée de l'air Cyril Roth
Conseiller référendaire à la Cour de cassation

La guerre d'Espagne (1936-1939)

Encore très présente dans la mémoire collective, la guerre d'Espagne n'en finit pas de soulever de nombreuses polémiques. Les récentes publications de l'historien Pio Moa comme la volonté de débaptiser des noms de places et de rues en hommage à Franco suscitent encore des débats passionnés. La participation des troupes étrangères, allemandes, italiennes et soviétiques entre autres, ainsi que la montée des tensions en Europe, ont donné à ce conflit civil une résonance internationale.

L'Espagne connaît une crise aiguë d'identité depuis le XIX^e siècle et la fin de son empire colonial. Les troubles agraires et les ratés de la révolution industrielle provoquent le désarroi d'une société qui freine l'entrée du pays dans la « modernité ». En 1931, la proclamation de la République, dans un contexte troublé, fragilise la situation politique espagnole. La très courte victoire du Front populaire en février 1936 et l'incapacité qu'il montre à réformer le pays et à garantir l'ordre public rendent le conflit inévitable.

En exil en Navarre, le général Mola, appuyé en cela par le gouvernement fasciste italien, tente un coup d'État avec l'aide d'une partie de l'armée. D'abord rétif à l'idée de suivre un mouvement qu'il juge inconséquent, le général Franco, alors en poste au Maroc, est poussé par de jeunes officiers à prendre la tête du mouvement en profitant de son aura sur l'armée d'Afrique. Les 17 et 18 juillet 1936, la rébellion saisit le Maroc, puis les Canaries, la Navarre avant de toucher la Castille. Séville et les cités portuaires tombent en premier. Le pays est désormais coupé en deux.

Jusqu'en mars 1937, la guerre civile est marquée par d'atroces massacres de la population. Ainsi, plus de 120 000 personnes en Catalogne sont victimes des règlements de compte locaux, des antagonismes sociaux et des haines religieuses. Nationalistes et « rouges » se livrent à des atrocités inouïes. À l'été 1936, 8 000 clercs et religieuses sont massacrés par les républicains sans même l'excuse de représailles de fusillades adverses.

Chaque camp est lui-même en proie à des dissensions. Les nationalistes sont divisés entre monarchistes, carlistes et phalangistes mais Franco parvient à coaliser ces courants et à devenir, en 1938, leur chef unique, le *caudillo*. Du côté des républicains, les rivalités entre communistes du Parti communiste espagnol (PCE), communistes indépendants du POUM et anarchistes tournent à l'affrontement interne dès l'hiver 1936. Les violences commises en mai 1937 marquent durablement la conscience de la gauche et affaiblissent irrémédiablement l'opposition aux franquistes. La propagande contribue à rendre impossible tout compromis.

Rapidement, les carences en armement poussent les deux camps irréductibles à se tourner vers les puissances étrangères. La guerre devient internationale. Les nationalistes achètent des armes aux puissances fascistes tandis que les républicains s'en procurent auprès de Staline contre paiement en or. La République espagnole est alors sous l'emprise soviétique et fait appel aux élites intellectuelles et politiques du monde entier pour embrasser sa cause. Ils sont ainsi nombreux à se presser à Madrid par solidarité.

Malgré la conservation de Madrid en novembre 1936, grâce aux Brigades internationales et aux avions soviétiques, le camp « républicain » s'effondre progressivement dans une guerre aux accents modernes (techniques de pointe expérimentées par les puissances étrangères) et archaïques (guérilla). Même si des historiens nuancent son influence, l'Espagne devient un laboratoire des nouvelles techniques de guerre (aviation surtout mais aussi chars d'assaut) et des stratégies qui annoncent celle de la guerre éclair comme lors de la bataille de Brunete, le 6 juillet 1937. L'attaque aérienne de Guernica, le 26 avril 1937, est l'occasion de mesurer la puissance de frappe de la légion allemande Condor.

Face à l'expérience militaire des franquistes, le réduit républicain se rétrécit au fur et à mesure de la guerre, de sorte que le pouvoir politique est contraint de quitter Madrid pour Valence, puis Barcelone et de nouveau Valence. La pénurie en nourriture et en électricité comme les bombardements des villes radicalisent les positions.

Au printemps et à l'été 1938, Franco réalise une percée décisive entre Barcelone et Valence et empêche la contre-offensive républicaine sur l'Èbre. Le 16 novembre, les républicains doivent se replier. En décembre, les troupes franquistes parviennent à la frontière française. Pour 400 000 Espagnols, le temps de l'exil est venu mais l'accueil de ces réfugiés en France est difficile. Parqués dans des camps, ils connaissent un accueil mitigé et variable selon les régions, une deuxième souffrance après avoir dû abandonner leur pays. Pire, la France du Front populaire en qui ils plaçaient leurs espoirs refuse de participer au conflit et laisse l'avantage aux troupes nationalistes. Le 26 janvier 1939, Barcelone est aux mains des franquistes tandis qu'à Madrid communistes et socialistes se livrent une lutte à mort. Le sort de la guerre est scellé. Le 1^{er} avril 1939, Franco annonce qu'il a remporté la guerre. La répression contre les opposants est immédiate et dure jusqu'en 1947. Ce conflit fratricide, qui compte 1,2 million de victimes, aura au moins réussi à alerter les démocraties sur le danger que représentent les dictatures de l'Axe pour l'équilibre de la paix.

Le traumatisme de la guerre est profond mais refoulé par les années de dictature de Franco jusqu'à la transition démocratique des années 1970.

Jean-Marc Albert, professeur d'histoire de première supérieure

Bilan des batailles de 1916

À la fin de l'année 1914, la guerre s'enlise dans les tranchées. L'état-major français souhaite lancer de grandes offensives pour « user » l'ennemi et pour le faire céder. Mais les batailles de Verdun et de la Somme n'auront finalement que peu de succès stratégique, au prix d'un lourd sacrifice humain. Dans le domaine aéronautique, ces batailles restent néanmoins le symbole de la consécration de l'aviation de chasse.

La bataille de Verdun, 21 février - 19 décembre 1916

Le 21 février 1916, le général allemand Erich von Falkenhayn ordonne un déluge de feu sur Verdun afin d'accélérer la chute de la ville et de provoquer la rupture du front. Les Français reculent et perdent le fort de Douaumont. Néanmoins, grâce à une résistance acharnée, ils reconquièrent progressivement les positions perdues entre juin et décembre.

Par l'effet des rotations, 70 % des poilus se sont battus durant la bataille de Verdun. Elle devient le symbole de la résistance de la France à l'envahisseur ainsi qu'un profond traumatisme. Avec ses 53 millions d'obus tirés, « l'enfer de Verdun » a fait près de 750 000 victimes dont 378 000 morts du côté français. On compte environ 130 000 soldats inconnus enfouis dans la boue glaciale, des centaines de milliers de blessés, de prisonniers et de disparus.

La bataille de la Somme, 1^{er} juillet - 18 novembre 1916

Voulue dès 1915, l'offensive de la Somme est lancée en juillet 1916 pendant la bataille de Verdun. Elle représente aux yeux du général Joffre, commandant en chef des armées, la véritable bataille, quand Verdun n'est qu'un leurre. Une offensive franco-britannique frontale, sans orientation stratégique particulière, doit user l'ennemi et l'obliger à dégarnir le front de Verdun. Le 1^{er} juillet 1916, les troupes britanniques donnent l'assaut et près de 30 000 hommes sont perdus en quelques heures. Au total, 420 000 soldats britanniques sont mis hors de combat : il s'agit du pire bilan humain de l'histoire militaire britannique. Cette bataille devient pour eux un symbole de bravoure et de sacrifice. La bataille de la Somme constitue l'affrontement le plus meurtrier de la Grande Guerre avec près de 1 200 000 victimes et plus de 600 000 morts dans des conditions météorologiques aussi rudes qu'à Verdun. Qualifiée de « guerre inutile », d'autant plus que Verdun a été repris au mois d'octobre, elle est un échec politique et militaire : l'armée allemande n'a reculé que de 12 kilomètres et la guerre de positions se poursuit.

La consécration de l'aviation de chasse

Alors qu'Édouard Barès, commandant de l'aéronautique aux armées, décide en janvier 1916 de regrouper les escadrilles de chasse pour obtenir « une supériorité aérienne incontestable dans les zones d'attaques », le commandant Tricornot de Rose lance pour la première fois un ensemble d'actions de groupe offensives. Dès les premiers jours de la bataille de Verdun, ces formations aéronautiques reconquièrent la maîtrise du ciel. Les avions de corps d'armée peuvent ainsi reprendre leurs missions de soutien au profit des forces terrestres : missions de reconnaissance photographique ou visuelle, de réglage de tirs, de liaison et de commandement de l'infanterie. Enfin, l'aviation de chasse commence à effectuer des missions d'appui-feu afin d'accompagner les troupes au sol. Reprenant l'organisation de Verdun (regroupement d'unités de chasse, stricte discipline de vol, création de secteurs aéronautiques), le Grand Quartier général (GQG) décide de faire de l'aéronautique militaire un des piliers de l'offensive sur la Somme. Même si l'aviation française est annihilée par les Allemands en septembre 1916 lorsqu'ils rapatrient leurs formations de Verdun, Barès a déjà la certitude que l'arme aérienne doit constituer une 5^e arme, affranchie des autres formations. Le principe de la permanence des groupes de combat, dépendant directement du commandant en chef et mis à la disposition des armées ou des groupes d'armées est adopté grâce à l'Instruction du 10 octobre 1916. La place de l'aviation au sein des armées n'est plus contestée. Le général Foch affirme lui-même en novembre 1916 que « la supériorité en aviation permet seule la supériorité en artillerie, indispensable pour avoir la supériorité dans la bataille actuelle ».

Au cours de l'année 1916, presque deux millions de soldats sont morts, blessés ou portés disparus à Verdun ou sur la Somme, et la ligne de front n'a pas bougé. La France est en plein échec politique et le moral des soldats est profondément ébranlé. Néanmoins, l'aviation de chasse s'est structurée et s'est affirmée comme une spécialité incontestée aux côtés de la reconnaissance et du bombardement. La hiérarchie reconnaît que le contrôle des airs est indispensable à la conduite de la bataille terrestre. C'est la naissance de l'aviation de chasse, avec son identité propre, et avec la substance qui va permettre d'établir sa doctrine d'emploi.



Sous la haute direction de madame Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au Centre de recherche de l'armée de l'air (CreA)

Adjudant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA

Les maréchaux du Premier Empire

Devenu empereur en 1804, Napoléon restaure la fonction de maréchal héritée de la monarchie moderne. Pour honorer cette prestigieuse fonction, il nomme des hommes qui l'ont brillamment servi durant ses campagnes ou d'anciens militaires. La conjonction du génie de l'Empereur avec l'abnégation de ses maréchaux va durablement marquer l'histoire de France.

Au Moyen-Âge, le maréchal est chargé de convoier les chevaux du roi. Sous Richelieu, le maréchal devient, après le roi, le chef de l'armée. Il assure en même temps la charge des missions de maintien de l'ordre dans les campagnes.

Le 21 avril 1793, pour couper court aux traditions de l'Ancien Régime, la Convention abolit la fonction de maréchal. La garde nationale et la gendarmerie héritent du maintien de l'ordre alors que les généraux prennent en charge les questions militaires.

Une nouvelle aristocratie

Le 18 mai 1804, Napoléon Bonaparte devient empereur et le même jour le Sénat proclame l'instauration de la dignité de maréchal d'Empire. Le lendemain, Napoléon signe un décret impérial qui nomme 16 maréchaux d'Empire : les généraux Augereau, Bernadotte, Berthier, Bessières, Brune, Davout, Jourdan, Lannes, Masséna, Mortier, Moncey, Murat, Ney et Soult. Le titre de maréchal est aussi donné aux sénateurs Kellermann, Lefebvre, Pérignon et Sérurier. Cette promotion donne à l'impétrant un titre de noblesse, une rente, et pour les militaires le commandement d'un corps d'armée.

Dès le début de la Révolution française, les principaux cadres militaires fidèles au roi ont fui la France pour rejoindre les troupes coalisées. Une nouvelle génération d'officiers s'est donc forgée au creuset des guerres révolutionnaires. Le général Bonaparte, futur Napoléon, a su très tôt s'entourer d'homme valeureux ; il affirme ainsi : « *Partout où j'ai trouvé le talent et le courage, je l'ai élevé et mis à sa place car mon principe était de tenir la carrière ouverte aux talents.* »

Murat, Davout et Ney : les braves

Ces hommes qui accompagnent l'empereur sur les champs de bataille participent par leur courage et par leur bravoure à forger la légende militaire napoléonienne. Toutefois, leur destinée est diverse et parfois étonnante.

Joachim Murat, cavalier hors pair et brillant meneur d'hommes, s'illustre durant la campagne d'Égypte (1798). Avec ses charges de cavalerie audacieuses et décisives, il est un allié précieux à Austerlitz (1805), à Iéna (1806) ou à Eylau (1807). Napoléon dira de lui : « *J'aimais Murat à cause de sa brillante bravoure.* » Napoléon le nomme en 1808 roi de Naples et des Deux-Siciles.

En octobre 1806, Louis Nicolas Davout à la tête du III^e corps d'armée, alors en infériorité numérique, met en déroute l'armée prussienne à Auerstedt. Cette attaque contribue à la victoire de Napoléon le même jour à Iéna. Enfin, Michel Ney gagne le surnom de *Brave des braves* lors de la bataille de Borodino (1812) lorsqu'il mène une charge décisive qui offre la victoire aux Français et ouvre la route de Moscou.

DR



Berthier, l'homme de confiance

Le jeune Bonaparte rencontre Louis Alexandre Berthier en 1796 à la bataille du pont de Lodi (1796) où ce dernier n'hésite pas à prendre la tête de ses hommes durant le combat. Homme d'organisation et auxiliaire précieux pour Napoléon, il participe à la création de la Légion d'honneur et de nombreuses écoles de formation militaire. Napoléon dit de lui dans ses mémoires : « *Il était toujours prêt et infatigable (...) Il était un des plus grands et des plus précieux pour moi.* » En 1806, il devient prince de Neuchâtel et vice-connétable, chef d'état-major de la Grande Armée. Cependant, en 1814, il se rallie à Louis XVIII, et son absence à Waterloo pour organiser et pour retranscrire les ordres de l'Empereur se fera cruellement sentir.

Bernadotte, un destin singulier

Le maréchal Jean-Baptiste Bernadotte est un militaire discret qui ne brille pas particulièrement au combat. Lors de la campagne de Prusse en 1809, il épargne des officiers suédois. La Suède, qui cherche à contrecarrer l'expansion russe en Scandinavie en s'alliant avec la France, propose à Napoléon de désigner Bernadotte comme successeur au roi Charles XIII qui n'a pas de descendance. En 1818, le maréchal devient Charles IV, roi de Suède et de Norvège.

Le nombre des maréchaux d'Empire est fixé à seize, il ne peut donc être renouvelé qu'en cas de mort (Lannes, Bessières et Poniatowski) ou de promotion à une fonction supérieure (Berthier, Murat, Jourdan ou Bernadotte). Ainsi, à la fin de l'Empire (1815), seul vingt-six dignitaires se sont vu décerner le titre de maréchal d'Empire. Ces hommes qui sont couverts de gloire et de richesse par l'Empereur entendent profiter de leurs fortunes accumulées au gré des campagnes. Ainsi, en 1814, ils encouragent Napoléon à abdiquer. À la Restauration, pour préserver la cohésion de l'armée, quelques maréchaux sont maintenus dans leur fonction par le roi Louis XVIII tandis que beaucoup doivent s'exiler. Seuls Ney et Murat seront fusillés.

Sous la haute direction de monsieur Jean-Marc Albert, professeur d'histoire de première supérieure

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA

Le pinceau : arme de l'artiste mise au service des armées

Aquarellistes, dessinateurs, graphistes, artistes, les peintres de l'air et de l'espace nourrissent depuis toujours une passion pour l'aéronautique. Ils effleurent les cieux et illustrent tant notre armée que l'industrie qui l'équipe. D'où viennent-ils ? Comment peindre les armées et plus particulièrement l'aviation militaire ?

La peinture militaire, un art à part entière

Pour le public comme pour certains artistes, la peinture militaire est souvent frappée de deux clichés. Le premier est de la considérer comme académique, passéiste et ringarde. Pour autant, elle évolue. Le second est de penser qu'elle s'inscrit dans la tradition d'un art dont l'unique objectif serait de magnifier les exploits des grands héros comme lorsque Sauveur Le Conte met en scène le duc d'Enghien à la bataille de Rocroi en 1643. Le duc apparaît au premier plan montant au front tandis que les troupes s'affrontent à l'arrière-plan. En 1834, François Joseph Heim peint également la bataille de Rocroi. Le tableau s'organise différemment mais le duc d'Enghien en est le centre. Ces deux œuvres témoignent non seulement d'un art destiné à porter la propagande mais également à illustrer des batailles considérées comme historiques.

Pour autant, au lendemain de Sedan (1^{er} septembre 1870)⁽¹⁾, les artistes de la jeune troisième République peignent différemment. Les thèmes changent. La caserne, le conscrit, et la vie courante remplacent progressivement les glorieux champs de bataille. Jules Monge illustre les corvées du samedi. En parallèle, les œuvres présentent également la figure du soldat. Ainsi Émile Betsellère crée *L'Oublié*, en 1872, tableau représentant un soldat blessé et seul dans un paysage désolé. Cette peinture évolue ; elle s'humanise, devient réaliste, naturaliste et marque définitivement la transition de la peinture de batailles à celle de la troupe. Une peinture « plus, humaine et moins désincarnée, donc plus familière pour le peuple français »⁽²⁾. Ces peintres extérieurs aux armées portent également l'image de cette dernière. Ces éléments permettent de constater la présence discrète mais réelle des sujets militaires dans les arts. L'armée et les hommes qui la composent suscitent l'intérêt des artistes. Ces derniers font valoir leur souhait d'être identifiés par l'administration et se regroupent pour créer la société des peintres militaires. Le 22 avril 1914 est créé le titre de « Peintre du ministère de la Guerre »⁽³⁾. Ces peintres reconnus sont rapidement intégrés par les armées, notamment au sein de la peu connue « mission aux

armées ». Cette dernière, portée par le musée de l'Armée et son directeur le général Gustave Niox, contribue à sa manière à l'effort de guerre. Mises en place dès la fin de l'année 1914, les missions « ont ouvert la voie à celles conduites en 1917 par le sous-secrétariat d'État aux Beaux-Arts »⁽⁴⁾. Elles permettent aux peintres volontaires d'illustrer, sans aucune rémunération, les combats et la vie au front. Les artistes contribuent à la promotion des armées françaises. Ainsi, le lieutenant et pilote Henri Farré expose, en 1917, lors de la *Sky Fighters of France*, 175 œuvres aux États-Unis et au Canada⁽⁵⁾.

Cette mission fonde l'esprit des artistes de la défense et permet la production des premières œuvres illustrant l'aviation française. L'armée les utilise à des fins de rayonnement au travers de la mission aéronautique française aux États-Unis⁽⁶⁾. Ainsi, outre les démonstrations en vol, les expositions de peintures contribuent à la promotion des ailes françaises.

De la peinture aéronautique aux peintres de l'air

En novembre 1918, le fracas des armes cesse. Les peintres retournent également à la vie civile. Leurs œuvres restent. Henri Farré continue d'exposer dans l'ensemble du territoire américain. Il se fait naturellement relais des as et de l'image de l'aviation française. François Flameng⁽⁷⁾ expose également mais décède rapidement. Certaines de ces œuvres restent exposées au musée de l'Armée. La société des peintres militaires et les peintres des armées existent. Toutefois, malgré sa croissance, l'aviation n'est pas représentée en tant que telle. Pourtant, celle-ci se développe. Elle innove et devient un secteur commercial. La commission bibliographie, histoire et art de l'Aéro-club de France « crée le titre de peintres et sculpteurs de l'Aéro-club de France »⁽⁸⁾ en octobre 1930. Ces démarches inspirent le ministre de l'Air, Jacques Louis Dumesnil. Il crée le corps des peintres, graveurs et sculpteurs du département air. Henri Farré obtient le premier agrément. L'épopée des peintres de l'air persiste jusqu'à nos jours avec la même mission et avec la même détermination.

1. Émile Martin-Neute. « Au lendemain de Sedan, la fin de la peinture de guerre ? » in : *Cahiers de la Méditerranée*. Marseille, n° 83, 2011.

2. *Ibid.*

3. Dir. général Bernard Devaux, « Peindre la Grande Guerre ». In : *Cahiers d'étude et de recherches du musée de l'Armée*. Paris, n° 1, 2000.

4. *Ibid.*

5. Rénald Fortier, « Flachaire a atterri trois fois ». In : *Histoire Québec*. Québec, volume 21, n° 2, 2015.

6. *Ibid.*

7. Le musée de l'Armée détient plusieurs œuvres de François Flameng dont : *Retour d'un vol de nuit sur avions « Voisin » de bombardement* (1918) et *Bombardement de nuit par un avion de type Breguet-Michelin* (1918).

8. Dir. Georges Besançon, « Les Peintres et Sculpteurs de l'Aéro-club de France ». In : *L'Aérophile*, Paris, n° 10, 1930.

Émile Driant ou le roman d'anticipation de guerre

Émile-Cyprien Driant (1855-1916) est un écrivain populaire et nationaliste qui a exalté les valeurs de la guerre pour l'honneur de la France, dans un esprit de revanche sur l'Allemagne. Véritable visionnaire mort sur le champ de bataille en 1916, il est un symbole d'engagement.

L'essor du roman de guerre nationaliste à la fin du XIX^e siècle

Avec la défaite française contre la Prusse lors de la bataille de Sedan en 1870, un nouveau genre littéraire patriotique et belliciste s'ajoute à la littérature d'aventure coloniale, avec des écrivains comme Maurice Barrès, qui cherche à travers son roman *L'Appel au soldat* (1900) à entretenir une mystique de la guerre face à la menace des « Barbares ». Après la crise de Tanger en 1905, considérée comme un nouvel affront de la part des Allemands, cette littérature prend une dimension politique : il s'agit désormais de préparer les esprits à la défense de la civilisation latine. Charles Péguy défend à ce titre le rôle éminent du soldat, qu'il oppose au spirituel, dans son roman *L'Argent* (1913). Ces écrivains se donnent pour mission de réveiller l'instinct national de la jeunesse en mettant en avant la beauté et le prestige de la guerre, dont la vie quotidienne les prive. Charles de Gaulle témoignera de l'influence du roman dans sa vision idéalisée du conflit au moment de son engagement. La majorité des écrivains de l'époque reste néanmoins pacifiste, à l'instar de Jean Cocteau, qui s'est raillé de ce genre de littérature qu'il considère comme « un thème de rire et de rage ».

Émile Driant ou le roman d'anticipation de guerre, inspiré de Jules Verne

Dans ce contexte, le commandant Émile Driant, sous le pseudonyme de capitaine Danrit, exprime au fil d'une écriture populaire et impérialiste son « ardent désir de la revanche française et l'indomptable foi dans le relèvement de la Patrie ». À l'instar de ses contemporains, il souhaite exalter la jeunesse face au métier de soldat. Ses romans de fiction constituent d'abord des romans d'anticipation de guerre. Véritable visionnaire, il a imaginé avant l'heure la guerre des tranchées, l'attaque de Pearl Harbor et la bataille de Midway (*L'Aviateur du Pacifique*, 1910) ou encore, avec une résonance très

contemporaine, le phénomène djihadiste. Surnommé le « Jules Verne militaire », il s'est inspiré du roman d'aventure de ce dernier, qu'il a repris à la lumière de la défaite de Sedan et de l'expansionnisme colonial français. Les machines verniennes (aéroplane, sous-marin etc.) ne servent plus à explorer le monde mais sont détournées au profit de l'anéantissement de l'adversaire. Son œuvre *Les Robinsons sous-marins* (1908) constitue à ce titre un roman construit autour de l'arme et pour l'arme. Émile Driant, qui voit la science d'un mauvais œil, a tenté de lui attribuer un sens en la plaçant au service de ce qu'il considère comme le plus pur des idéaux, le patriotisme.

Un monde proche du chaos dans lequel il faut se préparer à combattre

Dans un monde presque entièrement colonisé, les nations sont privées d'exutoire, estime Émile Driant. La seule solution pour exprimer les tensions reste le jeu des alliances internationales, à l'origine d'incidents toujours susceptibles d'embraser le monde. Cette obsession d'un chaos proche qui menacerait la France rend l'écrivain méfiant à l'égard des autres peuples, même alliés. Il désigne ainsi les Anglais comme des adversaires dans *La Guerre fatale* (1903). Il en fait de même avec les Allemands dans *La Guerre de demain* (1910), mais aussi avec les populations émergentes dans *L'Invasion jaune* (1905) ou encore dans *L'Invasion noire* (1913). Ses romans décrivent un monde plein de richesses à conquérir, dans la veine pro-coloniale, mais aussi rempli de menaces venant de toute part.

Finalement, cette vision du monde presque paranoïaque possède une dimension prophétique. Préparons-nous à la guerre pour remporter la victoire et pour instaurer une paix durable, exprime Émile Driant. Pour lui, la République fait la ruine de la civilisation à cause du sectarisme politique, des divisions au sein de l'Europe et de la promotion inconsiderée du pacifisme. Elle aurait aussi perverti les grandes figures de l'histoire comme Jeanne d'Arc et Napoléon Bonaparte, avec comme conséquence l'affaiblissement de la France, livrée à l'ennemi. L'écrivain appréhende la nation comme une globalité et place à ce titre l'armée au cœur de ses romans, dont il décrit le fonctionnement en systèmes (hiérarchie, stratégie, machines et armes), sans exalter les individualités. L'homme rêve d'une armée en marche.

Combattant dans l'âme, Émile Driant a exprimé ses valeurs patriotiques à travers l'épée et la plume. Il est mort sous les bombes pendant la bataille de Verdun le 22 février 1916, à la tête d'une troupe déjà presque entièrement décimée. Un sacrifice qui sera exalté par la presse pour galvaniser les troupes françaises !

Adjudant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA

Robert Capa, un témoin du xx^e siècle

Endré Erno Friedmann, plus connu sous son pseudonyme d'artiste Robert Capa, couvre avec son appareil photographique les principaux conflits qui suivent la première guerre mondiale. Ce photographe hongrois publie des photos profondément humaines qui sont autant de témoignages des tourments qui frappent le monde.

Une vie d'artiste

Endré Erno Friedmann est né à Budapest le 22 octobre 1913. En 1931, il doit s'exiler d'abord à Berlin, puis à Paris pour échapper aux persécutions antisémites. En 1934, il francise son nom en André Friedman. Durant l'entre-deux-guerres, il évolue dans l'effervescence artistique de la capitale française. Il rencontre ainsi Picasso, Cocteau et Dalí, mais aussi la photographe allemande Gerda Taro. Elle lui propose de vendre pour lui des photos en le faisant appeler Robert Capa⁽¹⁾. En 1936, il fonde avec les photographes Maria Eisner et Pierre Boucher l'agence Alliance Photo, dont le premier travail consiste à photographier la France du Front populaire.

Une vie de baroudeur

En 1936, le jeune homme, sensible aux idées révolutionnaires, décide de se rendre en Espagne pour photographier les combattants républicains qui luttent contre les troupes de Franco. Il s'y rend avec Gerda Taro pour le compte des magazines *Vu* et *Regards*. Le 26 juin 1937, Gerda meurt écrasée par un char. Capa décide de rentrer à Paris. Il est alors envoyé en Chine occidentale pour couvrir le conflit avec le Japon. Il photographie les habitants, les soldats, mais aussi la famille Tchang Kai-chek qui dirige le pays. En avril 1938, sa photo d'un combattant chinois fait la une du magazine américain *Life*.

Lorsque la guerre éclate en Europe, il doit fuir la France en octobre 1939 pour échapper aux lois « *des étrangers indésirables* » qui prévoient de regrouper les hommes et femmes d'origine étrangère dans des camps. Il trouve refuge à New-York où habitent déjà sa mère et son frère. Il est alors engagé par les magazines *Colliers* et *Life*. Il doit suivre la progression des troupes alliées dans leur lutte pour la libération du Vieux Continent et débarque ainsi en Afrique du Nord, puis en Sicile. Le 6 juin 1944, Capa figure parmi les premiers à photographier le Débarquement sur les plages normandes.

Au service d'Hollywood

Après la guerre, Capa devient photographe de plateau de cinéma et entretient alors une relation avec l'actrice Ingrid Bergman. Il réalise ainsi les

photos du film d'Hitchcock *Les Enchaînés*. En 1947, avec Henri Cartier-Bresson, il fonde l'agence Magnum qui, contrairement à ses concurrentes, laisse l'intégralité des droits aux photographes.

Mais cette vie mondaine hollywoodienne lui pèse. Il décide donc de partir avec l'écrivain John Steinbeck pour l'Union soviétique. De ce périple, ils publient en 1948 l'ouvrage *A Russian Journal*, émouvant témoignage de la vie en URSS. Un an après, Capa photographie la naissance de l'État d'Israël dont les photos sont compilées dans *Report on Israel*. En 1954, il s'envole pour l'Indochine pour le compte du magazine *Life*. Cependant, le 24 mai, alors qu'il suit une patrouille de soldats français, Capa saute sur une mine et trouve la mort.

Un regard bienveillant

Lors de ses reportages photographiques, Robert Capa utilise des petits appareils discrets, faciles à transporter. Ainsi, au plus près de l'action il est invisible des protagonistes, pour saisir toute l'intensité d'une scène.

Capa travaille sa mise en scène en soulignant les lignes de force. En 1939, dans une photo prise en contre-plongée, Capa saisit une colonne de réfugiés républicains accueillie par un douanier français. Cet angle de vue dessine comme une vague soulignant la détresse des combattants qui ont perdu la guerre. Dans le cadrage de *La Tondue de Chartres*, le personnage occupe le centre de la composition, tandis que tous les autres protagonistes la fixent du regard. Au loin, dans le plan supérieur de la photo, un drapeau français flotte sur un balcon. Sans doute pour rappeler que la France est libre, mais qu'elle doit encore chasser ses démons. Certaines photos célèbres de Robert Capa ont acquis une valeur iconique. *La Mort d'un soldat républicain* est le symbole de la guerre civile espagnole. L'homme qui est terrassé par une balle et chute en arrière traduit la lutte désespérée des Républicains espagnols, incapables de gagner une guerre moderne. Enfin, les photos floues du Débarquement sont l'unique témoignage de ce jour mémorable.

Le spectateur qui regarde les photos de Robert Capa devient le témoin privilégié d'une époque pleine de contradictions.

1. Capa signifie « requin » en hongrois.

Sous la haute direction d'Hélène Sirven, maître de conférences en architecture et arts appliqués à l'université Panthéon Sorbonne.

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA



Robert Capa, *La Tondue de Chartres*, 16 août 1944, tirage argentique, 24,5 x 35 cm, Paris, BnF

Les supercalculateurs

La science du *High Performance Computing* (HPC), appelée en français le calcul de haute performance, permet aujourd'hui de faire des opérations et des simulations complexes grâce aux supercalculateurs. La vitesse de calcul est devenue un enjeu stratégique majeur pour les États.

Origine, fonctionnement et applications

Avec l'apparition des techniques numériques, les calculateurs (du mot latin *calculi*, qui signifie cailloux⁽¹⁾), couramment appelés les ordinateurs, sont chargés d'effectuer des calculs arithmétiques, algébriques ou logiques en un temps record pour résoudre des questions dépassant les capacités intellectuelles humaines. Mais certains domaines nécessitent des capacités de calcul supérieures à celles des calculateurs, en termes de stockage, de vitesse et d'énergie. À ce titre, le premier superordinateur a été inventé par l'ingénieur américain Seymour Cray dans les années 1960. Aussi appelé supercalculateur, ce type d'appareil dispose de fortes capacités de calcul qui permettent de réaliser des opérations complexes pour atteindre une performance maximale en intégrant les dernières techniques développées. Afin de multiplier leurs performances, ces appareils disposent de systèmes où sont intégrés plusieurs nœuds de calculs qui permettent les opérations parallèles. Les supercalculateurs sont aujourd'hui utilisés dans de nombreux domaines comme la prévision météorologique, l'étude du climat, la modélisation moléculaire, l'astrophysique, la simulation physique (aérodynamique, explosion nucléaire etc.) ou encore pour la cryptanalyse.

La course à la performance de calcul, un enjeu stratégique

Le calcul de haute performance est devenu un enjeu stratégique majeur pour les nations à travers le monde. Il s'applique en effet à des domaines qui déterminent la puissance d'un pays, comme celui de la recherche scientifique. Les supercalculateurs font aussi partie intégrante du cycle de conception et de production de la filière industrielle. La simulation permet en effet aux entrepreneurs de soutenir leur capacité d'innovation, clé de la compétitivité d'une nation. Enfin, le développement des supercalculateurs répond à des enjeux politiques de souveraineté et de sécurité individuelle et collective des États à travers la politique énergétique, la politique de prévention des risques naturels ou encore la politique de défense.

Un marché dominé par la Chine et par les États-Unis

Depuis quelques années, la Chine dépasse les États-Unis en termes de puissance de calcul. L'appareil de conception entièrement chinoise⁽²⁾ *Sunway Taihu Light*, développé en 2016, possède une puissance de calcul de 93

pétaflop/s (soit 100 millions de milliards d'opérations par seconde), trois fois plus que l'appareil précédent. Sur la totalité des appareils les plus puissants au monde, la Chine en détient 167 sur 500 contre 165 pour les États-Unis et 105 pour l'Europe. Mais les Américains restent les leaders du marché si l'on prend en compte le nombre d'appareils détenus. Les deux grandes puissances distancent aujourd'hui largement le Japon, en chute dans le domaine, avec 29 appareils parmi les 500 plus performants détenus, mais aussi l'Europe.

En 2007, la France a mis en place la structure publique Genci, dont l'ambition était de démocratiser l'utilisation de la simulation numérique auprès des scientifiques français. Le pays a ainsi pu combler son retard dans le domaine et remonter de 21 places en 2016 pour atteindre le 11^e rang mondial en termes de puissance⁽³⁾ grâce à la machine Pangea (environ 6 pétaflop/s) de Total Exploration Production. Le deuxième appareil français le plus performant appartient à Météo France. Cette année, le groupe industriel Atos a annoncé que son appareil Bull Sequana serait l'un des plus puissants au monde d'ici à 2020.

Course exaflopique et nouvelle donne géopolitique dans le domaine

Aujourd'hui, les nations se sont lancées dans la course exaflopique, c'est-à-dire qu'elles cherchent à atteindre les 1 000 pétaflop/s, soit une puissance de 1 milliard de milliards d'opérations par seconde. Si la France participe à cette course avec la Maison de la simulation, un laboratoire qui regroupe 5 partenaires, la Chine pourrait bien être la première à atteindre cette vitesse de calcul avec *Tianhe-3* d'ici à 2020, environ 3 ans avant les Américains. Cette montée en puissance fulgurante de la Chine bouleverse la donne géopolitique dans le domaine de la science et des techniques, jusqu'ici dominée par la triade États-Unis-Japon-Europe.



Tianhe-2, qui signifie « Voix Lactée » en chinois.

La consommation électrique des supercalculateurs, qui a longtemps constitué un frein à son développement, est aujourd'hui de plus en plus faible. Désormais, le calcul de haute performance fait partie des techniques dont la maîtrise détermine la puissance d'une nation.

1. Le caillou est l'un des premiers éléments utilisés pour faire des calculs.
2. Les Américains ont bloqué leurs exportations de composants électroniques à destination de la Chine.
3. Elle occupe le 5^e rang mondial en termes de nombre de machines détenues, soit 22 sur 500.

Sous la haute direction de monsieur le doyen Jean-Yves Daniel, inspecteur général de l'Éducation nationale

Adjudant Fanny Boyer
rédactrice au CERPA

Le tunnel du Saint-Gothard

Le 1^{er} juin 2016, le tunnel ferroviaire du Saint-Gothard est inauguré en Suisse en présence de nombreux chefs d'État européens. Construit pour accueillir la ligne ferroviaire Zurich-Milan, cet ouvrage d'art de 57 kilomètres est aujourd'hui le tunnel ferroviaire le plus long du monde.

Une voie commerciale historique

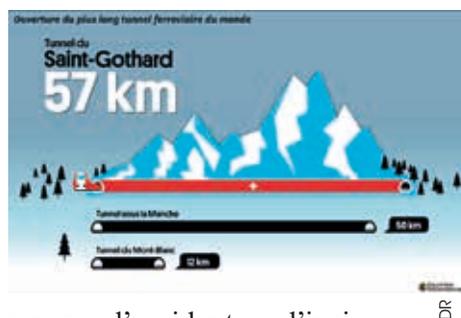
Posée au centre de l'Europe, la Suisse est un maillon essentiel dans le transit des marchandises entre le Nord et le Sud. Toutefois, le caractère montagneux de son territoire est un obstacle majeur à la réalisation d'un axe commercial. La Suisse est en effet traversée par les Alpes qui occupent plus de 68 % de son territoire avec une altitude moyenne de 1 300 mètres.

Avant d'accueillir un tunnel ferroviaire, le col du Saint-Gothard, qui culmine à plus de 2 000 mètres, est depuis l'âge du fer une route commerciale par laquelle circulent le sel de la Méditerranée et la viande ou les peaux des vallées suisses. Au Moyen-Âge, un pont en pierre baptisé *Pont du diable*, qui surplombe les gorges de la Schöllenen, permet aux caravanes de mules de relier le Nord de l'Italie au reste de la Suisse. Au XIX^e siècle, une voie ferrée remplace ce périlleux sentier. Dans les années 1980, un tunnel routier vient compléter cette infrastructure. Il est emprunté chaque année par 6 millions de véhicules, ce qui cause en période estivale d'importants embouteillages. La population de la vallée, excédée par ce trafic routier, obtient en 1992 par votation le transfert du transport routier sur le rail et la construction d'un tunnel pour accueillir une nouvelle voie ferroviaire.

Un projet pharaonique

Pour réaliser cet ouvrage gigantesque, il est nécessaire de creuser dans la montagne pas moins de 152 kilomètres de galeries. En effet, outre les deux tronçons de la voie principale longue de 57 kilomètres, il faut percer tous les 325 mètres des galeries reliées à des puits afin de permettre aux passagers d'évacuer en cas d'accident ou d'incident ainsi que quatre gares souterraines pour les accueillir en toute sécurité. Des conduits pour l'évacuation des eaux, pour les câbles électriques et un système de signalisation sont aussi construits.

Pour tenir les délais, le chantier est divisé en cinq sections sur lesquelles se répartissent jusqu'à 6 000 personnes. En 1998, les travaux de forage des



galeries débutent avec deux tunneliers à chaque extrémité du tronçon à percer. À certains endroits où la roche est plus friable, les ingénieurs privilégient l'emploi d'explosifs. L'ingénieur Nicolas Steinmann, responsable du chantier précise : « *Pas moins de 28 millions de tonnes de roches ont été excavées soit cinq fois le volume de la pyramide de Khéops* ». La grande majorité de ces matériaux sont transformés en granulats pour fabriquer le béton nécessaire à la confection des voûtes.

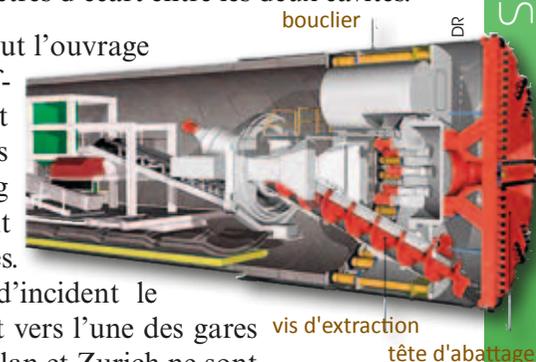
Les tunneliers

Les tunneliers du Saint-Gothard mesurent plus de 400 mètres. Ils sont composés d'un bouclier et d'un train suiveur. Sur la première partie repose la tête de coupe, un disque percé de pics et de molettes en alliage très résistant qui entament la roche à mesure que le tunnelier avance est poussé par des vérins dont la pression atteint 26 tonnes. La vitesse de forage est calculée en fonction de la dureté de la roche. Les déchets sont évacués vers l'arrière dans des wagons par un tapis roulant. Au fur et à mesure que le tunnel avance, des tiges en fer sont enfoncées dans la roche pour maintenir un treillage de fer soudé et un anneau métallique sur lesquels est projeté du ciment à prise rapide.

Le train suiveur est la partie logistique du tunnelier. Il accueille la cabine de pilotage qui commande les pompes hydrauliques et les moteurs. Le pilote du tunnelier guide la machine en fonction des indications des hydrologues, des géologues et des mécaniciens. Pour suivre le tracé de forage le pilote dispose d'un ordinateur qui corrige en permanence l'axe du tunnelier. Pour cela, des géomètres implantent tout au long du tunnel des lasers qui transmettent les coordonnées précises au chef de pilotage chargé de rectifier, le cas échéant, la trajectoire. En 2011, lorsque les deux tunneliers font leur jonction, il y a moins de deux centimètres d'écart entre les deux cavités.

Le tunnel du Saint-Gothard se veut l'ouvrage enterré le plus sûr du monde. En effet, des détecteurs de fuite de gaz et de surchauffe des axes des wagons sont implantés régulièrement le long des voies. Les trains qui l'empruntent répondent aussi à des normes strictes.

Cependant, en cas de panne ou d'incident le convoi est automatiquement conduit vers l'une des gares de secours du tunnel. Désormais, Milan et Zurich ne sont plus qu'à 2 h 50 l'une de l'autre, soit un gain d'1 h 10.



Adjudant-chef Jean-Paul Talimi
rédacteur au CERPA

1^{er} avril 1918

Création de la première armée de l'air indépendante, la *Royal Air Force*

De la reconnaissance de la puissance aérienne

Au début de la Grande Guerre, l'aviation militaire britannique est organisée en deux entités distinctes : le *Royal Flying Corps*, rattaché à l'armée de terre (*Army*), et le *Royal Naval Air Service*, dépendant de la marine (*Royal Navy*). Les circonstances du conflit font que ces deux services aéronautiques vont être fusionnés au printemps 1918 pour constituer la *Royal Air Force*, première armée de l'air indépendante au monde.

L'esprit aéronautique britannique

Depuis la traversée de la Manche par Louis Blériot, en juillet 1909, l'opinion britannique a le sentiment que la situation insulaire du Royaume-Uni n'assure plus la protection de son territoire, que l'irruption du fait aérien dans la stratégie militaire bouleverse profondément la donne. Aussi un fort esprit aéronautique se développe-t-il dans un pays où un certain nombre d'hommes politiques et de militaires sont convaincus de la nécessité de se doter d'une aviation militaire capable de faire face à un danger qui pourrait venir d'Allemagne.

En juillet 1917, alors que l'aéronautique allemande ne cesse de bombarder certaines villes d'Angleterre, dont Londres, un comité pour l'organisation de l'aéronautique est créé sous la houlette du général Smuts, qui conclut : « *Nous devons déployer tous les efforts et consentir à tous les sacrifices pour détenir la maîtrise de l'air. La domination du*



DR
Bristol Blenheim

ciel peut, à longue échéance, devenir un facteur aussi important que la maîtrise de la mer pour la défense de l'Empire... » Dès lors, en novembre suivant, un ministère de l'Air est constitué, prélude à la formation d'une force aérienne indépendante, la *Royal Air Force*, apparue le 1^{er} avril 1918.



Une création de circonstance

La formation de l'aviation unifiée qu'est la *Royal Air Force* ne résulte pas seulement de la conviction selon laquelle le Royaume-Uni se doit de devenir une grande puissance aérienne. Elle tient aussi aux circonstances du temps. Le pays étant bombardé par les avions allemands, qui opèrent souvent en toute impunité, les autorités politiques entendent montrer à une opinion de plus en plus irritée qu'elles font tout ce qui est en leur pouvoir pour assurer la défense du territoire britannique. Par ailleurs, toujours dans la même optique, elles jettent à l'assaut de l'Allemagne un corps de bombardement, l'*Independent Air Force*, chargé de mener des représailles.

Preuve que la *Royal Air Force* est une création de circonstance, le Gouvernement, sous la pression de l'*Army* et de la *Navy*, qui entendent récupérer leurs services aéronautiques, s'emploie à la supprimer dès que les hostilités prennent fin. L'intervention de Winston Churchill, ministre de la Guerre et de l'Air, empêchera ce projet d'être mené à bien. L'exemple de la *Royal Air Force* ouvre la voie à un phénomène essentiel dans l'histoire de la puissance aérienne, celui de l'institutionnalisation des forces aériennes, avec la création de la *Regia Aeronautica* italienne en 1923, de l'armée de l'air française en 1933 et de la *Luftwaffe* allemande en 1935. Pour mémoire, l'*US Air Force* n'est créée qu'en 1947.

**Sous la direction de monsieur Patrick Facon, chargé de mission au CESA
Adjutant Valérie Grillet, rédactrice au CESA**

Le comité pédagogique

sous le patronage du général d'armée aérienne André Lanata,
chef d'état-major de l'armée de l'air

Colonel Christophe Deherre,

directeur du Centre études, réserves et partenariats de l'Armée de l'air.

Jean-Marc Albert, *professeur d'histoire de première supérieure.*

Amélie Blanckaert, *présidente de Coup de plume*

Jean-Yves Daniel, *inspecteur général de l'Éducation nationale.*

Christophe de Dreuille, *directeur de programmes, Airbus Defence and Space*

Denise Flouzat, *recteur d'académie, professeur des universités
et ancien membre du Conseil de la politique monétaire de la Banque de France.*

Odile Fuchs-Taugourdeau, *magistrate,
présidente de chambre à la cour administrative de Paris.*

Patrick-Louis Hubert,

juge à la Cour d'arbitrage international.

Lieutenant-colonel Jérôme de Lespinois, *chercheur à l'IRSEM.*

Patrick Meneghetti, *avocat.*

Emmanuel Nal, *maître de conférences en philosophie à l'université de Mulhouse.*

François Pernot, *professeur des Universités en histoire moderne.*

Claude Ribbe, *écrivain*

Hélène Sirven *maître de conférences en architecture et arts appliqués à l'université Panthéon Sorbonne.*

Hervé Théry, *professeur agrégé de géographie et spécialiste du Brésil.*

Michèle Thonnet, *directrice des programmes santé en ligne européens et internationaux au ministère des
Affaires sociales et de la Santé.*

Anne Vial-Logeay, *maître de conférences en lettres anciennes à l'université de Rouen.*

Marie-Catherine Villatoux, *docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au Centre
de recherche de l'armée de l'air (CREA).*

Colonel Gilles Villenave, *commandant du Centre d'enseignement militaire supérieur air.*

Igor Yakoubovitch, *agrégé de Lettres classiques, docteur en Langues et littératures anciennes.*

Jean-Pierre Zarader, *agrégé de philosophie.*