

5 Junio
1937



PAR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DANS LE GRAND PALAIS

Keystone.



La ville et la gare de Cerbère, dernière station française à la frontière espagnole.

La frontière espagnole suit la ligne de crête. La maisonnette blanche que l'on aperçoit, nettement détachée, à flanc de montagne vers la droite est le dernier poste de douane et de police français.

A LA FRONTIÈRE D'ESPAGNE

COMMENT FONCTIONNE LE CONTRÔLE DE NON-INTERVENTION

par ROBERT CHENEVIER,
envoyé spécial de « L'Illustration ».

Afin de retirer à la guerre civile qui, depuis juillet dernier, déchire l'Espagne le caractère d'une lutte clandestine internationale qu'elle tendait à revêtir, le comité de Londres a pris le 16 février 1937, d'une part, la décision d'interdire à la fois le recrutement et l'envoi de volontaires à destination de l'Espagne ainsi que l'expédition d'un certain nombre de matières et de produits manufacturés susceptibles d'être utilisés à des fins militaires et, d'autre part, de charger de la bonne exécution de ce mandat des délégués neutres ayant des pouvoirs étendus de contrôle. Par cela même les nations constituant le comité de Londres s'interdisaient formellement d'enrichir d'apports nouveaux la puissance combattive des forces en présence. Toutefois, elles maintenaient, en dehors des marchandises prohibées, leur faculté de commercer librement soit avec le gouvernement de Valence, soit avec celui de Burgos, soit même avec les deux, selon la position officielle prise par leurs diplomates respectives.

En conformité avec ces principes, le comité de Londres décida d'enserrer l'Espagne d'un véritable cordon de contrôle. Mais la mise en place de ce

cordon, en même temps que son fonctionnement, ne pouvait s'opérer selon un même schéma dans le cas de frontières terrestres et dans celui de frontières maritimes. En effet, autant il était relativement aisé de surveiller le passage des marchandises ou de volontaires de France ou du Portugal en Espagne, autant il était vain de prétendre effectuer un blocus naval entièrement efficace des côtes espagnoles. La mer offre des complications que la terre ne présente pas et, dans le cas présent, les zones maritimes étaient plus perméables que les zones terrestres. C'est pourquoi, à la différence du contrôle de ces dernières, lequel devait s'exercer uniquement à l'arrivée des produits, c'est-à-dire au moment du franchissement de la frontière, le contrôle maritime, lui, se développait en plusieurs temps, dont le principal n'était pas celui de la surveillance à l'arrivée, mais bien celui de la surveillance au départ des navires à destination de l'Espagne. En fait, le schéma d'application de ce contrôle apparaissait comme suit : un premier regard, complet, au port de chargement ; un second, au port d'escale ; et, enfin, un troisième, plus discret, en haute mer, exercé par les flottilles de surveillance, avant l'arrivée.

Evidemment, qu'il s'agisse de l'un ou de l'autre de ces contrôles, les puissances signataires de l'accord de non-intervention s'engageaient, en outre, à prendre sur leur territoire toutes mesures de nature à renforcer l'efficacité des dispositions adoptées ainsi qu'à édicter toute législation ten-

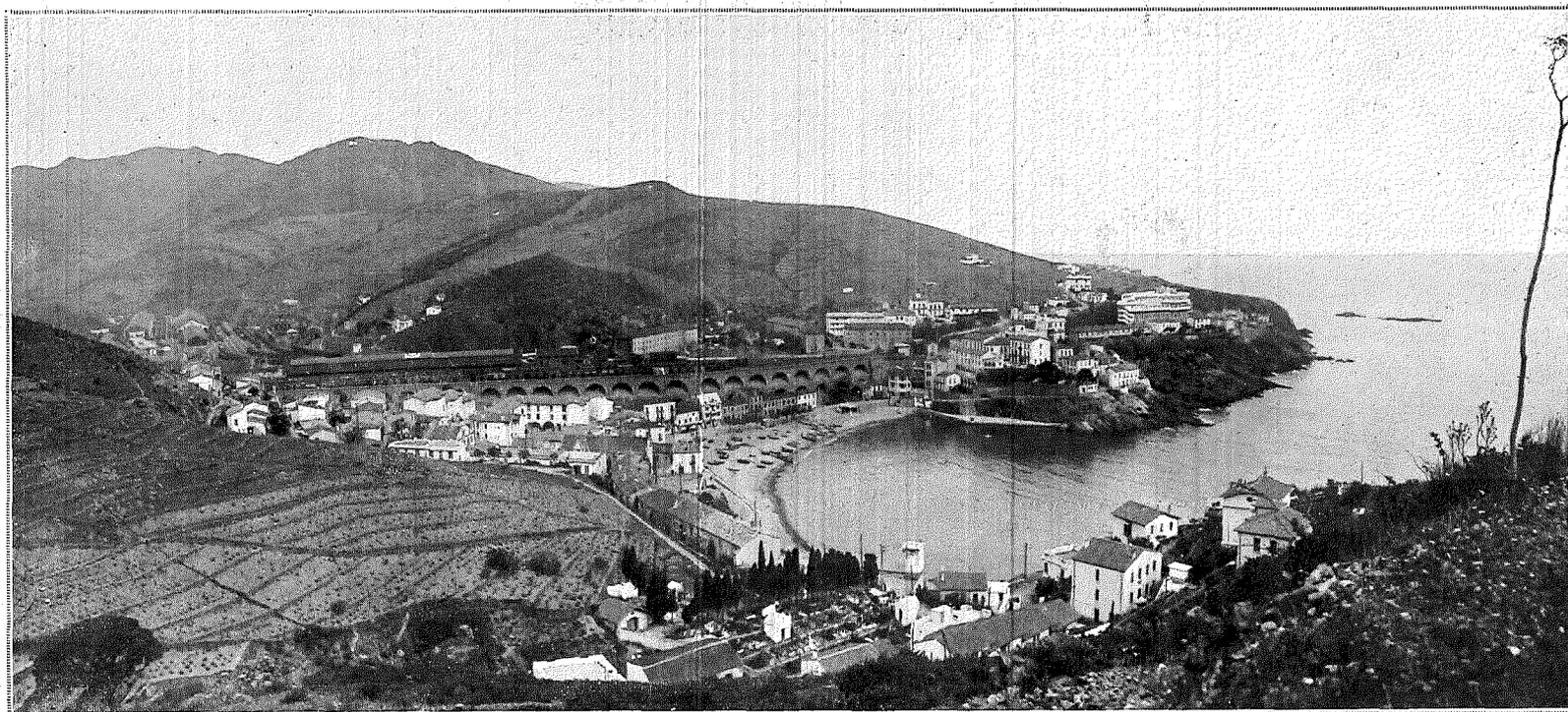
dant à réprimer le recrutement et l'envoi de volontaires.

DE LA LIBERTÉ ABSOLUE A LA LIBERTÉ SURVEILLÉE

Jusqu'à la décision de Londres, les échanges entre la France et l'Espagne républicaine n'étaient soumis à aucune restriction, mis à part bien entendu les contingentements et le règlement des droits de douane. Sous cette double réserve, commune à tous les pays et nullement exceptionnelle, la liberté de commerce était entière. Il en allait de même pour l'envoi des volontaires, aucun texte légal n'interdisant en fait à un citoyen français de se mettre au service d'une cause par lui jugée digne d'être défendue.

Ici, toutefois, il convient d'opérer une nécessaire distinction. S'il est aujourd'hui, malheureusement, deux Espagnes, la France n'en reconnaît et n'en connaît qu'une seule, en droit comme en fait, l'Espagne républicaine. Avec le gouvernement de Burgos, elle n'entretient, et cela depuis le début des hostilités, ni relations diplomatiques, ni relations économiques officielles. Elle n'a par exemple aucun accord commercial avec le général Franco. Est-ce à dire cependant qu'entre la France et l'Espagne nationaliste tous les échanges sont prohibés ? Nullement, mais ils sont réduits à leur plus simple expression, à la manière des échanges franco-soviétiques il y a seize ans.

Par conséquent, l'observateur se trouve placé en présence de deux situations officielles bien



Cerbère, vu de la route conduisant en Espagne.

Sur le toit de la gare, on distingue une cocarde tricolore peinte pour signaler aux avions effectuant des raids sur Port-Bou qu'ils survolent le territoire français.

5 Junio
1937

distinctes et clairement définies dès le début de la crise espagnole. D'une part, des rapports normaux ; d'autre part, pas de rapports du tout.

Ces situations, le contrôle international ne pouvait, en aucune manière, les modifier. Il en prit donc acte purement et simplement. Seulement, sa tâche ne pouvait que s'en ressentir. Autant elle demeurait difficile aux frontières de l'Espagne républicaine, autant elle était aisée à celles de l'Espagne nationaliste.

En précisant que cette tâche demeurait difficile pour l'Espagne reconstituée, nous n'avons rien que l'Espagne ne sache. Entre populations frontières de France et d'Espagne, des liens de langue et de famille se sont noués. L'optique n'est pas la même à Paris et à Cerbère et le mot frontière n'y a pas le même sens. De plus, des affinités politiques ont joué. Et le gouvernement, qui, avant l'institution du contrôle international, avait décidé une absolue neutralité militaire, avait beau veiller : des échanges qui n'étaient pas strictement commerciaux avaient lieu.

Mais depuis la mise en place du contrôle international il n'en est plus de même.

L'ORGANISATION DU CONTROLE

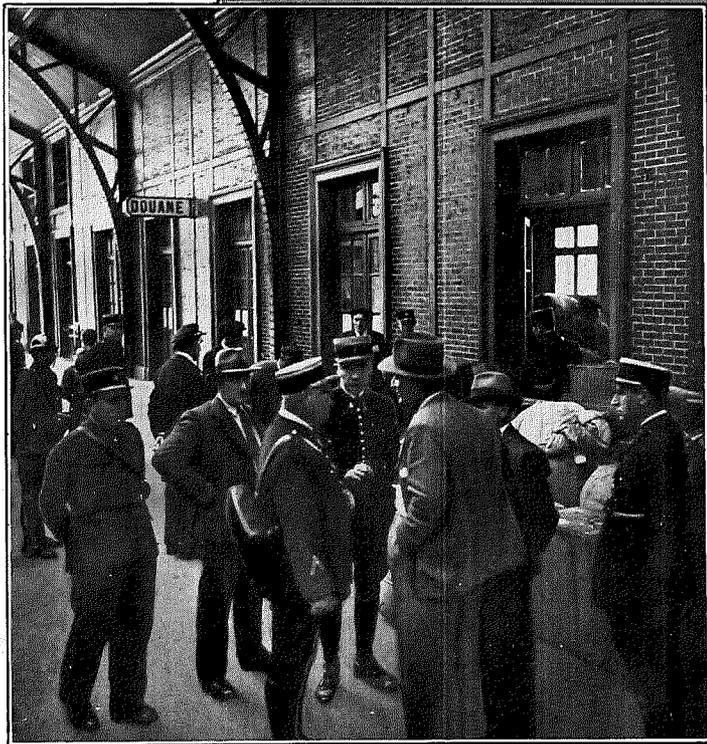
Pour qu'un contrôle de la nature de celui-ci soit efficace, il est indispensable que son articulation directement sur le lieu de ses opérations et que ses membres jouissent d'une autorité absolue.

Or, toutes ces conditions sont manifestement remplies. A la frontière franco-espagnole, l'agencement du corps des contrôleurs est d'une infinie souplesse. A Tarbes réside le colonel Danos Lunn, chef du contrôle. Dans les préfectures des départements frontières résident en permanence des contrôleurs adjoints. Enfin aux postes frontières stationnent, également en permanence, d'autres délégations de contrôleurs, 126 au total.

Quant au facteur indépendance, il est absolu. Le corps de contrôle relève du comité de Londres et de lui seul. Il a sa charte personnelle. A son gré il vérifie tout ce qui franchit la frontière, hommes ou marchandises. Selon les informations qu'il reçoit, il avise les préfets ou sous-préfets et leur demande de mettre la force publique en état d'alerte.

A ce propos, précisons qu'en raison de la mise en fonctionnement du contrôle international des mesures d'ordre exceptionnellement sévères ont été prises par le gouvernement français. Bien avant la frontière — quelquefois à plus de 30 kilomètres — des postes de gardes mobiles bloquent les voyageurs et relèvent les identités de tous les voyageurs. Jusqu'à la frontière, ce contrôle est répété. Là interviennent tour à tour les contrôleurs, lesquels prennent une faction permanente, les inspecteurs de la sûreté nationale, les gardes mobiles, les gendarmes, les douaniers. Il n'est pas de lieu de passage important qui ne soit soumis à cette surveillance qu'en tout autre cas on serait tenté de qualifier d'excessive.

Certes, cela ne veut pas dire que rien ne passe clandestinement. Par les sentiers empruntant les cols de la haute montagne, de tout temps les contrebandiers ont réussi à tromper la surveillance douanière. Durant la grande guerre même, des courants de déserteurs s'étaient établis, contre lesquels la France n'avait jamais été que partiellement efficace. Il en va toujours de même aujourd'hui, et nul n'y peut rien, à moins de mobiliser sur la frontière toute l'armée française, placée sur une ligne au coude à coude. Mais ce passage n'est qu'infinitésimal. Il se borne à quelques volontaires éparpillés, lesquels ne compensent pas, du



A l'arrivée des trains espagnols venant de Port-Bou, inspecteurs de la sûreté et gardes mobiles exercent une surveillance sévère.

Train de camions refoulés par les contrôleurs internationaux en surveillance à la gare de Cerbère.

Bou, sa voisine espagnole, une charmante cité, chaudement colorée et, somme toute, des plus paisibles. Une route étroite et tortueuse à souhait grimpe en lacet jusqu'à la ligne de crête qui marque la frontière. Quelque 50 mètres avant d'y parvenir, un poste français, comportant policiers, gardes mobiles et douaniers, constitue un ultime barrage. Etant donné les difficultés de tracé, elle présente la route, elle est fort peu fréquentée. Le trafic marchandises s'y résume à quelques échanges frontaliers. Rien de plus.

Tout autre est l'activité de la gare de Cerbère, encore que les événements aient réduit sensiblement le volume des échanges. En effet, jusqu'aux bombardements aériens de Port-Bou, ville républicaine espagnole, les trains français se rendaient jusqu'à la gare internationale de cette cité. Depuis, ils ne dépassent plus Cerbère. Les stations ferroviaires sont donc assurées comme suit : point terminus des trains français, Cerbère ; point terminus des trains espagnols, également Cerbère. Autrement dit, les trains espagnols viennent jusqu'en France, tandis que les trains français ne quittent plus notre territoire.

Comme les rails espagnols sont d'un écartement supérieur à celui des nôtres, les voies qui relient Port-Bou à Cerbère et desservent ces gares sont de deux types. Dès lors les opérations de transbordement se déroulent selon le mécanisme suivant : en provenance de Perpignan ou de toute autre ville un train de marchandises français gagne Cerbère. Aussitôt ses wagons sont aiguillés sur une voie de garage et toutes les marchandises déchargées. Douaniers et contrôleurs internationaux entrent alors en fonction. Ils sont aussi sévères les uns que les autres. Les caisses sont ouvertes, leur contenu vérifié. Un produit est-il suspect ? Aussitôt les contrôleurs le refusent. C'est ainsi que le 2 mai dernier nous avons pu voir en gare de Cerbère 76 camions refoulés par l'un des six contrôleurs de service. Ces camions étaient soi-disant destinés à des missions sanitaires espagnoles, mais, comme la leur plancher était singulièrement renforcé, les contrôleurs estimèrent que les camions étaient utilisables

reste, ceux qui reviennent d'Espagne las et découragés. Quant aux marchandises, mieux vaut ne pas en parler : on ne transporte pas un tube d'obusier à dos de mulet par des sentiers à pic.

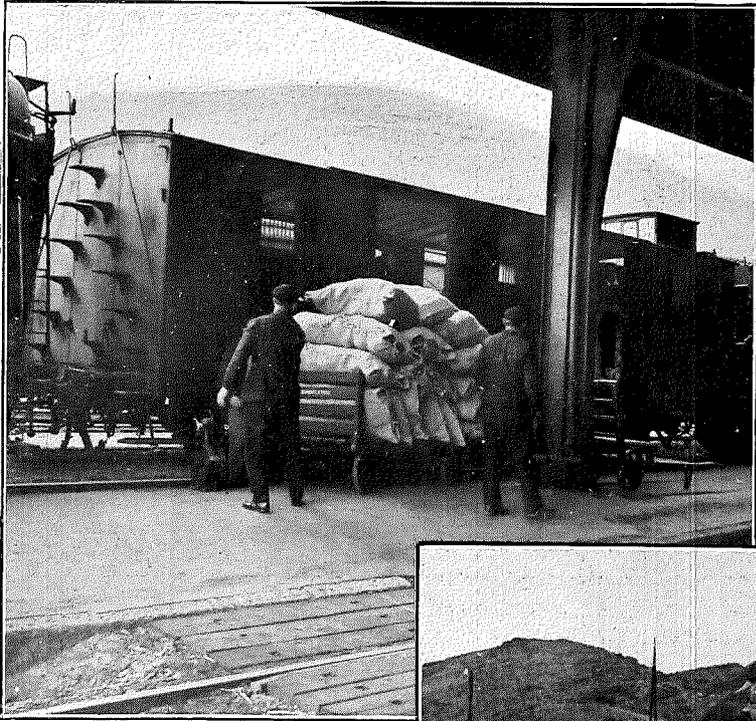
CERBÈRE, VILLE FRONTIÈRE

Par suite de son caractère accidenté, le profil de la région frontière France-Espagne se prête mal aux relations ferroviaires et routières. Les premières sont, en période normale, assurées par quatre voies ferrées qui, d'est en ouest, passent aux gares terminus françaises suivantes : Cerbère, Latour-de-Carol, Canfranc, Hendaye. Quant aux passages routiers de grand trafic, ils sont, toujours pour la même raison, des plus limités. Malgré qu'en ait dit Louis XIV, les Pyrénées ne sont pas un mythe.

Pour apprécier à bon escient la présente situation, la seule formule possible est de parcourir la frontière de bout en bout, en stationnant là où sont postés les contrôleurs internationaux, c'est-à-dire là où sont situés les points de jonction.

Abordons donc la frontière par une de ses extrémités, l'extrémité est, à Cerbère, lieu de passage à la fois routier et ferroviaire. Abrité dans une petite crique, Cerbère est, malgré les bombardements aériens qui dévastent périodiquement Port-

5 Juin 1937



D'un fourgon du train du matin en provenance de Perpignan on décharge les sacs de pain.



Sitôt déchargé, le pain est placé dans un camion espagnol, sous le contrôle des douaniers.



La frontière française est passée. Le pain va gagner Port-Bou, en Espagne.

pour charger tout autre chose que des blessés.

Le droit de sortie est-il au contraire accordé? Les marchandises sont alors transférées dans des wagons espagnols. Qu'on ne nous parle donc plus de wagons plombés allant directement de France à Barcelone. L'hypothèse est absurde, ne serait-ce en raison de l'écartement des voies.

Dans ces conditions, et étant donné la vigi-

4 à 5 tonnes de pain en sacs. Sitôt déchargé, le pain est transbordé sur des camionnettes espagnoles et part en direction de la Catalogne. Trafic important, en marge duquel s'en développe un autre, encore plus pitoyable. Venant de Figueras, de Culera, ayant accompli de nuit parfois 30 à 40 kilomètres le long de la voie ferrée, des hommes, des femmes, des enfants

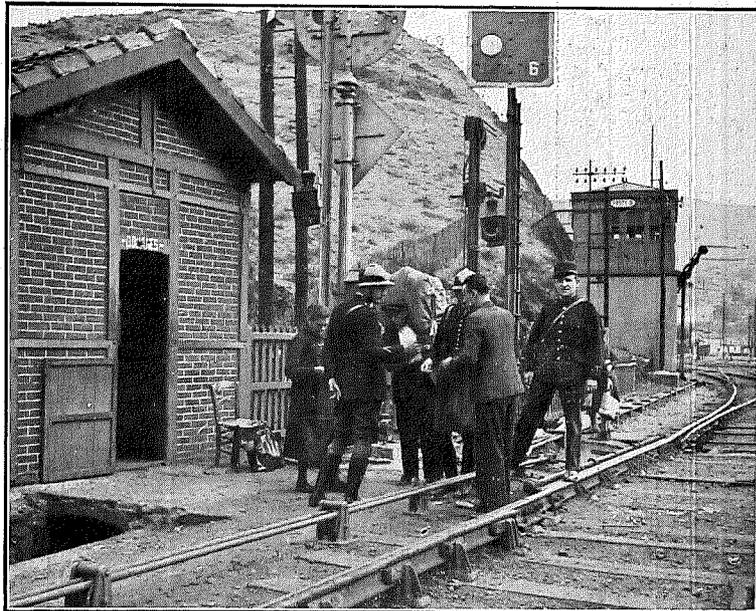
tunnel de la voie ferrée après avoir déballé leurs misérables provisions devant douaniers et gardes mobiles. Quand ils seront rendus, ils auront fait 60 ou 80 kilomètres. Mais ils auront mangé et gagné leur vie, car ils revendent 5 pesetas, soit environ 3 fr. 80, le pain qu'ils ont payé moins de 2 pesetas et demie.

Empressons-nous de préciser que cette pénurie alimentaire est particulière à cette zone de la Catalogne. Nous ne l'avons en effet rencontrée nulle part ailleurs.

(A suivre.)

R. CHENEVIER.

Photographies Jacques Sorbets.

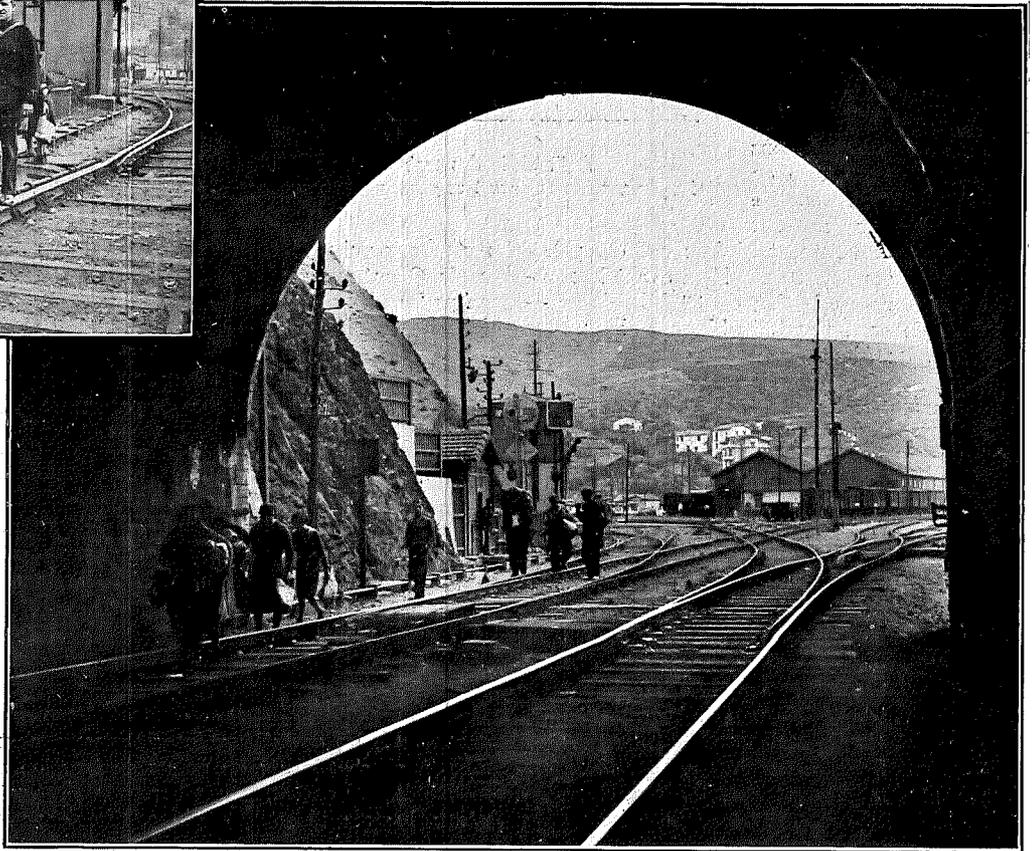


La visite des sacs et cabas à l'entrée du tunnel.

lance des contrôleurs, lesquels, étant en grande majorité des Scandinaves, n'éprouvent pas une sympathie particulière pour l'Espagne républicaine, on peut affirmer qu'à Cerbère même rien de suspect, rien d'interdit par le comité de non-intervention ne franchit la frontière.

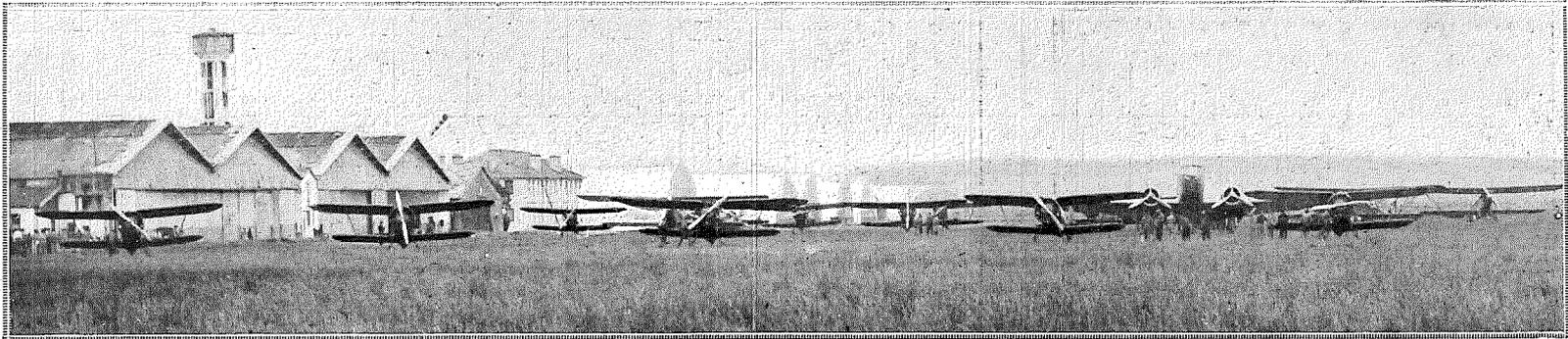
LE RAVITAILLEMENT EN PAIN

Cela ne signifie pas, comme nous l'avons dit, que tout trafic commercial soit suspendu. Ainsi nous avons vu des wagons chargés de pommes de terre nouvelles de provenance espagnole partir pour la Belgique et des wagons chargés de vieilles pommes de terre belges gagner l'Espagne. Mais le spectacle le plus curieux et tristement évocateur de la misère alimentaire d'un peuple aux prises avec la guerre est celui offert par le ravitaillement en pain. Tous les matins, le train de Perpignan qui arrive à Cerbère à 8 h. 25 m. apporte



Par le tunnel de la ligne Cerbère-Port-Bou, des Espagnols chargés de pain regagnent leur pays.

LE RAVITAILLEMENT EN PAIN DES POPULATIONS ESPAGNOLES DE LA RÉGION FRONTIÈRE



Quelques-uns des dix-sept avions gouvernementaux espagnols, monoplaces monomoteurs de chasse accompagnés par deux biplaces de transport, qui ont atterri le 17 mai sur l'aérodrome de Pont-Long, près de Pau.

On sait qu'une première escadrille, qui avait atterri à Toulouse-Francazal le 8 mai, fut autorisée à repartir à condition de franchir les Pyrénées — sous escorte et contrôle — au point où elle les avait passés en venant en France. Le deuxième groupe d'avions, que notre document représente, put repartir lui aussi, mais après que les armes et munitions de tous les appareils — sauf trois — eussent été saisies. L'hypothèse la plus vraisemblable est qu'il s'agit ici d'avions de chasse — d'origine russe et de technique américaine — que le gouvernement de Valence essaie d'acheminer vers la zone de Bilbao, totalement privée d'aviation de défense au moment où les escadrilles du général Franco, équipées d'appareils allemands et italiens, y multiplient les bombardements.

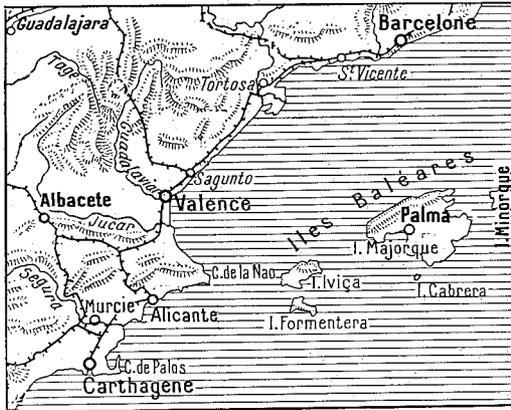
LA GUERRE D'ESPAGNE

C'est toujours en Biscaye que s'est concentrée l'activité militaire de la guerre espagnole. La « ceinture de fer » de Bilbao, faite de formidables retranchements, continue à demeurer intacte et les offensives nationalistes n'ont encore pu l'entamer elle-même. Mais une série d'attaques extrêmement violentes ont permis aux troupes du général Mola de réduire, aux abords de cette ceinture, d'importantes positions montagneuses et de rétrécir progressivement l'investissement de la capitale basque. Ces attaques ont d'ailleurs changé de secteur. Après avoir intéressé principalement la zone nord, le long du littoral, elles se sont développées, depuis la dernière semaine de mai, au sud de la route allant de Bilbao à Durango.

Sur les autres fronts, ce sont surtout des bombardements, terrestres ou aériens, qui ont été signalés. Ils ont lourdement éprouvé Madrid, faisant encore des victimes en nombre considérable. Des escadrilles nationalistes ont aussi bombardé à plusieurs reprises Valence et Barcelone. Les rouges ont répliqué par d'autres raids d'avions, sur des villes de l'intérieur éloignées du front comme Palencia et Pampelune, ou contre Palma de Majorque. Les populations civiles ont beaucoup souffert, et ce sont ainsi, dans les deux camps, les non-combattants qui pâtissent.

La guerre aérienne est, au surplus, ce qui, sur le plan international, risque de créer les répercussions les plus graves. Plusieurs incidents se sont ainsi produits. Il y a eu d'abord celui des escadrilles gouvernementales qui se sont réfugiées en territoire français. Le 8 mai, 16 avions venant d'Espagne atterrirent à l'aérodrome de Toulouse-Francazal. Le 17 mai, 17 avions de même provenance se posaient à l'aérodrome de Pont-Long, près de Pau. Le gouvernement français se trouvait, de la sorte, placé dans une situation très délicate. Devait-il, en vertu de la non-intervention, retenir les appareils et leurs équipages ? Ou bien avait-il le droit de les laisser repartir, en les faisant escorter jusqu'à la frontière ? Si, d'autre part, il les désarmait, ne les exposait-il pas à être attaqués sans défense par les nationalistes ? Pour l'une et l'autre de ces escadrilles, le gouvernement français, s'inspirant du principe qu'il devait, avant tout, éviter de prendre une mesure qui pût affecter la position respective des

deux partis en conflit, leur a rendu la liberté, après avoir reçu la promesse qu'elles regagneraient leurs bases. La plupart de ces appareils avaient été préalablement désarmés. Deux ou trois seulement conservant, pour une protection éventuelle du groupe, leurs armes et leurs munitions. Une note a d'ailleurs été adressée au comité de contrôle de Londres pour l'informer de ces faits et des repré-



L'archipel des Baléares.

sentations ont été faites au gouvernement de Valence afin de demander qu'ils ne se renouvellent pas.

D'autres complications proviennent de la nationalité étrangère de pilotes faits prisonniers. C'est ainsi que trois aviateurs allemands ayant participé à des bombardements sont tombés entre les mains des Basques. Ils ont été traduits en conseil de guerre et condamnés à mort. Toutefois le gouvernement de Bilbao n'a pas fait exécuter la sentence.

Mais ce sont les bombardements des ports des Baléares par les gouvernementaux qui ont eu les conséquences les plus sérieuses. A plusieurs reprises, en effet, ils ont endommagé des navires étrangers officiellement chargés du service de contrôle. Le 24 et le 26 mai, c'étaient des bâtiments italiens qui étaient atteints. Le 29 mai, une bombe tombait sur le croiseur allemand

Deutschland, dans la rade d'Ibiza, faisant 23 morts et 83 blessés. L'émotion soulevée en Allemagne a été considérable. Le Führer, rentrant d'urgence à Berlin, a réuni un conseil de guerre et l'on ignorait encore, au moment où ce numéro est mis sous presse, comment il réagirait diplomatiquement contre ce que les journaux du Reich qualifient d'« intolérable provocation ». Toutefois, dès la matinée du 31 mai, des navires de guerre allemands ont bombardé le port et la ville d'Almería, située sur le littoral méditerranéen à 160 kilomètres environ à l'est de Malaga. Deux cents obus ont été tirés qui ont lourdement éprouvé les édifices et la population. Le représentant allemand a, d'autre part, notifié au comité de Londres qu'il ne prendrait plus part, provisoirement, à ses travaux ni au contrôle maritime, et l'Italie a pris de son côté la même décision.

Tous les efforts en vue d'empêcher la guerre d'Espagne de dégénérer en conflit international se trouvent mis en péril. Le moment semblait pourtant venu où l'action concertée de la France et de l'Angleterre en vue d'un apaisement général avait quelque chance d'aboutir. Le comité de Londres avait étudié, le 28 mai, les termes d'un appel aux belligérants et, dès le 21 mai, le gouvernement de Londres avait chargé ses représentants dans les grandes capitales, y compris Valence et Burgos, de l'établissement d'une trêve et le retrait progressif des volontaires étrangers. C'est dans un ordre d'idées analogue qu'on peut enregistrer avec satisfaction les échanges de prisonniers étrangers qui ont d'ores et déjà été faits entre les nationalistes et les Basques.

Un autre élément favorable de détente a été le changement ministériel survenu à Valence le 17 mai. Depuis assez longtemps déjà, dans le camp des gouvernementaux, les anarchistes et les syndicalistes avaient perdu du terrain et, au sein même du parti socialiste, la tendance modérée, représentée par M. Prieto, reprenait l'avantage. C'est dans ces conditions que, le 15 mai, M. Largo Caballero, le chef de la fraction socialiste la plus avancée, donnait sa démission. Chargé de reconstituer le ministère, il n'y put parvenir en raison de la défection des communistes, désireux surtout d'éliminer l'influence de leurs irréductibles adversaires, les anarchistes et les trotskystes. La nouvelle combinaison ministérielle a finalement été réalisée par M. Negrin, un socialiste de la nuance Prieto. M. Prieto lui-même a pris le portefeuille de la Défense nationale, et celui des Affaires étrangères a été dévolu à M. Giral, ancien président du Conseil, républicain de gauche. Les organisations syndicales de l'U. G. T. et de la C. N. T. ne sont pas représentées dans ce cabinet, d'où ont disparu également les amis de M. Largo Caballero. Il y a là une évolution significative, sinon vers la droite, du moins vers les partis de l'ordre, indépendants de la tutelle bolchevique, ce qui peut faciliter les pourparlers ultérieurs.

Cependant M. del Vayo, qui est resté le représentant du gouvernement de Valence à la Société des Nations, a saisi, le 28 mai, le conseil genevois d'une plainte contre la présence d'unités étrangères, et particulièrement italiennes, dans les armées de Franco. Invoquant, comme il l'avait déjà fait en septembre dernier, l'article 11 du pacte, il demandait que la S. D. N. intervînt officiellement pour condamner ces pratiques. Un débat s'est institué auquel ont pris part, entre autres, MM. Yvon Delbos, Anthony Eden et Litvinof, et le conseil s'est borné à voter à l'unanimité une résolution conçue en termes assez vagues pour ne s'aliéner personne et où il renouvelait sa confiance au comité de Londres comme seul organisme compétent pour suivre les affaires d'Espagne et exercer, sous la forme qui lui paraîtrait la plus convenable, son action. — R. L.



L'arrivée à Hendaye de 45 prisonniers de la brigade internationale libérés par le général Franco.

5 Juin
1937

M. Jacques Doriot, après sa révocation, parle à ses partisans qui l'acclament au cours du meeting de protestation organisé à Saint-Denis le 28 mai.

LE FRONT DE LA LIBERTÉ

Dans son numéro du 18 juillet 1933, *L'Illustration* a consacré un article à la mémorable réunion de la salle Wagram où M. Jacques Doriot, député de Saint-Denis, ancien communiste qui s'était séparé de son parti parce qu'il ne voulait plus être aux ordres de Moscou, avait fondé le parti populaire français. Depuis lors, ce nouveau parti a recruté un nombre considérable d'adhérents, et son chef, poursuivant la lutte qu'il avait entreprise contre l'action soviétique en France, en a élargi les cadres en créant le « front de la liberté » dans lequel il cherche à grouper tous les autres partis de caractère national. Mais un autre incident plus personnel a replacé M. Doriot au premier plan de l'actualité.

En effet, le 26 mai, le ministre de l'Intérieur, M. Dormoy, soumettait à la signature du président de la République un décret révoquant M. Doriot de ses fonctions de maire de Saint-Denis. Un communiqué officiel précisait que cette mesure était dictée par des considérations d'ordre strictement administratif, à la suite d'une enquête « menée en toute impartialité » et qui avait fait apparaître dans la gestion communale certaines irrégularités, portant notamment sur des fournitures de charbon et d'appareillage électrique. Il va sans dire que le maire révoqué de Saint-Denis a protesté avec toute la vigueur que l'on pouvait attendre de son tempérament contre une décision inspirée seulement, affirme-t-il, par un esprit de vengeance politique contre l'adversaire du communisme. Relevant le défi, il a donné sa démission de conseiller municipal afin de se présenter à nouveau devant le corps électoral et de faire ainsi juger son cas par le verdict populaire. Il s'est également pourvu devant le Conseil d'Etat contre le décret du ministre de l'Intérieur.

Cet événement a provoqué aussitôt de nombreuses répercussions. Il a été l'occasion, dans les couloirs de la Chambre, d'un dialogue assez vif entre M. Doriot et M. Dormoy et dès le lendemain, à Saint-Denis, un grand meeting de protestation était tenu au cours duquel M. Doriot était longuement acclamé par un auditoire enthousiaste et recevait des témoignages de sympathie de nombreux orateurs dénonçant l'abus de pouvoir dont leur ami avait été victime.

Cependant, le 29 mai, une double réunion était organisée à la salle Wagram, à la salle Pleyel par le parti républicain national social pour sceller son adhésion au front de la liberté. La parole y fut prise, entre autres, par MM. Fernand-Laurent, Philippe Henriot, Taittinger et par M. Doriot lui-même qui, tour à tour, exprimèrent leurs espoirs dans le mouvement régénérateur auquel ils concourent. La fédération républicaine de France et le parti agraire se sont déjà ralliés, eux aussi, au front de la liberté, et des pourparlers sont en cours, dans le même sens, avec le parti radical français et avec le parti social français, qui est comme on le sait celui du colonel de La Rocque. Il convient enfin de signaler que M. Jacques Doriot, qui ne disposait jusqu'ici que d'un journal hebdomadaire : *l'Emancipation nationale*, est devenu le directeur politique de notre confrère quotidien *la Liberté*.

LA LÉGION D'HONNEUR A L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'AÉRONAUTIQUE

Tour à tour, les grands centres d'enseignement spécialisés qui forment l'élite de la jeunesse française reçoivent du gouvernement, en témoignage officiel de la gratitude publique, la croix de la

Légion d'honneur. C'est ainsi que, la semaine dernière, au cours d'une cérémonie solennelle, l'École nationale supérieure d'aéronautique, fondée en 1900, bien avant la naissance réelle de l'aviation, fut l'objet de cette flatteuse et méritée distinction.

En présence des ministres de la Défense nationale et de l'Air ainsi que des plus hautes personnalités représentant les ailes françaises, M. Albert Lebrun, président de la République, épingla la croix sur un coussin de velours que lui présentèrent deux élèves. Après quoi, au cours d'une brève allocution, il magnifia les sacrifices consentis, tant en période de paix qu'en époque de guerre, par les ingénieurs issus de l'école. Depuis 1918, vingt-deux d'entre eux n'ont-ils pas payé de leur vie le progrès qu'ils ont permis d'accomplir à l'aéronautique nationale ?

UN GRAND AVIATEUR SUISSE

WALTER MITTELHOLZER

Trois jours après la catastrophe du *Hindenburg*, l'aviateur suisse Walter Mittelholzer est mort dans les montagnes de Styrie où il faisait une excursion avec des amis. Cet as du volant était en effet un grimpeur passionné. Il a suffi d'une chute de pierres, d'une corde qui se rompt et l'on retrouva trois cadavres au pied d'une paroi.

La mort de Walter Mittelholzer est un deuil national pour la Suisse. Il s'était consacré à l'aviation de son pays et, grâce à lui, à son audace, à son énergie, à son esprit d'initiative, elle s'est rapidement développée au cours de ces dernières années.

Déjà en 1919, avec Oscar Bider, tombé cette année-là, il rêvait de doter son pays, barricadé par les montagnes, d'une flotte de l'air ; il le voyait jouant un rôle dans le trafic international et devenir, au centre de l'Europe, une « plaque tournante » de la navigation aérienne. Et il organisa la compagnie Swissair qu'il n'avait pas cessé de diriger.

A maintes reprises, Mittelholzer a survolé les hautes cimes des Alpes ; les photographies qu'il rapporta sont les plus belles que l'on possède ; on peut d'ailleurs retrouver les reproductions de plusieurs d'entre elles dans la collection de *L'Illustration*. En 1923, il prend part à l'expédition au Spitzberg, organisée pour secourir Amundsen. L'année suivante, Mittelholzer est en Perse, chargé par le gouvernement d'étudier la création d'un service de l'air. Puis il commence ses raids au-dessus de l'Afrique. En 1929, le premier, il survole le Kilimandjaro et le mont Kenya et en 1931 il traverse le Sahara en se dirigeant au compas et atteint le Niger.

Il reçut toutes les consécérations officielles, en particulier la médaille d'or de la Fédération aéronautique internationale et la médaille d'or de l'Aéro-Club de France. — N. R.



M. Albert Lebrun remettant la Légion d'honneur à l'École nationale supérieure d'aéronautique.