

12 Junio 1937



modèle ; à droite, le dernier abri ; tout le reste du terrain est sous le feu.



L'Institut du cancer et (au loin, à gauche) la Casa Velasquez.

LE « NO MAN'S LAND » DU PARC DE L'OUEST

12 Junio 1934



La tranchée de la prison modèle.

observons une action de détail dans la Casa de Campo, nous suivons à leur bruit le passage des obus au-dessus de nous d'une façon si précise qu'on croirait que la trajectoire va s'inscrire dans le ciel. A la jumelle, on voit dans une prairie inclinée des hommes qui rampent. Soudain quelques-uns se dressent et courent. L'un d'eux jette une grenade. Une mitrailleuse déchire l'air. Les hommes se couchent dans les herbes, et de nouveau rien ne bouge dans cet hallucinant paysage de Bois de Boulogne en guerre.

Nous descendons aux lignes. Au delà de la gare du Nord éventrée, le pont de la République sur le Manzanarès, point extrême de l'avance de l'armée du général Franco. Par la

porte du parc, on gagne le lac. Les lignes sont établies sur la berge, comme si du lac du Bois de Boulogne on surveillait le Racing-Club. La fusillade est nourrie. Voici, à 200 mètres, la prairie inclinée dans laquelle se déroulait l'attaque que nous suivions du palais national. Des hommes courent, s'abritant d'arbre en arbre.

Et, gagnant la ligne à pas comptés, dans sa capote jaunie, barbu, gris de fatigue, chargé de musettes, de gamelles et de résignation, voici le poilu, le poilu de toujours, celui de Tabure et de Berry-au-Bac, le poilu de la guerre et de toutes les guerres.

16 heures. — Puerta del Sol. La place est noire de monde. C'est l'heure où la foule se presse

pour jouir du soleil. Le dimanche, certains cafés ont de la bière et on s'y précipite. Comme nous passons à la hauteur de la calle de Tetuan, un obus arrive sur la façade restée debout d'un des immeubles que les bombes d'avion ont comme vidés à l'intérieur. La foule, sur la place, s'est ployée et, d'instinct, fuit. C'est comme une masse d'eau noire qu'écarterait une étrave, de chaque côté du point de chute.

Seuls, les tout-petits, les *muchachos* de cinq à six ans, déjà habitués, se précipitent, et quand nous arrivons ils se disputent les éclats d'obus encore chauds qui leur brûlent les doigts.

16 h. 5. — Une nouvelle explosion. La fumée sort du bar Piccadilly, calle Mayor. Un obus est entré de plein jet, dans la salle comble. On entend des cris. Déjà les ambulances arrivent. Deux gardes civils soutiennent le garçon de café dont la blouse blanche est inondée de sang.

Un vieil homme sort du bar, les yeux grands d'horreur. C'est une sorte de paysan, coiffé d'un mouchoir noué. Il vient à moi et balbutie des mots que je ne comprends pas. Soudain, sous le mouchoir, je vois jaillir un flot de sang qui gonfle l'étoffe et s'étend dans les rides de sa vieille figure tannée. L'homme ploie sur les genoux. Je le rattrape. J'appelle à l'aide. On l'emporte par les épaules, les jambes repliées sur lui, comme un bébé. Une trace rouge le suit.

16 h. 10. — Nous retournons au palais national. Un obus vient de tomber calle de Lepanto. Déjà une vieille femme, armée d'un balai, est occupée à nettoyer le trottoir des plâtras qui l'encombrent.

Elle maugrée entre ses dents. Nous nous approchons. Alors elle nous montre dans la façade la trace d'un autre trou d'obus, déjà soigneusement bouché au plâtre.

« Deux fois en un mois, nous dit-elle, on ne peut plus se tenir propres. »

Et elle reprend son travail avec rage.

19 heures. — Un crépuscule d'une infinie douceur descend sur la cité. La Puerta del Sol est de nouveau grouillante d'une foule joyeuse. Les appels de trompe des autos résonnent aux tintements des tramways et aux sonneries d'un de ces cinquante cinémas qui restent ouverts à moins de 1 kilomètre du front. On crie les journaux. Les terrasses des cafés sont pleines. C'est le Madrid de toujours, et rien ne pourrait laisser croire qu'il y a la guerre quelque part et encore moins au bout de la rue, derrière la dernière barricade, là où s'arrête le tramway qui, pour 3 sous, conduit les combattants à quelques mètres de leur tranchée.

21 heures. — L'obscurité se fait brusquement et chacun regagne sa demeure. Alors, des profondeurs de l'ombre, là-bas, à l'ouest vers Casa de Campo, au nord vers la Cité universitaire, dans le silence revenu monte à nouveau le bruit de la bataille qui régnera sur la nuit.

PHILIPPE LAMOUR.



Un obus est tombé dans la salle comble du bar Piccadilly.



Au coin de la Puerta del Sol la foule commente un autre éclatement d'obus.

12 Junio
1937

Une rue de Madrid, barricadée en « chicane », descendant vers le front.

EN MARGE DE LA GUERRE D'ESPAGNE

UN DIMANCHE A MADRID

Les relations authentiques et originales sur les tragiques événements d'Espagne se font de plus en plus rares. Cela tient à la stabilisation de la plupart des opérations militaires et aussi aux empêchements de toute nature auxquels se heurtent auprès de l'un et de l'autre parti les journalistes accrédités. Cependant, ce ne sont point les sujets qui doivent manquer ! La durée et le caractère implacable de la lutte fratricide ne laissent pas de déconcerter, et l'on aimerait savoir, en particulier, comment s'est organisé, pour vivre d'une vie douloreuse quotidienne, ce pauvre pays déchiré et ensanglanté. Aussi nous a-t-il paru désirable de rechercher et de retenir pour nos lecteurs les documents objectives qui rapportent parfois les voyageurs d'Espagne et qui peuvent répondre à cette interrogation. C'est ainsi que nous publions cette semaine le récit véridique d'un dimanche passé à Madrid ; il explique l'existence étrange et paradoxale d'une capitale journalièrement bombardée et dont les faubourgs sont le « no man's land » d'un front de guerre qui s'est peu à peu puissamment organisé.

7 h. 30. — Une explosion violente, presque sous les fenêtres, nous réveille en sursaut. L'air est entré en coup de bélier et bat les tympans. Un obus vient de tomber, Gran Via, à quelque 50 mètres de notre domicile.

Nous nous habillons en hâte et arrivons dans la rue à temps pour voir un nouveau projectile atteindre de plein fouet le gratte-ciel du central téléphonique. Un gros flocon de fumée sale entoure un moment le point d'arrivée, puis se disperse

avec nonchalance, laissant voir la nouvelle blessure de l'immeuble : un trou rond, peu profond, qui a fait éclater le revêtement de pierre et découvre la brique rouge.

8 heures. — Un hullement bref. Un coup sourd. Un obus est tombé au n° 8 de la Calle Horteleza. Quelques instants après, deux femmes qui s'en allaient, comme chaque matin, prendre leur place dans les interminables files qui s'allongent devant les boutiques d'alimentation sont tuées vers Alcala. L'une d'elles a les deux jambes emportées. L'autre a le bas de la figure arraché. Ses mauvaises dents jaunâtres sont découvertes dans une sorte de sourire macabre.

C'est dimanche. Le soleil brille dans un ciel léger, un ciel de printemps. Des oiseaux chantent dans les arbres, sur l'avenue. Le bombardement quotidien de Madrid est commencé.

9 heures. — Les obus tombent de cinq en cinq minutes avec une sorte de régularité tragique. Ce ne sont pas des obus d'artillerie lourde, susceptibles d'abattre des murailles, d'écraser des maisons. Aussi bien n'y a-t-il dans les quartiers visés aucun objectif utile à atteindre. Madrid est bombardé avec de l'artillerie de campagne, qui percute sur l'asphalte ou les murailles, y faisant peu de dégâts matériels, mais dispersant de nombreux éclats sur la foule qui se presse dès le matin dans ces rues animées.

10 heures. — Cité universitaire. Le secteur est calme. Il est à présent aménagé avec un art consommé. De la prison modèle, on gagne les postes de la Cité universitaire par des galeries souterraines, boisées comme des galeries de mine, avec tout un système d'aération et d'écoulement

d'eau. D'un boyau central, des tranchées secondaires conduisent aux ouvrages fortifiés, bien enterrés, où les hommes de garde n'ont pas perdu le sens espagnol du confort : ils guettent la position adverse, à l'abri d'un blockhaus, assis dans des fauteuils Louis XV.

Nous sommes à 50 mètres de ces ouvrages adverses. Il faut le savoir : car on ne voit rien, qu'à droite les ruines apparemment désertes de l'hôpital-clinique effondré sur lui-même derrière ses hautes murailles obstinément debout. A gauche, l'Institut du cancer. C'est sous l'amas invraisemblable des décombres que sont creusés les abris où se joue cette guerre de troglodytes.

Dans ce secteur le front est ossifié, comme il l'était sur la ligne Hindenburg ou en Champagne pendant la grande guerre.

Le parc de l'Ouest est là, sous nos yeux. A l'abri d'un mur, on peut le voir tout à l'aise. Mais il ne faudrait pas passer l'angle. Tout le terrain est battu de mitraille. A un pas en retrait, dans l'angle mort, nous regardons les arbres déchiquetés, les allées bouleversées. Plus loin, c'est la promenade Rosales qui domine la pente de Casa de Campo d'où arrivent les bruits étouffés de la bataille : coup sourd des crapouillots, engrenage de la mitrailleuse, sifflement des grenades V. B.

Le ciel est bleu. La chaleur fait vaciller les lointains. Un jeune officier regarde le beau paysage et ses yeux reviennent aux allées du parc de l'Ouest si proches et si lointaines.

« L'an dernier, nous dit-il, à cette saison, j'y venais chaque jour avec les enfants. »

14 heures. — Le bombardement de Madrid continue. Des combles du palais national, où nous



Le parc de l'Ouest vu de la position gouvernementale : à gauche, la prison



Les ruines de l'hôpital-clinique à la Cité universitaire.

SUR LE FRONT DE GUERRE DE MADRID :

12 Juin
1937

Le village franco-espagnol du Perthus.

Les maisons de gauche sont françaises ; celles de droite, espagnoles. Le drapeau roulé autour de sa hampe est celui de la Fédération anarchiste. Quant à la route, elle est française, mais, selon la terminologie douanière, on la considère comme un chemin mitoyen.

A LA FRONTIÈRE D'ESPAGNE

COMMENT PONCTIONNE LE CONTROLE DE NON-INTERVENTION

par R. CHENEVIER,
envoyé spécial de « L'Illustration ». (Voir notre dernier numéro.)

Si Cerbère est un centre important d'échanges ferroviaires, le seul important même de toute la frontière franco-espagnole, par contre il se prête mal au passage clandestin des volontaires. Ceux-ci auraient-ils l'intention d'emprunter la voie ferrée pour se rendre en Catalogne ? Ils ne le pourraient pas, tant les barrages sont nombreux et denses. Les voyageurs sont filtrés au compte-gouttes, subissant successivement l'assaut des inspecteurs de la sûreté, des gendarmes, des contrôleurs internationaux et finalement des douaniers. Quant au passage par la montagne, il est certes toujours possible, ainsi qu'on a pu le constater par la récente aventure d'une jeune lycéenne, la chaîne pyrénéenne à ce point de son tracé n'étant pas très élevée, mais encore ne saurait-il être praticable que pour des unités isolées, les barrages étant complétés par des patrouilles.

Au surplus, les contrôleurs internationaux sont des plus attentifs au moindre indice annonciateur d'une tentative de passage possible de volontaires. En voici un exemple : dans la nuit du 2 au 3 mai dernier, le préfet des Pyrénées-Orientales, en résidence à Perpignan, recevait la visite impromptu de deux contrôleurs internationaux. Ceux-ci venaient l'aviser qu'ils étaient informés que, dans le cours de la nuit, un fort contingent de volontaires, 500 environ, tenterait de forcer le passage du Perthus. Aussitôt, le préfet, accompagné des contrôleurs, se rendit au Perthus où il mobilisa tous les gardes mobiles, gendarmes et douaniers disponibles, soit un peu plus d'une centaine d'hommes. Des patrouilles auxquelles participèrent les contrôleurs furent organisées. Elles se poursuivirent en vain toute la nuit. La vigilance des contrôleurs avait été fausement alertée. Mais l'alerte n'était pas inutile, car elle démontra aux fonctionnaires du comité de Londres que les autorités françaises ne marchandèrent pas leur concours pour faire respecter la lettre et l'esprit du contrôle.

Cette vigilance se retrouve identique à tous les points de la frontière. Que ce soit à Bourg-Madame, à Latour-de-Carol, à l'Hospitalet, la sévérité du contrôle ne se dément pas. Plus à l'est, les cols de passage sont moins développés. Les cols sont en effet à haute altitude. Leur franchissement nécessite des étapes de marche allant

de neuf heures à seize heures. De plus, la neige forme, durant une bonne partie de l'année, un obstacle naturel insurmontable. Enfin, encore et toujours, les barrages succèdent aux barrages et les patrouilles aux patrouilles.

Nous n'étonnerons personne en disant que les volontaires qui tentent de franchir la frontière se dirigent tous vers l'Espagne républicaine. Par conséquent, la portion de frontière qui limite la zone occupée par les troupes nationalistes, zone limitrophe du département des Basses-Pyrénées, ne connaît pour ainsi dire pas ce danger. Il n'empêche qu'elle soit tout aussi sévèrement surveillée et qu'au pont routier international d'Hendaye un contrôleur veille en permanence.

Sans doute relève-t-on de temps à autre une information annonçant l'arrestation ici ou là de quelques volontaires. Mais, ainsi que nous le disions précédemment, le contrôle, à cet égard, ne peut présenter une garantie totale d'efficacité de 100 %. Là où de tout temps les contrebandiers ont passé passeront des volontaires. Seulement leur nombre est infime, et les contrôleurs, qui, quotidiennement, sont tenus d'adresser des rapports au colonel Lunn ainsi qu'aux préfets des départements sur les territoires desquels ils opèrent, ne le dissimulent pas.

LE PERTHUS, LIEU DE TRAFIC ROUTIER

Au point de vue trafic de marchandises, Le Perthus est la réplique routière de Cerbère, point de transit ferroviaire. Avec cette différence toutefois qu'au Perthus les chargements ne subissent pas nécessairement des transbordements. Des camions français vont en Espagne et des camions espagnols viennent en France.

Quel singulier village que Le Perthus ! Bordée de maisons, la route descend en pente rude jusqu'à la frontière espagnole. Durant quelque 200 à 300 mètres, les maisons des deux côtés sont françaises. Puis tout soudain, à gauche, une borne placée sur le trottoir, à l'alignement de bâtisses, indique un point de la frontière. Et aussitôt toutes les maisons du même bord sont espagnoles. L'une d'entre elles est le siège de la Fédération anarchiste. A 10 centimètres de sa porte, on est en France sur la route que la terminologie douanière qualifie de « mitoyenne », c'est-à-dire de chemin qui n'est à personne tout en ayant un propriétaire. Mais franchit-on le seuil de la maison au drapeau rouge et noir, on est en Espagne.

Au Perthus, le courant de circulation est d'une folle intensité. D'une part, des camions neufs, d'autres chargés. D'une part, des camions vides, de conserves, de morue salée, de matériel de toute sorte à destination de l'Espagne. De l'autre, des

camions bourrés de sacs de bouchons, de plaques de liège tentent d'entrer en France. Autour des premiers, les contrôleurs, au nombre de cinq, s'affairent. Ils crèvent les sacs, secouent les fûts, inspectent le matériel automobile, laissant passer tout ce qui n'est pas prohibé, mais réservant impitoyablement tout ce qui est suspect.

Impossible de tricher, même pour celui qui en a bien envie. D'abord il n'y a qu'une route et, en second lieu, les mailles du filet sont si serrées que le seul fait de parvenir au Perthus représente déjà un tour de force. A quelques kilomètres du village, deux barrages de gardes mobiles vous arrêtent et scrutent sévèrement vos papiers. Après quoi, les commissaires et inspecteurs se saisissent de vos passeports, les douaniers, de vos bagages, les contrôleurs, de vos marchandises, cependant que gendarmes et gardes mobiles, le mousqueton en bandoulière, vous tiennent sous une constante surveillance.

Pour être plus pittoresque, la surveillance espagnole n'est pas moins sévère. Là, le pouvoir anarchiste, représenté par un individu en cote bleue, fait la loi au pouvoir légal représenté par des carabiniers et des douaniers en uniforme. A quelques mètres de distance on peut observer des scènes non dénuées d'humour. Seul le délégué anarchiste a pouvoir d'accorder ou de refuser la sortie. C'est qu'il ne s'agit pas, de ce côté de la frontière, de règlements, mais bien de

politique, et qui plus est de politique anarchiste, contre laquelle douaniers et carabiniers sont impuissants.

A BOURG-MADAME, FRONTIÈRE FERMÉE

Pour bien des raisons, Bourg-Madame et sa région constituent un point névralgique de la



Au Perthus : camions retenus par les contrôleurs internationaux.

frontière franco-espagnole. D'abord, en raison de la configuration du terrain qui se présente comme un grand plateau à peine vallonné et de circulation aisée. En second lieu, le territoire espagnol qui fait face à Bourg-Madame, et dont Puigcerda est la petite capitale, est un des bastions de l'anarchisme catalan. Enfin, la présence toute proche de l'enclave espagnole de Llivia en plein territoire français constitue un souci dont l'importance décroît heureusement chaque jour.

Bourg-Madame comporte une rue de 230 mètres de long au bout de laquelle est un petit pont. Passé le milieu de ce petit pont, vous êtes en Espagne anarchiste. Mais ce pont, hormis quelques frontaliers, nul ne le franchit. La frontière est impitoyablement fermée aux voitures. Donc, aucun trafic routier ne s'y exerce. Par cela même, aucune marchandise prohibée n'y passe. Malgré cette fermeture totale, des contrôleurs internatio-

12 Juin 1937

naux sont postés à demeure à Bourg-Madame. Ici leur rôle est différent de celui de leurs collègues du Perthus. Le terrain de la zone frontrière n'ayant aucun caractère accidenté marqué, une surveillance par patrouilles doit s'exercer constamment. C'est ainsi que, sur les routes et à travers champs, on ne voit que gardes mobiles à pied ou à bicyclette. Patrouilles auxquelles les contrôleurs se joignent fréquemment.

Quant à l'enclave de Llivia, elle pose un problème d'un caractère spécial, pour ne pas dire extraordinaire. A quelque 5 kilomètres de la frontière espagnole se trouve, logé dans une portion de notre territoire, un petit village, Llivia, encerclé de quelques hectares de terrain. Cette zone, de souveraineté espagnole serait totalement isolée de son pays si un chemin neutre ne la reliait directement à Puigcerda. Ce chemin traverse, comme de bien entendu, la campagne française, coupe par surcroît la route nationale n° 20 Bourg-Madame-Toulouse-Paris, franchit un passage à niveau, français toujours, et traverse enfin la frontière. Sur son tracé n'importe quel trafic peut s'effectuer, à condition de ne point tenter d'emprunter à droite ou à gauche la nationale n° 20 qu'un poste de gardes mobiles et de douane surveille. Etant neutre, le chemin est sacré. De plus, l'enclave elle-même est ceinturée d'un triple cordon de gardes, de gendarmes et de douaniers. Llivia n'a rien à craindre d'une invasion.

Mais avant l'institution du contrôle de non-intervention il n'en allait pas de même. Le chemin neutre était une voie de pénétration tout indiquée vers l'Espagne. Beaucoup de choses y passèrent qui n'eussent pas dû y passer. Malgré la volonté loyale des pouvoirs publics, l'ingéniosité de certains exportateurs directs ou indirects réussissait à contrevenir aux interdictions théoriques. Ce fut sans doute un beau temps pour la Catalogne, mais un bien meilleur encore pour les anarchistes de Puigcerda, lesquels, sur chaque transfert de matériel, prélevaient une petite dîme d'approvisionnement.

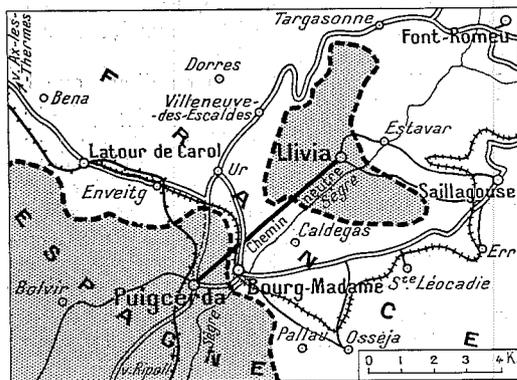
A dire vrai, de ce trafic passé nul ne saurait faire grief à personne. On ne peut en effet imaginer situation plus absurde que celle de cette enclave, survivance de temps lointains et à laquelle un gouvernement avisé eût dû mettre fin depuis longtemps. Depuis Louis XIV le monde a tout de même changé de face !

LATOUR-DE-CAROL, GARE TRISTE

En empruntant, au sortir de Bourg-Madame, la nationale n° 20, on rencontre à une dizaine de kilomètres en direction d'Ax-les-Thermes un petit village étagé à flanc de mont et surmontant une gare aussi imposante que triste, la gare interna-

tionale de Latour-de-Carol. Celle-ci date, du temps, encore proche, où la pénétration ferroviaire franco-espagnole s'efforçait de prendre d'importants développements. Totalement électrifiée, au contraire de celle de Cerbère, la gare de Latour-de-Carol est équipée pour un trafic de grande densité. Elle joint Puigcerda et, au delà, Barcelone avec Toulouse et Paris. C'est un monument élégant et surprenant, quant à ses proportions et à ses lignes.

Hélas ! aujourd'hui, elle est vide et inerte. On peut traverser ses voies sans danger. Ne participe-t-elle pas en effet, partiellement tout au moins, de l'interdiction qui pèse sur Bourg-Madame ? Seuls l'habitent, encore et toujours, gardes mobiles, douaniers, inspecteurs de la sûreté et contrôleurs internationaux. Seuls l'atteignent les trains français venant d'Ax et les trains espagnols surgissant de Puigcerda sur leur voie spéciale. De ces derniers personne ou presque ne débarque. Escortés de carabiniers qui ne descendent pas de wagon, car dans leur train ils sont en territoire espagnol, ils ne font qu'une brève apparition. Juste celle que nécessite la manœuvre de la machine pour passer de tête en queue. Mais nul est le trafic des marchandises ; nul celui des voyageurs. Le comité anarchiste de Puigcerda est avare de son visa. Et le commissariat spécial de Latour-de-Carol n'est pas plus généreux du sien. Si d'aventure des Espagnols apparaissent néanmoins à Latour-de-Carol et témoignent du désir d'entrer en France, qu'on ne s'y trompe pas : ce sont des réfugiés. Ils viennent de la Catalogne par la montagne, et non par le train. Le 4 mai, nous en avons rencontré 11 de tendances nationalistes ayant ainsi pénétré sur notre territoire. La France les accueillit.



L'enclave espagnole de Llivia en Cerdagne française.

Pour permettre les communications de Llivia avec l'Espagne tout en respectant la souveraineté de cette dernière, un chemin neutre relie directement Llivia à Puigcerda.

L'ANDORRE, SOURCE DE SOUCIS

Bien que dépendant en grande partie au point de vue territorial du département de l'Ariège, l'Andorre est placée sous le contrôle du département des Pyrénées-Orientales. On connaît le régime particulier de l'Andorre soumise à deux coprinces : le président de la République française et l'évêque d'Urgel. Depuis la crise espagnole, la souveraineté de ce dernier est plus nominale que jamais, le territoire espagnol jouxtant l'Andorre étant d'obédience républicaine. Dès lors, la petite principauté devenait un lieu de transit tout désigné pour les volontaires à destination de l'Espagne ainsi que pour les ravitaillements de tous ordres.

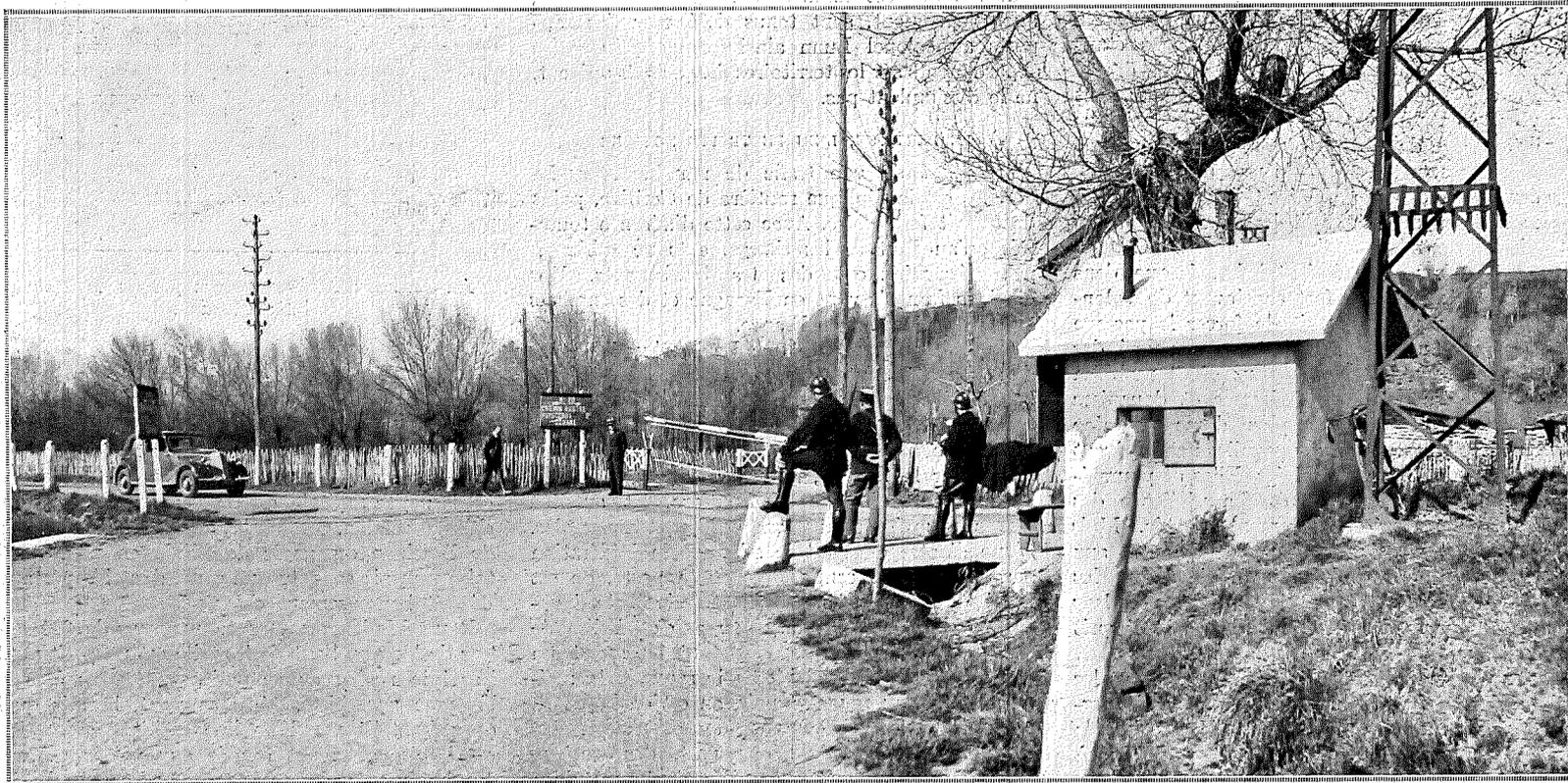
C'est pourquoi, et dans le but de parer aux incidents, le gouvernement français fit, bien avant l'institution du contrôle de non-intervention, occuper l'Andorre par des détachements de gardes mobiles. Ceux-ci répondent à la fois de l'ordre et du respect de la neutralité. Les Andorrans étant même dans une situation alimentaire difficile, le commandement français dénombre et signale les besoins. Bref, dans ce domaine, la collaboration est efficace, avantageuse pour l'une des deux parties tout au moins.

Mais, malgré toutes ces précautions, le contrôle international n'abdique pas son droit de regard. S'il ne peut s'installer en Andorre, le droit international le lui interdisant, il fonctionne à demeure au col de l'Hospitalet. De là il surveille la vallée, encadré comme toujours par les mêmes forces policières que sur 450 kilomètres de long la France a mises à sa disposition.

LE CONTRÔLE FACE AUX NATIONAUX

Ce n'est pas parce que la France ne connaît ni ne reconnaît les nationaux, pas davantage parce que ses frontières étant pratiquement fermées sur ce versant de l'Espagne, qu'elle a renoncé à toutes les mesures de sécurité que le respect des accords de Londres lui commandait. Ces mesures, elle les a adoptées de même que pour la portion de sa frontière faisant face à l'Espagne républicaine. Egales en sévérité, elles ne font l'objet d'aucune discrimination. L'impartialité est absolue.

Réplique de Cerbère, Hendaye était à la pointe ouest de la frontière franco-espagnole la grande voie de pénétration ferroviaire commandant les relations avec Madrid et Lisbonne. Sa gare desservait deux capitales. Aujourd'hui, elle est vide, désespérément vide. L'herbe pousse entre les voies. Le pont qui franchit la Bidassoa s'effondre en son milieu, faute d'entretien. Afin de prévenir des malices nationalistes qui eussent pu endom-



Le chemin neutre qui relie l'enclave de Llivia à Puigcerda à son croisement avec la route nationale n° 20 qui va de Bourg-Madame à Ax-les-Thermes.

12 Junio
1937

mager la ligne électrique française, la compagnie P.-O.-Midi a dû couper les caténaires au point frontière. Là où transitaient 400 tonnes d'oranges par jour, là où existait un trafic intense en ce point particulièrement seyant de la frontière, plus rien ne passe. Le petit tramway lui-même qui joignait Hendaye à Irun a renoncé. Et le Sud-Express trouve son terminus dans cette gare qui n'était jadis — un jadis à peine vieux d'une année — qu'une halte passagère.

Hendaye, ville frontière, est vraiment la victime type du conflit espagnol. Au conflit tout le monde perd: la cité, le réseau, la douane française. Sur le pont routier international, nul passant n'apparaît. De-ci de-là s'aventure une voiture du corps diplomatique. Et c'est tout. A un bout du pont, gardes mobiles, contrôleurs, inspecteurs montent la garde. A l'autre veillent carlistes et phalangistes. Nul ne se connaît et nul ne peut se connaître. Il n'y a pas de relations officielles.

Dans ces conditions, il nous paraît vain d'insister sur la possibilité d'une quelconque contrebande. Les contrôleurs sont là parce qu'ils doivent être là. Mais leurs rapports doivent être bien mornes. Ils n'enregistrent en effet que les visiteurs curieux qui, de Biarritz ou de Saint-Jean-de-Luz, viennent contempler à la jumelle le déroulement délicat de Fontarabie, ville vis-à-vis, ou les maisons noircies par le feu ou détruites par l'artillerie



Un train espagnol venant de Puigcerda à la gare de Latour-de-Carol.

d'Irun qu'annonce orgueilleusement un drapeau aux couleurs de la vieille Espagne.

UN ACCORD RESPECTÉ

Maintenant, récapitulons :

L'accord de non-intervention conclu le 16 février dernier faisait obligation à la France de fermer sa frontière au passage des volontaires ainsi qu'à celui des marchandises prohibées par le comité de Londres et de permettre à un corps de 126 fonctionnaires neutres de veiller, en toute indépendance, à la bonne exécution de ces dispositions.



Poste de gardes mobiles près de Latour-de-Carol.

Au cours d'un voyage de plus de 500 kilomètres le long de la frontière franco-espagnole, nous avons été conduit à constater, en additionnant les exemples, les informations et les clichés, que la France avait strictement tenu parole. Elle a mis à la disposition des contrôleurs un service d'ordre et de police aussi actif que sévère. A cet égard, les rapports des fonctionnaires neutres sont probants. Elle a donné à ses préfets et à leurs subordonnés des mandats formels. Sa loyauté a été absolue. Et seuls ne la reconnaissent pas ceux qui ont intérêt à la méconnaître et qui, pour brouiller la sincérité du jeu, s'emploient à créer des analogies entre des faits qui n'en comportent aucune.

A Cerbère, aucun trafic routier. Le trafic ferroviaire, encore actif, s'effectue par voie de transbordement, aucun train français ne pénétrant en Espagne depuis les bombardements de Port-Bou. Quant aux marchandises transbordées, elles sont l'objet d'une vérification si sévère qu'à n'importe quelle autre frontière on la qualifierait de tatillonne.

Au Perthus, intense trafic routier. Mais une

seule route et un contrôle farouche. Ce qui ne doit pas passer est refoulé.

A Bourg-Madame, tout trafic routier est interdit. A Latour-de-Carol, une gare internationale sans passage et qui, dans dix ans, ne représentera plus qu'un souvenir.

A l'Hospitalet, une route sévèrement gardée, débouchant sur un pays occupé par des détachements de gardes mobiles.

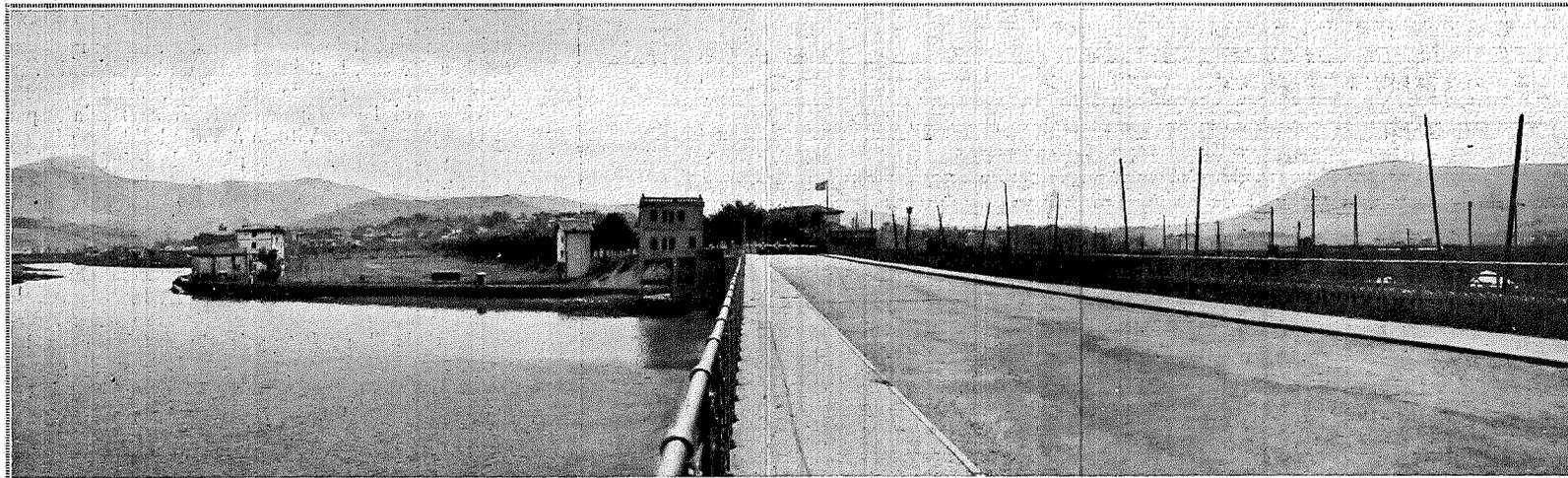
Sur toute la bordure de l'Ariège, pas de route accessible au trafic, les cols oscillant entre 2.000 et 2.500 mètres. Voilà pour la frontière bordant l'Espagne républicaine.

Pour ce qui est de celle bordant l'Espagne nationaliste, la situation est simplifiée. Rien ne va d'un pays à l'autre par voie ferrée, ni à Canfranc, ni à Hendaye. Quant au trafic routier, il est réduit à sa plus simple expression.

De bonne foi, vraiment, est-il encore des esprits inquiets ou assez partisans pour exiger davantage d'un pays qui respecte sa parole ?

R. CHENEVIER.

Photographies J. Sorbets.

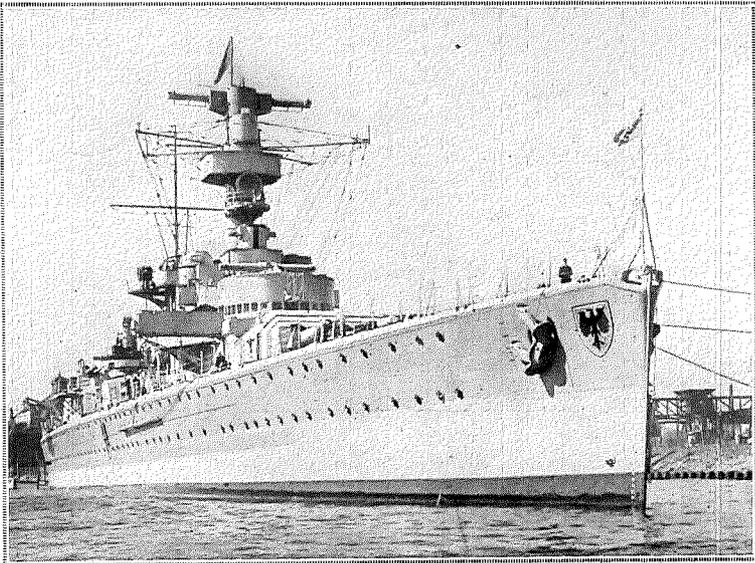
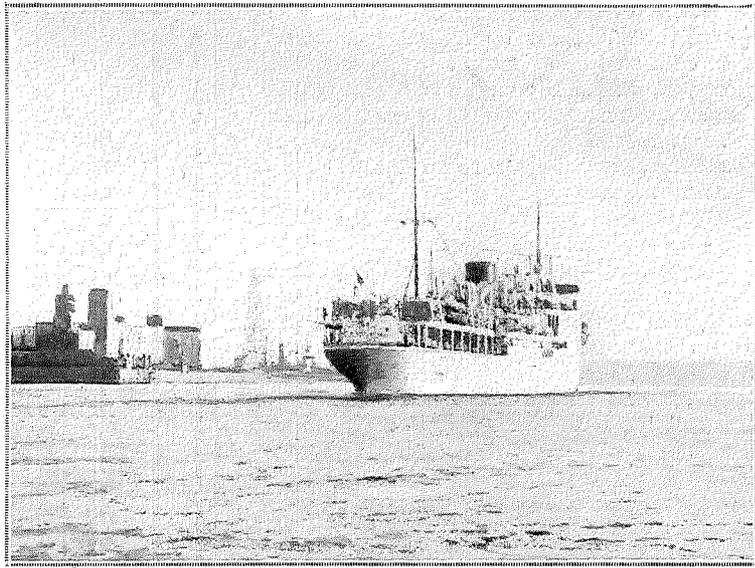


Le pont international de Hendaye.

Au bout du pont, le poste nationaliste espagnol, surmonté du drapeau. Au fond et à gauche, la ville d'Irun.

12 Juin 1937

12 JUN 1937

Le cuirassé *Deutschland*, qui a été bombardé par deux avions gouvernementaux.Le *Ciudad de Barcelona*, qui a été torpillé par un sous-marin inconnu.

LA GUERRE D'ESPAGNE

Le bombardement du cuirassé allemand *Deutschland* par des avions gouvernementaux espagnols et les représailles exercées par la flotte allemande sur la ville d'Almería ont continué, pendant toute la semaine écoulée, à occuper le premier plan de l'actualité diplomatique. Les complications internationales que l'on pouvait redouter ne se sont pourtant pas produites et les efforts déployés par l'Angleterre et par la France semblent avoir porté leurs fruits. C'est dans une atmosphère plus rassérénée que l'on travaille à réparer les conséquences de ces déplorable incidents et surtout à en éviter le retour.

La tâche la plus urgente est de ramener l'Allemagne et l'Italie dans le comité de Londres, où elles avaient donné l'ordre à leurs représentants de ne plus siéger, et de les associer de nouveau aux opérations de contrôle. Leur retrait a créé en effet une situation assez paradoxale puisque, théoriquement tout au moins, le littoral tenu par les rouges a cessé d'être surveillé, et cela même au moment où l'on annonçait que la Russie soviétique se disposait à envoyer aux gouvernements de Valence et de Barcelone de nouveaux approvisionnements en armes et en munitions. Le geste italo-allemand aurait donc pour effet indirect de favoriser les rouges. C'est d'ailleurs ce que le Portugal n'a pas manqué de souligner auprès du comité de non-intervention, en faisant toutes réserves sur l'application du contrôle à sa frontière tant que le système international n'aurait pas été intégralement rétabli. En fait, les navires allemands et italiens qui n'ont pas quitté les eaux méditerranéennes y ont sans doute maintenu leur vigi-



Le général Mola, qui commandait les forces nationalistes du Nord.



La ville d'Almería bombardée par l'escadre allemande.

lance, mais pour leur propre compte. Sollicités de reprendre, en collaboration avec la France et l'Angleterre, la mission qui leur avait été dévolue, les gouvernements de Berlin et de Rome ont posé des conditions qui ne soulèvent point d'objections de principe. Ils demandent que le blocus des côtes espagnoles soit désormais assuré par la coopération des quatre puissances, sans affectation particulière de secteur, et que des zones de protection soient reconnues par les deux belligérants, dans lesquelles les navires étrangers chargés du contrôle puissent trouver un refuge sûr, sans distinction de nationalité. Ils réclament en outre que toute agression commise contre une des quatre puissances soit considérée comme un attentat collectif.

Une question qui n'a pas encore été élucidée complètement et qui demeure troublante est, au surplus, de savoir si le bombardement du *Deutschland* a été un accident fortuit, dû à une méprise, ou s'il a été volontairement prémédité, et par qui. Il est certain que, depuis quelque temps, l'Allemagne paraissait se désintéresser de la guerre espagnole, ou tout au moins décidée à ne plus s'y compromettre. Les propos tenus à Londres, lors des fêtes du couronnement, par le maréchal von Blomberg, puis à Paris par le Dr Schacht donnaient l'impression que le Reich cherchait à améliorer ses rapports avec l'Angleterre et la France. On parlait de nouveau du pacte occidental. Cet état de choses n'était pas de nature à plaire aux Soviets, dont toute la politique tend à accentuer la tension entre Berlin, d'une part, Londres et Paris, de l'autre. Il est donc possible qu'ils aient provoqué l'incident du *Deutschland* pour contrecarrer le rapprochement diplomatique qui était en cours. Ce sont d'ailleurs des aviateurs russes au service des gouvernementaux espagnols qui ont jeté les bombes. Ont-ils agi sur l'ordre secret de Moscou ou bien le gouvernement de Valence était-il consentant? Dans ce dernier cas, il se pourrait que le ministère Negrin, pour des raisons que nous ignorons, soit moins affranchi qu'on ne pouvait le croire de la tutelle soviétique.

Pendant ce temps, les opérations militaires se sont poursuivies, principalement dans la région de Biscaye, sans modifier essentiellement la position des antagonistes. Le front de Madrid s'est également ranimé, à la suite d'une offensive que les gouvernementaux ont entreprise au nord de la capitale, dans la sierra de Guadarrama.

On a appris, d'autre part, que le général Mola, qui commandait le front nord des armées nationalistes, a été tué, le 2 juin, dans un accident d'aviation provoqué par le brouillard, ainsi que les officiers qui l'accompagnaient. Il se rendait, par la voie des airs, de Vitoria à Valladolid. Le général Franco a nommé à sa place le général Fidel Davila, président de la junte technique de l'Etat nationaliste. Le général Mola, qui avait fait la plus grande partie de sa carrière au Maroc, avait été directeur général de la police pendant les derniers temps de la monarchie, après la chute de Primo de Rivera. L'avènement de la République l'avait laissé pendant deux ans sans commandement, mais il avait repris du service sous les gouvernements Lerroux et Gil Robles, et quand éclata l'insurrection de juillet 1936 il était gouverneur de Pampelune.

Une gravure de cette page représente le paquebot *Ciudad de Barcelona*. Il s'agit d'un transport espagnol venant de Marseille, chargé de marchandises, mais sans aucun matériel de guerre, et qui a été torpillé et coulé par un sous-marin le 30 mai.