

Patrick Rebierre.

Mémoires In Situ.

Tome II.

Ce livre a été publié sur www.bookelis.com

ISBN : 979-10-359-1004-4

© Patrick Rebierre

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction, intégrale ou partielle réservés pour tous pays.

L'auteur est seul propriétaire des droits et responsable du contenu de ce livre.

PREFACE.

Connue, dès la plus haute Antiquité dans le golfe du Bengale ou les bassins du Gange et de l'Indus, la canne à sucre, une plante d'abord sauvage puis cultivée, est utilisée et appréciée pour son goût suave et sucré.

Nous apprenons par de très anciens poètes qu'en Inde, il était reconnu au sucre une origine divine et de nombreuses vertus. Nous savons aussi que le sucre était apprécié des Chinois, plusieurs millénaires av. J.-Christ.

Vers 330 av. J.-C., Alexandre le Grand découvrit, en conquérant la Perse, « le roseau sucré qui donne du miel sans le secours des abeilles ».

Au cours du 1^{er} siècle apr. J.-C., Pline l'Ancien l'évoque en ces termes :

« C'est un miel recueilli sur des roseaux. Il est blanc comme la gomme, cassant sous la dent, les plus gros morceaux sont comme une *aveline* ».

Toutefois, il sera seulement employé en médecine à ce moment-là.

Sa forme solide, nouvellement obtenue, a facilité son transport en caravane et le sucre a rapidement gagné les ports de la Méditerranée.

La Grèce et l'Empire romain en font alors grand usage, à la fois comme produit de luxe et comme médicament.

Quelques siècles plus tard, les Arabes envahissent l'Asie. Ils en rapportent la canne à sucre, qu'ils tentent d'acclimater dans tous les pays méditerranéens qu'ils occupent.

Dès lors, sa culture se répand : en Égypte, dans la vallée du Nil ; en Palestine, le long du Jourdain. Puis, elle gagne la Syrie, l'Afrique du Nord, Chypre, Rhodes, les îles Baléares et l'Espagne du Sud.

Cependant, le sucre demeure quasiment méconnu en Europe. Il restera, durant quelques siècles, l'un des produits exotiques rares que seuls reçoivent les cours royales et quelques apothicaires approvisionnés par les caravanes venues d'Orient.

Ce n'est qu'avec les croisades, à partir du XII^e siècle, que l'Occident du Moyen Âge va connaître le sucre, qui est alors à la fois épice, médicament et monnaie d'échange.

Les Croisés découvrent, dans leur périple, les cultures de canne à sucre de Syrie et de Palestine : ils rapportent l'herbe précieuse, l'implantent en Grèce, en Sicile et dans le sud de la France.

Le sucre se trouve alors en forme de pains, plus ou moins réguliers. Il est aussi réduit en poudre et sa consommation s'accroît très rapidement.

Les besoins s'amplifiant, le commerce du sucre se développe et les marchands de Venise, qui détiennent le quasi-monopole du commerce avec l'Orient, font de leur ville la capitale sucrière de l'Europe : les marchands vénitiens vont chercher le sucre venu de l'Inde à Alexandrie, le rapportent à Venise où ils le traitent et le purifient, donnant ainsi naissance, au milieu du XV^e siècle, à l'industrie européenne du raffinage.

Conditionné en pains de différentes tailles pouvant aller jusqu'à dix kilos, le sucre est alors expédié dans toute l'Europe et même aux sultanats du Maroc et de Touggourt.

Dès le ^{xv}^e siècle, les Portugais et les Espagnols développent avec succès la culture de la canne à sucre dans leurs territoires de Madère, des îles Canaries et du Cap Vert.

Lorsque Vasco de Gama découvre le cap de Bonne Espérance en 1497, pointe sud du continent africain, il ouvre la route des Indes aux navigateurs portugais qui vont bientôt concurrencer les Vénitiens dans le commerce du sucre. Lisbonne devient, à son tour, un grand centre de raffinage et fournit une grande partie de l'Europe en sucre.

Pourtant c'est avec la découverte de l'Amérique que la production de sucre prend de l'extension : Christophe Colomb installe à Saint-Domingue¹ (Grandes Antilles) des plants de canne à sucre issus des Canaries, dès son second voyage en Amériques (de septembre 1493 à juin 1496).

Vers 1505, cette île fabriquera pour la première fois son propre sucre.

C'est alors le début d'une production prospère et lucrative. L'impulsion est donnée : toutes les nouvelles terres, colonisées au cours du ^{xvi}^e et tout au début du ^{xvii}^e siècle, vont entreprendre la culture de la canne à sucre et le Mexique, le Brésil, le Pérou s'y consacreront aussi. Un récit de voyage datant de 1620 nous confirme que la canne à sucre est aussi cultivée au Chili, au Venezuela, en Colombie, en Équateur et au Paraguay ; pays qui possèdent tous leurs « moulins à sucre ».

Dans la première moitié du ^{xvii}^e siècle, la culture de la canne à sucre va s'intensifier avec son introduction aux Antilles (îles de Guadeloupe et Martinique) où sa production connaît une expansion considérable, mais engendre, en

¹ Saint-Domingue (ville) est aujourd'hui la capitale et le principal port de la République dominicaine. Fondée en 1496, par son frère Bartolomé Colomb, elle est la plus ancienne cité des Indes occidentales (Caraïbes).

corollaire, l'esclavagisme et le « commerce d'ébène » (la traite des noirs), qui assurent aux plantations la main d'œuvre qu'elle ne trouve pas sur place.

À l'avant-veille de la Révolution, la France est à la première place européenne pour le raffinage et le commerce du sucre, qui se développe dans les principaux ports : Rouen, Nantes, La Rochelle et Marseille. Le sucre qui nous provient des Antilles est, quant à lui, redistribué vers la Hollande, en Allemagne, jusqu'en Scandinavie.

Cependant, en 1789, la Révolution paralyse totalement le commerce français du sucre.

En 1792, la France se trouve à nouveau en guerre avec l'Angleterre, qui contrôle toujours les mers avec sa puissante flotte. Les échanges commerciaux avec les pays producteurs de sucre, entièrement tributaires du transport maritime, sont devenus impossibles et le sucre vient à manquer : il sera même rationné dès 1795.

La situation s'aggrave bien davantage, lorsqu'en 1806 Napoléon décrète le blocus continental, interdisant aux Anglais tout accès aux ports du continent. D'autre part, les îles françaises sont aux mains des Anglais et le sucre de canne en provenance des colonies n'arrive plus : c'est la pénurie dans toutes les villes d'Europe.

C'est alors que les chercheurs, incités par Napoléon, s'intéressent à l'idée de produire du sucre à partir de certaines plantes de nos latitudes...

Or, déjà, vers 1575, l'agronome Olivier de Serres marquait, dans son *Théâtre de l'agriculture*, un intérêt soutenu pour la betterave : « une espèce de *pastenade* est la betterave, laquelle nous est venue d'Italie il n'y a pas longtemps ; c'est une racine rouge assez grosse... Le jus qu'elle rend en cuisant, semblable au sirop de sucre, est très beau à voir par sa *merveille* couleur. »

Cent soixante-dix ans plus tard, le chimiste allemand Andréas Marggraf explique, dans un mémoire : « que la betterave à sucre ne contient pas seulement un produit analogue au sucre, mais du vrai sucre, du sucre complet, totalement égal au sucre bien connu de la canne. »

Pourtant, ce constat restera sans suite...

C'est alors qu'en 1786, le chimiste allemand Charles-François Achard (né d'un Français émigré), élève de Marggraf, reprend ses travaux : il réussit à extraire du sucre de la betterave et à le solidifier. Informé, le roi de Prusse s'intéresse à cette découverte et finance une première usine en Silésie. D'autres se créent en Bohême, puis dans la région parisienne, tant les travaux d'Achard sont populaires en Europe. Mais les résultats restent décevants et le sucre de médiocre qualité. Au moment du blocus continental, l'empereur encourage les recherches sur la betterave sucrière, incite à sa culture en promettant, en récompense, des exonérations d'impôt. Les résultats sont rapides et probants : les fabriques de sucre se multiplient sur le territoire et les progrès réalisés dans la technique de fabrication font baisser de manière sensible le prix du sucre.

Le 2 janvier 1812, Benjamin Delessert, raffineur à Passy près de Paris, reçoit la Légion d'honneur des mains de l'empereur : il vient de présenter le premier pain de sucre de betterave.

La chute de l'Empire va interrompre ce fabuleux élan, donné à la production de sucre betteravier : c'est que le sucre des colonies, accumulé au fil des ans, arrive alors en quantité dans les ports français à nouveau libres d'accès. Ce qui fait que le cours du sucre de métropole s'effondre : la plupart des industriels, ruinés, ferment les portes des usines. Pourtant, cet *avatar* du sucre français est de courte durée : l'industrie sucrière métropolitaine reprend et poursuit son

développement, avec des techniques qui se perfectionnent toujours davantage.

C'est alors, entre producteurs coloniaux et producteurs de métropoles, qu'une rude concurrence fait rage : elle suscitera des débats politiques passionnés. Malgré cette farouche rivalité, la production betteravière poursuit son extension et, en 1875, la France devient le premier pays européen producteur.

Au début du XX^e siècle, les luttes pour la conquête des marchés sont si âpres qu'une entente internationale s'impose...

Elle intervient en mars 1902 et régleme les productions respectives de canne et de betterave. Cependant, la Première Guerre mondiale (1914-1918), dont les combats ont pour théâtre les grandes zones de production de betterave, porte un coup terrible au sucre de betterave : un nombre important de sucreries sont détruites, la matière première, le matériel et la main d'œuvre font cruellement défaut ; c'est la récession.

Dans le même temps, le sucre de canne voit sa production repartir à la hausse...

Le XX^e siècle verra se succéder de nombreux accords internationaux tentant, avec plus ou moins de réussite, de contrôler et de pacifier la production mondiale de ce produit, désormais de première nécessité, présent dans tous les foyers et dont le besoin augmente nécessairement avec l'accroissement démographique mondial.

Pourquoi cette préface sur le sucre ?

Eh bien, parce que l'histoire du sucre a « conditionné » quelque douze années de ma vie et celle de bien d'autres personnes durant cette période.

SOMMAIRE.

Saint-Dizier — Bar-le-Duc :	13.
Avant le départ :	31.
Départ :	39.
L'inoubliable rencontre :	127.
Reprise :	133.
Le retour à Bordeaux :	163.
La raffinerie (intro) :	207.
La jeune fille du troisième :	213.
La raffinerie (scène 1) :	229.

PREAMBULE.

Samedi 7 avril 1973 : la soirée venait tout juste de commencer...

Nous roulions sur la RN 35 qui nous menait de *Saint-Dizier* [1], dans le 52, à *Bar-le-Duc* [2], dans le 54.

[1] *Saint-Dizier* est une sympathique localité de Haute-Marne où je suis basé depuis mon retour de Polynésie et après un court séjour à Mont-de-Marsan. En effet, l'une de mes missions fut d'accompagner, en tant que technicien radar de bord, le Mirage IV qui stationna quelque temps sur la base d'Hao (un atoll situé au centre est de l'archipel des Tuamotu) pour des essais de largage de la bombe atomique lors de l'une des campagnes dans le Pacifique en juillet 1970. Les habitants de la ville de Saint-Dizier se nomment, par choix et par destin, les Bragards².

Entre Terre et Der :

Simple bourgade, proche de la demeure seigneuriale vers le IX^e siècle, Saint-Dizier est devenue une ville fortifiée au

² Cette bizarre appellation remonterait au temps de la Renaissance où la bourgade, étant assiégée, se défendit avec tant de panache que ses villageois furent aussitôt surnommés les Bragards (déformation de braves gars.)

XIII^e siècle, après sa fusion avec les villages de La Noue et de Gigny. L'expansion de la métallurgie a alors transformé, au fil des siècles, cette ancienne place forte en cité industrielle. Les récents travaux de rénovation ont rendu à Saint-Dizier le charme des villes où il fait bon vivre. Chacun des quartiers, qui la composent, a cependant conservé son identité, qui transparaît au gré des promenades.

L'histoire de Saint-Dizier :

La plupart des historiens de Saint-Dizier attribuent le nom de la ville à la déformation du nom de saint Didier, alors évêque de Langres, décapité par les Vandales lors du *sac* (pillage) de la ville en 264. Une légende voudrait que les rescapés du massacre aient emporté, avec eux, la dépouille de l'évêque martyr et suivi la Marne (rivière) jusqu'au village d'Olonne, où toutes ces reliques auraient été entreposées jusqu'à la récupération de Langres. Toutefois, rien ne permet de confirmer cette hypothèse, car le nom de Saint-Dizier n'apparaît que fort tardivement.

En effet, la première mention de saint Didier se trouve dans un acte de donation de 876, dont il est précisé « qu'il a été fait dans l'église, dont le vocable est Saint-Dizier, à Olonna, localité du Perthois dépendant de la puissance publique ». À ce moment-là, cette église correspond à un démembrement de la paroisse de Saint-Martin d'Olonne. Ensuite, la découverte de sarcophages mérovingiens, à proximité du château, suggère la présence d'un lieu de culte qui serait peut-être l'église de Saint-Dizier (mentionnée dans les textes). Mais aucune certitude n'est permise à ce sujet.

Quoiqu'il en soit, en 1136, un accord avec les moines de l'abbaye de Montier-en-Der nous apprend que la ville de Saint-Dizier était en train de naître.

L'accord en question porte sur les terres, dont les moines étaient désormais privés par cette implantation. Les seigneurs de Saint-Dizier (la famille de Dampierre) avaient, peut-être arbitrairement, résolu de bénéficier d'une implantation fortifiée (château fort). Dès lors, en 1202, la présence de l'église est signalée et, en 1228, la Charte d'affranchissement de la ville mentionne le devoir fait aux habitants de concourir à l'entretien des murailles du château. La famille de Dampierre, dont le premier représentant connu est Hilderant, qui avait pris femme dans l'illustre famille des comtes de Troyes, aurait donc été à l'origine de la fondation de la ville et de son développement ultérieur.

La charte de 1228 :

C'est dans la charte d'affranchissement accordée à la ville qu'apparaît pour la première fois le nom de Saint-Dizier ; c'est également elle, qui mentionne pour la première fois le château, dont l'entretien des murailles est à la charge des habitants.

Par cette charte, les habitants de Saint-Dizier cessent d'être une partie du patrimoine seigneurial pour acquérir la liberté. Mais il faut se garder de lire la charte comme un acte libérateur au sens contemporain : elle impose en effet, à tous les habitants de la ville, de nombreuses obligations et permet, entre autres exemples, au seigneur de leur abandonner l'entretien des fortifications.

En revanche, il est indéniable que, par cette charte, Guillaume II de Dampierre a voulu promouvoir une élite locale, les *échevins* (adjoints au maire au nombre de 13), et insuffler une liberté amenant la prospérité : à cet égard, elle constitue le point de départ de l'essor de la ville dans les siècles suivants. D'ailleurs, les échevins sont très attachés au maintien de la charte, et plusieurs conflits survinrent à son

propos. Ainsi en 1306, soit moins d'un siècle après la promulgation de la charte, Jean IV accorde, par exemple aux échevins, le droit de lever des impôts locaux pour régler les dettes de la commune tout en renonçant à la *taille casuelle* (voir en annexe, tous les termes non expliqués).

On peut signaler pour l'anecdote le commentaire de l'abbé Didier, historien de Saint-Dizier en 1897, qui exalte démesurément, dans cette charte, la piété des seigneurs de Dampierre, dont il conclut qu'elle constitue «un bel exemple pour ceux qui détiennent le pouvoir et gouvernent les hommes. »

Cette phrase n'est pas totalement innocente, dans le contexte des lois anticléricales de la 3^e République, et révèle l'évolution du regard qui peut être porté sur la charte.

Le siège de 1544 :

Le siège de 1544 est l'événement le mieux connu de l'histoire de Saint-Dizier. Il fut certainement l'un des temps forts de la campagne de 1542-1544 opposant Charles Quint à François I^{er}. La légendaire rivalité entre l'empereur et le roi de France remontait de très loin et s'était fait jour à l'occasion de l'élection de Charles à la tête de l'Empire en 1519 ; le roi François I^{er}, malgré les nombreux *subsides* versés aux électeurs, avait été défait par Charles Quint, aidé en cela par les banquiers Fugger, sans doute les plus puissants en ce temps-là.

La maudite lutte opposant les deux hommes avait notamment vu la capture de François I^{er} à la bataille de Pavie (1525). Puis, une alliance entre la France et la Turquie (pacha Soliman), destinée à contrer la puissance impériale (29 juin 1543), ne permet pas de gagner la 9^e guerre d'Italie, qui en comportera au total onze : de 1494, sous Charles VIII, à 1559, sous François II.

Cependant, suite à l'entrevue d'Aigues-Mortes et à la trêve de Nice, en 1538, les rapports s'étaient résolument détendus entre les deux adversaires : à telle enseigne que François I^{er} permit à Charles Quint de traverser la France, en 1539-1540, pour aller réprimer la révolte de Gand (Flandre-Orientale), lui évitant ainsi un long et périlleux voyage par la mer.

Pour autant, la rivalité des deux hommes n'avait pas cessé. Et l'assassinat de deux ambassadeurs français, par le gouverneur impérial du milanais en juillet 1542, servit de prétexte à la déclaration d'une nouvelle guerre...

La trêve, prévue pour dix ans, ne dura donc que 4 ans.

Le grand incendie de 1775 :

L'incendie qui détruit la majeure partie du centre de la ville en 1775 est, avec le siège de 1544, l'événement le plus connu de l'histoire de la ville ; ne serait-ce que parce qu'elle lui doit encore l'essentiel de sa physionomie actuelle (les vestiges du Saint-Dizier antérieur se réduisant à quelques bâtiments) ?

En 1775, la ville a déjà connu le feu à plusieurs reprises : un incendie a déjà détruit son hôtel de ville en 1743, et le dernier sinistre remonte à 1753, soit à peine vingt ans. Il faut dire que Saint-Dizier, à l'instar de la plupart des villes de l'époque, est composée de ruelles étroites et tortueuses bordées de maisons à pans de bois. Par conséquent, elle offre facilement une proie aux flammes, qui la ravagent dans la nuit du 19 au 20 août 1775, ne laissant quasiment aucune partie de la ville indemne, à l'exception notable de l'actuelle place Émile Mauguet, où la maison Parcolet constitue un témoignage de ce que pouvait être la physionomie des maisons de la ville avant le sinistre. Il semblerait que le feu ait pris en face de l'église, chez un boulanger nommé Lepot,

et se soit ensuite propagé à la faveur du désarroi des habitants, surpris au beau milieu de la nuit. Une tradition locale voudrait que le boulanger ait surpris sa fille, rentrant tard dans la nuit, et l'ait frappée. Celle-ci aurait alors lâché la bougie qu'elle tenait à la main, provoquant ainsi le départ du feu. L'incendie s'étend alors rapidement, et ravage presque tout le centre-ville, malgré l'arrivée en hâte de pompes à incendie venues de Wassy, de Vitry-le-François ou de Bar-le-Duc. Il faut plusieurs jours pour venir à bout du brasier, qui a atteint une telle intensité que les cinq cloches en bronze de l'église ont littéralement fondu, ainsi que les timbres du carillon. Mais la tour qui abritait l'ensemble et qui remontait à 1202 et aux *ineffables* seigneurs de Dampierre a été épargnée.

La panique, créée par la soudaineté et l'ampleur du sinistre, a été renforcée par le fait que les fortifications, qui ceinturent la ville, ne facilitent pas l'entrée et la sortie des secours et des habitants. Grignon, son célèbre maître de forges, témoigne avec effroi de l'ampleur de la catastrophe : « Le feu, les flammes, les masses de fumée qui s'élevaient par torrents impétueux... Le fracas, le tumulte, les cris des malheureux étaient si épouvantables et si horribles, que des femmes ont accouché de frayeur... »

Si les morts sont peu nombreux, au regard de l'intensité de l'incendie (deux femmes et un enfant), on compte en revanche plus de 500 personnes privées de logement, 85 maisons détruites. Le palais, la prison et la halle sont également détruits.

Les dégâts sont évalués : à 1 127 000 livres, pour les maisons ; à 300 000 livres pour le mobilier et les marchandises. Fait extraordinaire, le gouverneur de la ville, Castéja, refuse aux sinistrés l'accueil des écuries, pourtant vides d'occupants. Plus étonnant, il semble qu'une partie

des habitants de La Noue ait refusé de porter secours aux Bragards.

Après le drame, diverses parties envoient de l'argent à la ville : l'intendant donne près de 6 000 livres ; le duc d'Orléans, dont la famille possédait Saint-Dizier, donne 3 000 livres ; les fermiers généraux, 6 000 livres ; le roi Louis XVI, qui venait tout juste de monter sur le trône, 30 000 livres.

La reconstruction de Saint-Dizier est confiée à l'architecte Colluel, qui lui donne l'allure qu'on lui voit aujourd'hui, l'organisant autour de deux grands axes (actuelles rues du docteur Mougeot et Gambetta), selon un plan quadrillé ménageant de larges espaces pour éviter le renouvellement d'une catastrophe qui avait été favorisée par l'étroitesse des rues.

La campagne de 1814 :

Au cours de la campagne de 1814, il se tient en réalité deux combats majeurs à Saint-Dizier, dont le deuxième marque l'ultime victoire de Napoléon au cours de cette campagne. Entre temps, la ville a changé sept fois de mains, se trouvant réellement au cœur de la bagarre et des batailles successives.

Le 18 janvier de l'an 1814, le feld-maréchal Blücher, commandant de l'armée de Silésie, marche sur Saint-Dizier à la tête de 85 000 hommes...

Le maréchal Victor, qui occupait la ville, en est chassé le 25 janvier après un court engagement : il se replie vers Hallignicourt. Le même jour, Napoléon, qui arrive à Châlons-sur-Marne, se trouve très contrarié de la perte de la ville, qu'il considère comme un point très important : il a, à ses côtés, Marmont et Ney ; il est décidé que l'on va reprendre Saint-Dizier le plus vite possible...

Le 27 janvier, à dix heures du matin, la troisième division d'infanterie du deuxième corps, commandée par le général Duhesme, soit 2700 hommes, ainsi que les 1 300 cavaliers du général Milhaud font route : ils marchent sur la ville en passant par le faubourg de La Noue. Du côté adverse, le général Landskoï dispose de 3 000 hommes, car Blücher a quitté la ville : un bref combat débouche sur une débandade russe, par l'est et le sud. Ceux qui fuient vers Marnaval sont poursuivis par la cavalerie française, dont ils tuent un colonel ; à onze heures, les Français sont maîtres de la place et ont fait une centaine de prisonniers. Coignet écrira dans ses cahiers : « Ce n'était pas un combat, mais une vraie bataille des plus acharnées. Cette ville fut massacrée par la fusillade..., l'on pouvait compter dans les fermetures des portes et contrevents des milliers de balles..., les arbres d'une petite place en étaient criblés..., toutes les maisons pillées. Ils perdirent beaucoup de monde (l'ennemi) et furent obligés de se retirer. »

Après le combat, l'empereur fait son entrée dans la ville où il est accueilli, semble-t-il, avec enthousiasme. Le maire, Varnier-Cournon, le loge chez lui dans la nuit du 27 au 28 ; date à laquelle Napoléon quitte la ville pour se porter sur Brienne, où s'est posté Blücher. Du coup, la division du corps Marmont, laissée dans la ville, doit l'abandonner, le 29, face à deux corps d'armée adverses venant de Joinville et de Ligny-en-Barrois. La ville retombe alors aux mains de l'ennemi et va connaître une innommable occupation, qui durera 52 jours, dans des conditions extrêmement dures ainsi qu'en atteste le nombre de morts exceptionnel (15 à 16, en moyenne et par jour).

Le 22 mars, un fait d'armes audacieux rend la ville aux Français : un jeune général de 35 ans, Hippolyte de Rosnyvinen, charge dans les rues de Saint-Dizier à la tête

de ses 400 hussards et vient à bout de deux bataillons prussiens qui surveillaient un convoi du train. Il y fait 800 prisonniers russes et prussiens, récupère 500 chevaux et 400 voitures ; dès le soir, l'empereur entre dans la ville, où toutes les maisons ont été illuminées pour le recevoir.

Napoléon, qui a livré une bataille indécise à Arcis-sur-Aube la veille, entend revenir dans la région pour prendre l'ennemi par ses arrières. Or, l'adversaire décide de marcher sur Paris, mais envoie vers Saint-Dizier un corps d'armée de 11 000 hommes (dont 8 100 cavaliers), dirigé par le maréchal russe Wintzingerode, afin de tromper l'empereur en lui faisant croire que l'ensemble des armées coalisées s'est lancé contre lui.

Le 25 mars 1814, une escarmouche a donc lieu avec l'arrière-garde française à Hoéricourt. Et Napoléon, dont les armées marchaient vers Doulevant, décide de faire volte-face et d'affronter l'ennemie.

Mais, la bataille décisive se tient le 26 mars...

L'armée impériale regagne Saint-Dizier par la route de Wassy et rejette les cosaques de l'autre côté de la Marne. La bataille est brève, à peine trois heures : les coalisés sont attaqués de trois côtés à la fois et..., se repliant rapidement vers Vitry et Bar-le-Duc, sont pourchassés par le 7^e corps d'Oudinot (Barrois d'origine).

La victoire est incontestable, et renforce le moral de l'armée : près de 500 ennemis ont été tués, 2 000 autres faits prisonniers et 18 canons sont pris à Wintzingerode.

Cependant, cette victoire marque en réalité une défaite : l'empereur n'a battu qu'un vulgaire corps d'armée et..., pendant ce temps, les armées coalisées approchent à grands pas de Paris...

Lorsqu'il quitte Saint-Dizier, le 29 mars : la stratégie de l'ennemi a réussi ; la chute de la capitale entraîne son

abdication, fermant ainsi l'épisode napoléonien. Du moins pour un temps, puisque l'année 1815 voit la période des Cent-Jours.

Premier terrain d'aviation.

C'est le 11 août 1910 qu'a lieu le tout premier atterrissage à Saint-Dizier : opération rudimentaire, il est vrai, puisque l'avion (un biplan Farman) s'est posé dans un champ à l'occasion d'une « course » organisée par le journal le Matin (dite « circuit de l'Est »). L'appareil est piloté par le lieutenant Fréquant, qui est accompagné du capitaine Mary en tant qu'observateur.

L'armée s'intéresse en effet de près à l'aviation, comme moyen de reconnaissance. Intérêt qui influe d'autant plus sur Saint-Dizier, que la ville se trouve sur le chemin de la Lorraine : les aviateurs militaires qui gagnent cette région suivent en général la nationale 4. Cependant, la fiabilité des appareils étant toute relative, il arrive assez fréquemment qu'ils soient contraints de se poser en catastrophe dans les champs et... l'idée se fait jour, rapidement, d'un terrain d'atterrissage adapté.

En 1912 se constitue le comité bragard d'aviation militaire, qui a pour but de réunir les fonds nécessaires à l'acquisition d'un appareil, dont il serait fait don à l'armée. Il est animé par deux proches du maire (le docteur Mougeot), Albert Godard et André Brulliard. Toutefois, quelque temps après, le comité juge plus intéressant et utile le projet de construction d'un terrain d'atterrissage, dont l'absence notoire, on l'a vu, se fait cruellement sentir.

L'aviateur Védrines, qui a préalablement reconnu les environs de Saint-Dizier, juge que les parcelles situées sur la plaine du Robinson sont parfaitement adaptées à l'établissement du futur terrain et..., en 1913, celui-ci est

inauguré : il comprend une station d'atterrissage, mais aussi un hangar, dont le cahier des charges a été défini par le Ministère de la Guerre.

En 1914, le comité national d'aviation militaire baptise un de ses appareils « Ville de Saint-Dizier » afin de remercier le comité bragard de ses efforts. Construit en 1913, le terrain est appelé à jouer un rôle important au cours du conflit de 1914-1918 : il est ainsi utilisé comme base arrière des opérations aériennes, et de nombreux appareils viennent s'y ravitailler ou y subir des réparations ; il prend également livraison d'appareils neufs livrés par le rail par la bretelle ferroviaire qui le dessert.

À partir de 1918, le terrain sert de base à des opérations de bombardement et... accueille les aviateurs américains, d'où les agrandissements réalisés.

Toutefois : l'aviation militaire abandonne le terrain en 1919 ; et la ville reçoit la Médaille militaire, pour le rôle de Robinson pendant le conflit, en 1921.

Dans les années 30, l'aviation civile utilise le terrain : l'aéro-club haut-marnais est créé en 1929, et suscite des manifestations aériennes très populaires, comme celle de 1930, qui attirera 10 000 spectateurs, ou celle de 1934 où la patrouille Blériot tiendra un gala aérien. La même année, le terrain est ouvert à la circulation aérienne.

L'ancien pilote militaire André Aubry préside aux destinées de l'aéro-club bragard, qui commence à fonctionner en 1935. En 1936, une section d'aviation populaire est aussi créée, sous l'impulsion nationale du ministre Pierre Cot : elle forme près de 150 jeunes gens, comme mécaniciens ou pilotes, entre 1937 et 1939.

Ces activités cessent avec la déclaration de guerre de septembre 1939, après laquelle des troupes ennemies occupent immédiatement le terrain de Robinson.

Pendant quelques mois, la base accueille un hôte de marque, qui lui laissera son nom : Antoine de Saint-Exupéry arrive à Saint-Dizier le 2 décembre 1930, et y reste jusqu'au mois de mai 1940. C'est à Saint-Dizier que l'écrivain apprend la réception de l'honorable prix de l'Académie française pour *Terre des hommes* ; ce qui lui vaut quelques visites prestigieuses, comme celle de son ami Joseph Kessel.

La « Drôle de guerre » prend fin brutalement le 10 mai 1940 lors de l'offensive, éclaire, de l'Allemagne, qui prend la France en quelques semaines...

Le 14 juin, le terrain est occupé après avoir été évacué par les Français, qui ont toutefois mis le feu aux réserves d'essence.

Les nouveaux occupants (allemands) utilisent bien évidemment le terrain d'aviation, qu'ils développent encore ; car, il sert de base avant à des missions d'interception des bombardiers alliés (les Anglais), allant bombardier l'Allemagne.

L'aérodrome est donc bombardé par les alliés (anglo-américains), ce qui entraîne d'importants dommages chez les populations : dans la nuit du 24 mars 1944, un gros « raid » (bombardement) allié provoque d'importants dégâts matériels aux alentours (Hoéricourt, Valcourt, Saint-Dizier) ; il fait huit morts et vingt blessés civils.

Lorsque les alliés prennent enfin possession du terrain d'aviation, en 1944, celui-ci est un vrai champ de ruines. Mais il est rapidement remis en service et utilisé, durant les six derniers mois de la guerre ; voyant par exemple atterrir et redécoller les avions de la fameuse escadrille Normandie-Niemen en juin 1945.

La base connaît alors un regain d'activité, en étant mise aux normes de l'OTAN, dont elle devient base permanente en 1951.

L'année suivante, elle prend le nom de son hôte d'avant-guerre et devient la B.A. 113 Antoine de Saint-Exupéry. La sortie de la France de l'OTAN l'amène à une nouvelle reconversion en 1965 : elle accueille alors les FAS (Forces Aériennes Stratégiques) équipées de bombardiers nucléaires Mirage IV.

Dans les années 60, la base accueillera régulièrement un hôte de marque : le général de Gaulle, qui s'y rend en hélicoptère avant de gagner sa demeure, située à Colombey-les-Deux-Églises, en voiture.

Le 29 mai 1968 (quatre ans avant que j'y pose mes pieds), l'avion du général de Gaulle atterrit sur la base, au plus fort de la crise sociale : il en repart, incognito, rencontrer en Allemagne le général Massu.

En 1973 (l'année de mon départ), la base accueille la septième escadre de chasse, équipée du tout nouveau chasseur franco-britannique Jaguar, qui sera remplacé prochainement (2006-2007) par le Rafale, faisant ainsi de la B.A. 113 la dernière base à recueillir le Jaguar et la première à accueillir le Rafale.

L'aventure Miko...

Très connue pour son activité industrielle, et en particulier métallurgique, Saint-Dizier a également été le berceau de Miko.

Tout commence en 1905 lorsque Luis Ortiz quitte son Espagne natale pour aller chercher, en France, de meilleures conditions de travail : vendeur de crèmes glacées et de marrons, la fortune lui sourit, assez vite, pour qu'il amasse un peu d'argent et développe son activité.

Après la Première Guerre mondiale, Luis Ortiz vient s'installer avec les siens à Saint-Dizier, suite à un périple dans l'est de la France qui l'a mené à Ligny-en-Barrois,