REVUE HISTORIQUE DES ARMÉES

Revue historique des armées

265 | 2011
Les étrangers dans l'armée française après 1870

Les étrangers du service de santé dans la campagne de France

Foreigners in the health service during the campaign of France

Jean-Jacques Monsuez

OpenEdition Journals

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/rha/7343
ISBN : 978-2-8218-1126-3
ISSN : 1965-0779

Éditeur
Service historique de la Défense

Édition imprimée
Date de publication : 15 décembre 2011
Pagination : 35-45
ISSN : 0035-3299

Référence électronique
Jean-Jacques Monsuez, « Les étrangers du service de santé dans la campagne de France », *Revue historique des armées* [En ligne], 265 | 2011, mis en ligne le 16 novembre 2011, consulté le 30 avril 2019. URL : http://journals.openedition.org/rha/7343

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

© Revue historique des armées

Les étrangers du service de santé dans la campagne de France

Foreigners in the health service during the campaign of France

Jean-Jacques Monsuez

1 Parmi les nombreux étrangers à s'être mis au service de la France à la veille de la Seconde Guerre mondiale, ceux affectés aux formations sanitaires occupent une place particulière. Souvent issus de milieux sociaux ou professionnels privilégiés, instruits, ils se sont engagés avec des motivations réfléchies qui donnent à leur perception de la campagne de mai-juin 1940 une dimension différente de celle qu'ont pu rapporter la plupart des combattants et des civils français. Leur regard sur les opérations militaires, auxquelles ils assistent, même s'il est souvent marqué d'une partialité francophile, bénéficie en effet de l'objectivité qu'a l'observateur extérieur étranger. Aussi, le discernement dont ils font preuve dans l'analyse de la déroute française fait-il tout l'intérêt des chroniques de la campagne que quelques-uns d'entre eux ont rédigées dans les années qui ont suivi.

2 L'intégration de ces volontaires étrangers au sein de formations sanitaires s'est faite dans le cadre dit des « libéralités », défini par la loi du 29 décembre 1939 et le décret du 31 janvier 1940, qui précisaient les modalités administratives, organisationnelles, logistiques et juridiques des dons et engagements de volontaires français ou étrangers au profit du service de santé militaire. « *Tant chez nous qu'à l'étranger*, commente Hippolyte Ducos, secrétaire d'État à la Défense et à la Guerre, *un grand nombre de personnes ou de groupements, désireux de témoigner d'une façon active leur sympathie à la France, ont fait à l'État des libéralités, en exprimant le désir qu'elles eussent une affectation déterminée. Ces libéralités, pour la plupart destinées au Service de Santé, ont pris des formes variées : dons en deniers, dons de matériel, et aussi dons de formations sanitaires complètes comprenant à la fois des ambulances ou des installations entièrement équipées et tout le personnel nécessaire à leur fonctionnement.* » [1] Cette participation est d'autant plus appréciable que les carences du service de santé à la mobilisation sont encore très importantes, tant en véhicules de transport de blessés qu'en personnel qualifié, infirmières et conducteurs d'ambulance [2].

3 À l'automne 1939, « *il fallait, de toute urgence, combler le déficit* », ajoute H. Ducos. Pour les véhicules, on fait appel à la réquisition, jusqu'à ce que le programme de construction de nouveaux véhicules d'ambulance n'ait atteint les objectifs fixés (avril 1940). Les 12 080 infirmières mises à la disposition du service de santé par la Croix-Rouge française (Société de secours aux blessés militaires, Union des femmes de France, Association des dames de France) ont permis de faire face aux impératifs de mise en place des hôpitaux d'observation et d'évacuation primaires et secondaires (HOE n° 1 et 2, installés à 50 et 200 km des premières lignes, respectivement) et ambulances à la veille du conflit, mais les nombreux retards qui persistent, en particulier dans la mise en service de véhicules, d'unités de transport sanitaire à proximité du front et d'ambulances chirurgicales, amènent à compléter le programme en cours d'unités offertes par des donateurs français ou étrangers. C'est ainsi que naissent les sections sanitaires automobiles féminines [3], les sections sanitaires automobiles du front, et les sections auxiliaires de transport sanitaires [4].

4 Au-delà de ses frontières, dans le conflit à venir, la France nourrit les espérances du monde libre. « *Les innombrables dons qui nous vinrent des pays étrangers témoignèrent de la sympathie dont jouissait, dans le monde, la cause de la France.* » [5] À l'aide purement financière s'ajoute rapidement l'engagement individuel d'étrangers de nombreuses nationalités, d'abord dans des unités françaises puis dans des unités spécifiques dont l'essentiel des moyens et des effectifs proviennent de dons de citoyens ou d'organismes de la même nationalité.

Les souscriptions belges et les dons suisses

5 Le recours à la réquisition automobile en France est suivi de plusieurs initiatives locales en Belgique pour aider le service de santé militaire français, en particulier des souscriptions permettant de lui offrir quelques-uns des véhicules d'ambulance qui lui manquent à l'automne 1939. Une autre souscription belge, dont l'initiative revient à deux professeurs de chirurgie de la faculté de Bruxelles, les professeurs Neuman et Danys, permet également la constitution d'une ambulance chirurgicale, l'ambulance Depage [6], dont l'équipement comprend huit camions de matériel (stérilisation, radiologie, protection contre les gaz, chirurgie) et le personnel majoritairement belge, aux côtés de quelques médecins français, dont le commandant de l'unité, le médecin colonel Mathieu, professeur à la faculté de médecine de Paris [7].

6 À la différence de la Première Guerre mondiale, au cours de laquelle les Suisses constituent la nationalité la plus représentée au sein de la Légion étrangère, leur implication est moins marquée en 1939. Le don suisse le plus connu est celui de six voitures d'oxygénothérapie, offertes à titre personnel par Pierre Huni [8].

L'ambulance norvégienne

7 L'ambulance norvégienne (*Den Norske Ambulanse*) est fondée dès septembre 1939 par Willy Heineman, président du Cercle norvégien de Paris, et financée par la communauté norvégienne en France. La présidence d'honneur en est confiée à Édouard Daladier, président du Conseil, ministre de la Guerre et des Affaires étrangères. Une section sanitaire, équipée de quatre véhicules d'ambulance Matford et des véhicules de soutien,

est opérationnelle en mai 1940, au sein du 19e train (section 5412/19). Les effectifs comprennent le chef de section (Hans Knagenhjelm) un officier français qui commande le contingent français associé et la section du point de vue militaire (lieutenant Bouveret) et les sept conducteurs norvégiens. Dans ces préparatifs, W. Heineman recrute également sept conductrices norvégiennes, qui restent au siège de l'ambulance à Paris [9].

8 À partir du 3 juin, la section, attachée au groupe sanitaire de la 41e DI, « *fait le service entre le front, le 17e Corps d'Armée, la 28e Division d'infanterie alpine et l'hôpital de Villiers-sur-Marne, voyageant de jour et de nuit sous le feu de l'artillerie et l'attaque des avions ennemis par bombardement et mitrailleuses* ». Trois des quatre sanitaires sont dépassées par l'avancée allemande et leurs conducteurs capturés lors de l'évacuation de l'hôpital de Bray-sur-Seine. La quatrième sanitaire est ensuite « *dirigée sur Nevers où, sous un bombardement intense, elle assure le service des blessés* » [10].

9 Les conductrices norvégiennes, restées au siège de l'ambulance à Paris, y « *ont préparé des quantités considérables de matériel sanitaire dès le mois de mai, et à partir du 1er juin, le siège de l'Ambulance a fonctionné comme refuge et cantine pour les réfugiés... À l'approche du 14 juin, l'Ambulance a intensifié ses secours ; plus de 50 femmes et enfants y étaient hébergés chaque nuit. Elle a acquis à ce moment 36 tonnes de lait en poudre spécial pour nourrissons... Les frais considérables de l'Ambulance* [1 million de francs de lait, 2 millions de frais de vêtements, etc.] *ont été couverts par les Norvégiens habitant Paris... Tout le personnel de l'Ambulance a fait preuve d'un inlassable dévouement.* »[11]

Les unités anglaises

10 Le projet de l'*Anglo-French Ambulance Corps*, doublement parrainé par le roi d'Angleterre et le président de la République française, malgré les ambitions qu'il annonce dans son programme [12] ne prend forme qu'à partir de février 1940, avec l'acceptation des libéralités britanniques et l'affectation des sections sanitaires en cours de création au 19e régiment du train sur un mode organisationnel identique à celui des sections sanitaires issues de la Croix-Rouge française : 22 voitures d'ambulance financées par les donateurs anglais, avec un effectif britannique comprenant un chef de section, un sous-chef et 44 conductrices. Le personnel militaire français comprend un lieutenant qui commande l'unité, un sous-officier, un brigadier et trois chauffeurs pour la voiture de liaison, la camionnette de dépannage et le camion cuisine [13].

11 La première section, 5101/19, commandée par le sous-lieutenant Metifeu, rejoint l'hôpital de Compiègne début avril 1940. Plusieurs courriers échangés entre les secrétaires de l'*Anglo-French Ambulance Corps*, M. Wibault pour la France, J. Baldwin Webb pour la Grande-Bretagne, et la direction du service de santé rapportent l'évolution initiale du projet, avec l'acceptation d'un don de camion opératoire destiné à la stomatologie début mai, et, le 28 mai, l'annonce que le matériel de quatre autres sections pourra être embarqué pour la France fin juin [14].

12 Les événements se précipitent ensuite, comme l'indique le sous-lieutenant Metifeu dans son rapport du 31 mai. « *À partir du 10 mai, ma section est restée le seul moyen de transport sanitaire affecté à l'HOE n° 7. Je peux dire que la section a été constamment en action jour et nuit, et quelques fois sans interruption pendant plus de 24 heures... Plusieurs fois par jour ces évacuations se sont effectuées sous les bombardements de l'aviation ennemie... Ni le courage ni l'ardeur ni la bonne humeur des conductrices ne furent affectés par des conditions de travail*

cependant très dures. » [15] « *Les conductrices ont montré un courage, un cran, une bonne humeur dignes de tous les éloges et qui ont fait l'admiration de tous* », ajoute dans son rapport personnel le médecin-colonel Dreneau qui commande l'HOE n° 7 [16]. En juin, la section assure successivement les évacuations de blessés vers les hôpitaux de Senlis, Saint-Martin du Tertre, Coubert, Brie-Comte-Robert, Fontainebleau, Vierzon, avant d'être transférée à Bordeaux le 20 juin, en vue du rembarquement des conductrices pour la Grande-Bretagne, qui peut avoir lieu sur l'un des derniers navires britanniques à quitter le port du Verdon [17].

13 La célèbre ambulance chirurgicale Hadfield-Spears est l'autre formation sanitaire britannique intégrée dans le service de santé militaire français au début de la Seconde Guerre mondiale [18]. Son financement provient d'un don de *lady* Hadfield destiné à répéter l'expérience de l'hôpital de campagne de 100 lits qu'elle avait créé au profit de l'armée française au cours de la Première Guerre mondiale. Elle monte son projet avec *lady* Spears, qui avait servi avec elle en 1917, et à qui elle confie la direction de la nouvelle formation en raison de son plus jeune âge, lui dictant élégamment au passage de joindre leurs deux noms à l'intitulé de l'unité [19]. Au cours de l'automne 1939, *lady* Spears multiplie les démarches dans les états-majors français, où elle est accueillie d'autant plus favorablement que chacun y sait que son mari, général dans l'armée britannique, connait bien le général Gamelin et qu'elle a elle-même eu l'occasion de rencontrer bon nombre d'officiers généraux français au cours de ses nombreux séjours en France. Pendant toute la fin de l'année, elle rassemble le matériel, les voitures d'ambulance et de soutien, les lits et équipements hospitaliers en Angleterre, les camions Renault de cinq tonnes (« *at a fabulous price* »), les tentes, l'appareillage de radiologie et de stérilisation, les instruments chirurgicaux à Paris. Début janvier, 10 infirmières et 15 conductrices britanniques rejoignent la formation, qui prend le nom d'ambulance chirurgicale légère de corps d'armée n° 282, et dont l'équipe médico-chirurgicale française, dirigée par Jean Gosset, comprend quatre chirurgiens (dont lui-même), un médecin, le docteur Jean Bernard, un radiologue et 15 soldats français [20].

14 Mi-février, l'ambulance quitte Paris pour rejoindre la 4e armée à Vic-sur-Seille, près de Nancy, où l'accueille le général Réquin. Cette affectation, elle aussi choisie avec discernement, tient à la fois à l'anglophilie réputée du général Réquin, « *who had always been an admirer of Great Britain* » [21], et au fait que l'ACL 282, seule unité britannique en Lorraine, témoigne de la présence de l'Angleterre aux côtés de la France dans ce secteur dont elle est totalement absente.

15 À la différence de la section 5101/19 de l'*Anglo-French Ambulance Corps*, l'ambulance Hadfield-Spears n'est pas exposée aux combats de première ligne lors de l'attaque allemande (« *Spring brought in no battles on our sector* ») [22]. Elle se replie début juin vers Vitry-le-François, puis Saint-Chéron (9 juin), Tonnerre, Nevers, Moulins (16 juin), Brive et Bordeaux (19 juin). Très tôt, dans les notes qu'a prises *lady* Spears et à partir desquelles elle a rédigé le récit de la campagne de 1940, apparaît l'idée de défaite dans les propos des officiers français qu'elle côtoie, qu'il s'agisse des médecins de son unité ou des officiers d'état-major qu'elle rencontre d'étape en étape. Son texte, écrit en 1946 après les nombreux heurts qui ont opposé son mari au général de Gaulle, s'épanche en clichés parfois assez négatifs sur la défaite française. Lorsqu'elle croise par exemple une unité de l'armée de l'Air peu après avoir vu des avions au sol sur un terrain semblant inoccupé, elle ne peut s'empêcher de conclure : « *Nous avons croisé plusieurs aérodromes qui nous ont apporté la réponse. Les avions étaient bien alignés au sol, mais sans aucun signe de vie autour qui*

s'en affairât. Les pilotes, gras – ils me paraissaient tous gras – préféraient voyager par la route. » [23] De tout son premier chapitre sur le drame de mai-juin 1940, pas un mot sur les souffrances de la population, les terribles assauts aéroterrestres qu'ont vécu les troupes françaises (125 000 morts), sur les quelques blessés que son unité prend en charge. Des soldats, elle en voit certainement, mais elle parle plus des généraux. Les premiers bénéficient surtout de critiques : « *Il y avait* autour de Moulins *beaucoup de soldats français, remarquais-je. Certains étaient ivres avec des femmes hystériques qui les accompagnaient.* » [24] Sur les seconds, rien de mieux, des remarques sur leur âge, leur bonne et inutile éducation – sauf de Lattre, « *un caractère intéressant, assez fascinant mais je ne suis pas sûre que je l'appréciais* » [25] –, leur renoncement.

16 La partie la plus originale du récit porte sur les relations de *lady* Spears avec les médecins français de l'unité. Si elle reproche assez tôt à Jean Gosset, qui commande l'équipe chirurgicale, d'avoir accepté la défaite, elle lui reconnait aussi des qualités majeures, sans lesquelles le rembarquement du personnel britannique de l'ambulance aurait échoué. « *Je crois que nos jeunes femmes anglaises n'ont pas compris la gravité des informations qui nous parvenaient. Non qu'elles aient été insouciantes, aient manqué de réalisme, se soient excessivement préoccupées de la seule routine médicale ou de la beauté des paysages que nous traversions, mais parce qu'elles portaient en elles une conviction inébranlable dans la victoire. Nos officiers français comprenaient mieux la signification angoissante des événements parce qu'ils étaient préparés à la défaite.* » [26] « *J'ai été ensuite amenée à une seconde surprise concernant Gosset pendant nos derniers jours en France. Il ne m'aimait pas et je ne l'aimais pas. Il avait été résolument opposé à la guerre, avait cru à la défaite aussi passionnément que je croyais en la victoire. Nous avions échangé des mots très durs à plusieurs reprises. Mais à ce moment, aurais-je été sa mère qu'il n'aurait pas veillé plus attentivement sur moi et les miens. Sans sollicitude, amitié ou gentillesse comme l'auraient fait les autres officiers. Gosset était arrogant, pointilleux, extrêmement froid, mais d'une efficacité brillante* [27] (...) *Gosset avait en lui l'étoffe d'un héros, mais une nature tourmentée... S'il n'avait pas été avec nous, nous serions tombées aux mains des Allemands.* »[28]

17 D'un point de vue humain, *lady* Spears a probablement plus de sympathie pour le médecin de l'unité, Jean Bernard. « *J'ai toujours pu compter sur lui, comme un ami et un allié. Son tact, sa délicatesse et son calme réfléchi... ont été un facteur d'équilibre et d'apaisement dans l'unité. Il comprenait nos mentalités anglaises. Mais quel serait son comportement face au danger ? Assurément calme, moins impulsif que les autres, mais serait-il courageux et suffisamment énergique ?* » [29] La déroute française ne peut évidemment être regardée à la seule lumière de tant de préjugés, ce d'autant que l'opinion de *lady* Spears sur son équipe médicale française ne porte que sur l'aide qu'elle peut lui apporter pour rembarquer le personnel britannique [30]et non sur ses compétences médico-chirurgicales, l'ambulance n'ayant pratiquement pas été exposée aux afflux de blessés du front [31].

18 Le *Mechanised Transport Corps (for women)*, développé sur l'initiative personnelle de G. M. Cook avec des fonds privés, sans aucun cadre administratif, débute ses activités dès le début décembre 1939 avec six voitures et sept conductrices anglaises. Dans un courrier du 16 avril à Daladier, Cook indique que « *son unité, qui dispose de 15 voitures et 20 conductrices, pourrait proposer plusieurs centaines de conductrices prêtes à entreprendre le service régulier automobile du Train, afin de libérer des conducteurs militaires de la zone de l'intérieur... Le colonel Foare, directeur du Train au Ministère de la Guerre, s'est déclaré prêt à les utiliser, si toutefois vous voulez bien donner votre agrément... Étant animées d'un esprit militaire et de la volonté de servir, elles demanderaient simplement à être assimilées à des soldats pour leur nourriture et leur logement* » [32]. Le développement rapide des événements n'a cependant pas permis la

réalisation de ces objectifs. Aussi les quelques conductrices parvenues en France dans l'intervalle sont-elles adressées début juin vers l'ambulance (américaine) du château de Blois [33].

Les volontaires américains

19 Si, à leur arrivée en France, les premiers volontaires américains n'ont pas trouvé le même soutien institutionnel que leurs homologues britanniques, leur détermination n'en est pas moindre. La plupart viennent à titre individuel. Les plus âgés d'entre eux, qui ont déjà servi dans l'*American Field Service* de 1914 à 1917, portent plusieurs décorations françaises. Quelques-uns ont tenté un engagement dans la Légion étrangère. « *J'avais essayé de m'engager dans l'armée française, mais les Français, très inquiets de déplaire au gouvernement américain, nous avaient fermé la porte de la Légion étrangère* », indique Peter Upton Muir [34]. À la déclaration de guerre, en effet, le gouvernement américain avait interdit à ses ressortissants de s'engager dans une des armées belligérantes, laissant entendre que ceux qui viendraient à y contrevenir pourraient perdre la nationalité américaine. En décembre, la position américaine évolue et finalement toute ambigüité est levée un mois plus tard : « *Le Président Roosevelt a dit le 26 janvier* 1940 *lors d'une conférence de presse, que les Américains pouvaient s'engager dans une armée étrangère et garderaient leur nationalité américaine, pourvu qu'ils ne prêtent pas serment à la nation étrangère.* » [35]

20 Dès lors, la constitution d'unités de volontaires américains se structure. « *La première organisation américaine qui semblait vouloir entreprendre quelque chose*, indique P. Muir, *était l'Ambulance Iroquois, raison pour laquelle je m'y suis joint* »[36]. Dirigée par John de la Chesney, « *un homme charmant avec une expérience de 10 ans à la Légion étrangère* » et logée au château de ville d'Avray par la mère de Steele Powers, l'un des premiers arrivés, l'unité voit affluer les volontaires américains, mais manque de trésorerie. Aussi est-elle dissoute et ses effectifs sont-ils rétrocédés à l'*American Field Service* et à l'*American Volunteers Ambulance*, qui disposent l'une et l'autre de finances solides mais manquent de conducteurs.

21 L'ambulance de l'*American Field Service* n'aurait probablement pas vu le jour à temps sans la persévérance de son délégué général à Paris, Lovering Hill. Né en 1889 à Iowa City, Lovering Hill a lui aussi servi en France en 1914-1918. À l'automne 1939, il procède aux innombrables démarches pour faire accepter l'*American Field Service* dans le cadre des sections sanitaires auxiliaires du 19e train. Lorsqu'elles ont abouti, il signe la première demande d'engagement et se porte garant des autres volontaires américains. « *Je soussigné* , écrit-il le 9 avril 1940 à la direction du train, *déclare me porter garant envers le Ministre de la Défense nationale et de la Guerre de l'honorabilité et du loyalisme à la cause de la France et de ses alliés, du personnel de l'*American Field Service*, dont la liste nominative se trouve ci-jointe.* » [37] Il met ensuite en place la logistique de l'ambulance, dont la composition initiale est fixée à trois sections, puis l'installation de la première d'entre elles (5301/19) dont le commandement est confié à Peter Muir, à la Cité universitaire de Paris dans les locaux du pavillon des États-Unis. Une difficulté inattendue apparaît le 18 avril, à la réception de l'instruction sur la constitution de cette première section, qui fixe l'âge limite des conducteurs à 41 ans, âge qu'ont dépassé 13 des 40 premiers volontaires, dont Lovering Hill et Peter Muir. Plusieurs échanges de courriers entre la direction du train et Lovering Hill aboutissent à un compromis autorisant les premiers engagés, arrivés en France avant que cette limite d'âge ne soit portée, à rester dans la première section [38].

22 Le matériel de cette première section, 5301/19, est débarqué au Havre début mars, comprenant les châssis des 22 sanitaires Chevrolet, un camion de dépannage, un véhicule de liaison, les caisses des sanitaires, assemblées en France sont montées courant mars, avec des aménagements spécifiques souhaités par les conducteurs américains. Fin avril, la 5301/19 débute son entraînement à la conduite tout-terrain et au transport de blessés.

23 L'*American Volunteers Ambulance with French Army* est née, quant à elle, de l'initiative de l'*American Legion*, et devait initialement s'appeler *American Legion Ambulance Corps*. L'ambassadeur Bullitt en est également le président d'honneur, tandis que le docteur James V. Sparks « *en est unanimement désigné président exécutif* ». James V. Sparks, chirurgien dentiste, ancien pilote volontaire dans l'aviation française puis américaine en 1914-1918, officier de la Légion d'honneur, croix de guerre 1914-1918 avec palmes, a par deux fois déjà été à la tête de l'*American Legion* en France. Il est le principal artisan de l'organisation qui se met en place à l'automne 1939 [39].

24 Trois sections sanitaires sont programmées, la première d'entre elles, la 5001/19 étant opérationnelle dès janvier 1940 [40]. Là aussi, il a fallu à J. Sparks surmonter nombre de difficultés organisationnelles et administratives, comme le confirme le courrier que lui adresse le directeur du service de santé le 6 janvier : « *Je suis très heureux de vous aviser que d'ici quelques jours le décret sera publié qui vous mobilisera ainsi que vos ambulanciers volontaires... Nous nous rendons compte des énormes difficultés que vous avez eues depuis le début de la guerre en mettant sur pied cette organisation et nous désirons vous tranquilliser ainsi que vos volontaires dans l'attente du décret qui paraîtra sous peu.* » [41]

25 Le matériel de l'ambulance, financé par des dons, est également américain, comportant des sanitaires lourdes Chevrolet. La section 5001 gagne la zone du front le 27 février. « *Aucun incident n'est à signaler*, indique dans son rapport du 18 avril le lieutenant Gillon, qui commande la section du point de vue militaire français, « *Le matériel est bon, quoi que les véhicules soient un peu volumineux et gagneraient à avoir les roues arrière jumelées... Le chiffre de 26 conducteurs pour 20 ambulances + une de réserve paraît un peu court, surtout au cas où le front s'animerait... Au sujet du caractère des volontaires : ce sont incontestablement des gens de bonne volonté qui font bien leur travail parce qu'il les intéresse et comporte, à vrai dire, beaucoup de loisirs et peu d'efforts...* »[42] Mais c'est en fait avec le début des opérations que les ambulances américaines montrent leur dimension.

26 La première section de l'*American Field Service* (5301/19) quitte Paris le 18 mai pour rejoindre l'hôpital de Beauvais, débordant de blessés. « *C'était notre premier contact avec ce genre de choses, cette souffrance terrifiante, cette odeur de sang frais. Mon Dieu, me disais-je, comment peut-on souffrir autant ? J'étais désemparé mais devais prendre sur moi pour montrer l'exemple.* » [43] À peine arrivée, l'unité est envoyée à Amiens pour évacuer l'hôpital. « *C'était maintenant notre premier convoi de nuit, moins de 48 heures après avoir quitté Paris, et chaque conducteur semblait déjà un vétéran. Je n'aurais jamais pensé pouvoir réunir un tel groupe. J'étais fier d'eux.* » [44] La ville est en flammes et la colonne se faufile entre les pans de murs qui s'écroulent. « *Le risque était immense. Je ne me souviens pas si j'ai prié en regardant les véhicules passer, mais c'est probable.* » Au retour, le convoi est mitraillé par des avions allemands « *The planes passed over us and let loose a few sprays of machine-gun bullets.* » [45] Après une courte accalmie, Beauvais devient la cible de bombardements incessants, mais la section, dont les véhicules sont le plus souvent dispersés, continue le transport des blessés. « *Des rotations de 200 km pouvaient avoir lieu, car les hôpitaux, saturés, ne pouvaient accueillir les nouveaux arrivés. La plupart des missions se faisaient de nuit, sur des routes encombrées de réfugiés et de troupes.* » [46] Le jour, les attaques par les avions allemands surprennent tous

les observateurs, à tel point, « *qu'à la fin mai, les Français nous ont donné l'ordre de masquer les croix-rouges peintes sur nos sanitaires, parce que les Allemands en faisaient des cibles privilégiées* » [47].

27 Restés au front aux heures les plus dures de l'offensive allemande et de la contre-offensive tentée par les Français fin mai, les conducteurs de l'*American Field Service* font l'admiration des unités et des hôpitaux qu'ils secourent « *La première section recevait compliments sur compliments des officiels français sur son comportement au cours de ces journées de détresse et son splendide travail sous des bombardements continus.* » [48] Après l'évacuation de l'hôpital de Beauvais, la section se replie à nouveau, vers Enghien et Paris, où elle dépose ses blessés à l'hôpital Foch, puis gagne Rambouillet, Houdan, Vouvray, avant d'être capturée au sud de la Loire.

28 La première section de volontaires de l'*American Volunteers Ambulance* (5001/19), à peine installée avec ses 21 sanitaires et 23 conducteurs américains commandés par le lieutenant Steele Powers, se retrouve elle aussi dans l'action. « *Lors de l'attaque ennemie*, commente le sous-lieutenant Gillon, *qui coïncida dans notre région avec la poussée au Nord mais prit fin au bout d'une semaine, les conducteurs américains ont été excellents. Tous les médecins, les officiers d'infanterie, bref ceux avec lesquels ils ont collaboré, ont été unanimes à manifester leur satisfaction. Ils ont tenu à aller plus avant que les autres sanitaires, à aider les brancardiers, ont su faire preuve de sang froid et décision... En résumé le rendement des volontaires est bien meilleur au feu qu'au repos. Il faut même plutôt les modérer.* » [49]

29 La seconde section, 5002/19, affectée à Phalsbourg le 16 avril, s'éloigne des premières lignes le 10 mai, gagne Pont-à-Mousson le 2 juin puis Suippes le 8, où elle évacue des blessés sous les bombes, avant de continuer sa retraite par Nevers (16 juin), Vichy (17 juin), Toulouse et Villeneuve-sur-Lot où elle retrouve les éléments de la 5301/19. Tous gagnent ensuite Chateaugay, où les rejoignent fin juillet le colonel Sparks avec 16 nouveaux conducteurs et 10 sanitaires qui devaient former une quatrième section [50].

30 Les observations des conducteurs américains, marquées d'autant d'émotion que de réalisme, portent plus sur les blessés, les troupes et les populations au contact desquels ils évoluent que sur les états-majors qu'ils ne côtoient pas. Lorsqu'il voit refluer vers Beauvais les premiers réfugiés, le conducteur McElwain note : « *Nous avions vu un tel flot de réfugiés sur des dizaines de miles que nous pouvions dire la distance qu'ils avaient parcouru.* » Et pour les troupes qui les suivaient et venaient d'affronter les Allemands : « *Jamais je n'avais vu des soldats aussi épuisés... dont le regard n'exprimait que la mort qu'ils avaient regardée en face des jours et des nuits durant.* » [51]

31 Les faits d'armes et le courage des Français qu'ils rencontrent sont souvent soulignés. « *Depuis une demi-heure les avions tournaient au-dessus de nous, bombardant et mitraillant en toute impunité, jusqu'à ce qu'un petit point, sorti de nulle part dans le ciel, se révèle un chasseur français. Il engagea le combat à un contre quinze. Quel courage !* » [52] Les jugements sur la conduite des opérations, plus rares et formulés avec toutes les réserves souhaitables, émanent pour la plupart des chefs de sections. Peter Muir se risque ainsi à suggérer que « *la grande armée française aurait pu opposer une bien plus forte résistance à l'ennemi si elle avait été commandée correctement par ses plus hauts gradés. Même de ma position de simple amateur, cela se voyait bien... Ce n'est pas le Français lui-même qu'il faut accabler pour cette défaite, mais les états-majors séniles qui préparaient la guerre précédente et les politiciens malhonnêtes* » [53]. Mais quel que soient les revers qu'ils traversent, leur attachement à la population française ne manque aucune occasion de s'exprimer. « Une fois capturés *nous avons fait une brève halte avec notre colonne de prisonniers. Des réfugiés français qui nous ont croisés ont*

partagé leur pain avec nous, nous ont donné de l'eau et du chocolat. Quel peuple ! Alors qu'aucun d'entre eux n'aurait pu dire de quoi il se nourrirait le lendemain. Ils aidaient aussi les Belges. Les réfugiés, sans abri ni espoir pour eux-mêmes, trouvaient les mots pour nous encourager. J'ai alors compris que la grandeur française ne périrait jamais. » [54]

Une expérience révolue ?

32 L'armistice conclu fin juin a interrompu de fait l'intervention des sections sanitaires et des ambulances étrangères au sein du service de santé militaire français. Leur dissolution a lieu à l'automne 1940, après qu'un bilan de leur situation, motivé par leur dispersion pendant la retraite française, eut été réalisé fin juillet.

33 Les infirmières et conductrices britanniques de l'ambulance Hadfield-Spears sont embarquées le 20 juin sur le croiseur *Galatea* au Verdon. Celles de la section 5101/19, de l' *Anglo-French Corps*, le sont deux jours plus tard, au Verdon également. Au cours de l'été, la direction du train interroge les officiers français responsables d'unités, restés en France, sur le devenir du matériel. « *Quant à la question de savoir si ce matériel appartient ou non au gouvernement français*, répond le sous-lieutenant Metifeu, *je crois que la réponse est nettement négative,*(...) *les Libéralités étrangères stipulent que les véhicules seraient rendus après la cessation des hostilités... Or, un armistice séparé n'ayant pas été prévu autant qu'il m'en souvienne* [sic], *ce matériel offert solennellement le 13 avril aux Invalides au gouvernement français, lui appartient jusqu'à plus ample informé...* »[55].

34 Les conducteurs de sanitaires norvégiens et américains capturés par les Allemands ont été libérés, le plus souvent très rapidement, à l'exception de deux Américains et d'un Norvégien, qui ne l'ont été que début 1941.

35 Le 11 juillet, Lovering Hill demande à la direction du train que les véhicules de la section 5301/19 de l'AFS soient transférés à la Croix-Rouge américaine, comme l'autorisent les autorités allemandes. « *La Croix-Rouge américaine a la possibilité d'obtenir de l'essence des autorités allemandes.* » [56] Un *Ausweis* est par ailleurs délivré autorisant Peter Muir et sa « colonne » à se déplacer librement dans et autour de Paris [57]. « *Je vous écrit pour vous remercier pour tout le dérangement que je vous ai causé par suite de la dissolution hâtive des deux sections de l'*American Field Service », conclut Lovering Hill dans son courrier au capitaine Derutin le 10 août. « *Grâce à votre concours, j'ai pu ramener à Paris en temps utile tout notre matériel qui se trouvait à Pau.... Il est utilisé pour le ravitaillement des camps de prisonniers, pour lesquels la Croix-Rouge américaine alloue une somme de 50 000 Frs par jour.* » [58]

36 Les sections 5001/19, 5002/19 et 5003/19 de l'*American Volunteers Ambulance* sont regroupées à Pau début juillet. « *Les commandants du Train de région prendront toutes dispositions utiles pour faire diriger tous les éléments des SSVA stationnés sur leur territoire sur Pau, avenue Norman Prince. Le PC de monsieur Sparks, commandant de ces sections est à Louvie-Juzon.* » [59] Elles sont ensuite transférées à Châteauguay à la fin du même mois, encore que « *la 5001/19 doit être considérée disparue* » [60]. Les trois sections sont finalement dissoutes le 3 septembre et leur matériel restitué. « *L'auteur de la libéralité reprend à cette date la libre disposition de son matériel de transport.* » [61] Sur les 20 sanitaires Chevrolet répertoriées de la 2e section, 13 sont transférées, les 7 autres ayant été « *perdues à l'ennemi* » [62].

37 L'expérience des sections sanitaires de volontaires étrangers du service de santé militaire français dans la campagne de France aura donc été courte. En dehors de cette brièveté, liée à la vitesse de l'effondrement français, ses limites ont aussi tenu aux volontaires

étrangers qui s'y sont engagés, non par leur qualité – il s'agit à l'évidence d'une élite –, mais par leur nombre. Les volontaires américains ne dépassent qu'à peine la centaine, alors qu'ils étaient presque 2000 à servir dans l'*American Field Service* aux côtés de l'armée française de 1914 à 1917. Les femmes volontaires britanniques ne sont pas plus nombreuses que les quelques Françaises qui se sont engagées dans les sections sanitaires automobiles féminines en France. Et finalement, ces effectifs si restreints justifient aussi les éloges, les remerciements, citations et décorations que ces volontaires ont reçu. Peu nombreux, très décidés, parfois déjà un peu avancés en âge, ils se distinguaient de l'attentisme général qui avait gagné les démocraties face à la montée du nazisme. Et pourtant, dans l'ensemble des documents les concernant, jamais pratiquement n'apparaît la notion d'engagement contre l'Allemagne ou le nazisme, alors que la volonté de servir la France s'y retrouve partout.

NOTES

1. Ducos (Hippolyte), *Le Service de Santé Militaire en France : 13 septembre 1939-10 mai 1940*, Lavauzelle, Paris, 1946.

2. Le retard sera en fait entièrement rattrapé fin avril 1940, avec 248 sections sanitaires automobiles au front, totalisant 6 607 sanitaires (3 299 légères et 3 308 lourdes). La part des unités de transport sanitaire issues des libéralités de la SSBM ou d'organismes étrangers est, comparativement, restreinte.

3. Monsuez (Jean-Jacques), « Les sections sanitaires automobiles féminines », *Revue historique des armées*, n° 247, 2/2007, p. 98-113.

4. Pineau (Frédéric), *Les femmes au service de la France*, Histoire et collections, Paris, 2006.

5. Ducos (H.), *op.cit.*, p. 174.

6. Le professeur Antoine Depage commandait l'ambulance belge « ambulance de l'Océan » en 1914-1918.

7. Ducos (H.), *op.cit.*, p. 175

8. Ducos (H.), *op.cit.*, p. 174. Les Espagnols et les Luxembourgeois, eux aussi en nombre à la Légion étrangère lors de la Grande Guerre, y seront encore en 1940, puis surtout dans les rangs de la 13e DBLE de la France libre. Les sections sanitaires automobiles féminines françaises comptent, par ailleurs, en 1940 plusieurs volontaires belges, suisses, britanniques, américaines, danoises et une luxembourgeoise. Voir : Monsuez (Jean-Jacques), « Les sections sanitaires automobiles féminines », *op.cit.*, p. 98-113.

9. SHD/GR, 34 N 972, courrier de W. Heineman à la direction du service de santé, le 21 mai 1940. Le siège de l'ambulance norvégienne est 9 boulevard Suchet, Paris 16e.

10. SHD/GR, 34 N 972, courrier du général de corps d'armée Azan au ministre de la Guerre, le 18 mars 1941.

11. Ibid.

12. SHD/GR, 34 N 971. Ce fascicule de présentation de l'*Anglo-French Ambulance Corps*, rédigé en anglais par W. Bratt et J. Baldwin-Webb est destiné aux éventuels donateurs, comme en témoignent l'argumentaire et les parrainages prestigieux, qui en occupent une page sur quatre, et réunissent Daladier, Chamberlain, Churchill, les ministres français Reynaud, Mandel, Champetier de Ribes, les représentants des cultes catholiques, protestants, israélites, musulmans

français et anglais, ainsi qu'un parrainage médical par le professeur Roussy, recteur de l'université de Paris et le professeur Gosset de l'Académie de médecine.

13. SHD/GR, 34 N 971.

14. SHD/GR, 34 N 971. Cet embarquement n'a évidemment pas pu avoir lieu, compte tenu de l'évolution des opérations.

15. SHD/GR, 34 N 971, courrier du sous-lieutenant Metifeu au capitaine Lambois, 31 mai 1940.

16. SHD/GR, 34 N 971, courrier du 28 mai à M. Wibault.

17. SHD/GR, 34 N 971, courrier du médecin commandant Reynaud à la direction du service de santé en date du 13 novembre 1940.

18. La formation s'illustrera ensuite aux côtés de la 1re DFL dans les combats de la France libre. Voir : CHAULIAC (Guy), *Le service de santé de la France Libre, 1940-1943*, éd. Chauliac, 1994.

19. "*She insists that the unit be called by both our names*". BORDEN (Mary*), Journal down a blind alley*, Hutchinson & Co publishers, Londres, 1946. Récit de l'histoire de l'ambulance Hadfield-Spears, par *lady* Spears, publié sous son pseudonyme de Mary Borden. Le récit comporte deux parties, la première consacrée à l'ambulance chirurgicale légère n° 282 pendant la campagne de France, en 1940, la seconde à la campagne de l'ambulance au sein des Forces françaises libres jusqu'en 1945. Voir aussi : CHAULIAC, *Le service de santé de la France Libre, op.cit.*

20. Les médecins français de l'unité ont été choisis avec soin. Jean Gosset est le fils du professeur Gosset, membre de l'Académie de médecine, qui parraine par ailleurs l'*Anglo-French Ambulance Corps* ; le futur professeur Jean Bernard a certainement été choisi pour des qualités déjà reconnues de ses pairs.

21. BORDEN (M.), *op.cit.*, p. 24.

22. *Ibid.*, p. 32.

23. *Ibid.*, p. 59.

24. *Ibid.*, p. 83.

25. *Ibid.*, p. 30.

26. *Ibid.*, p. 38.

27. *Ibid.*, p. 89.

28. *Ibid.*, p. 42.

29. *Idem*.

30. *Ibid.*, p. 84. "*I had brought the girls to France, I was responsible for them, and France was disintegrating before our eyes*."

31. Dans la seconde partie de cette chronique de l'ambulance, aux côtés des Forces françaises libres, blessés, médecins et chirurgiens reviennent au premier plan du récit, du fait de l'engagement en première ligne. « *Il y avait, dans ce bloc de Tobrouk 80 lits occupés par des blessés thoraciques graves, dont de nombreux Allemands... des fantômes, silencieux entre la vie et la mort... Avec huit de nos infirmières, Fruchaud et madame Butherne à l'avant, nous étions prêts.* » (p. 165) « *À Bir Hakeim, Thibaut* [le médecin capitaine Paul Thibaux], *resté après notre départ, avait opéré 21 blessés graves sous les bombes.* » (p. 175). L'ambulance s'est acquis la reconnaissance de tous les FFL. « *L'ambulance Hadfield-Spears a été l'infrastructure santé la plus prestigieuse des FFL. Son histoire se confond avec celle de la 1re division française libre... Elle accompagnera "sa" DFL jusqu'à la victoire. Elle a traité 22 500 blessés et malades, dont 7 000 en Lybie, 400 volontaires sont morts sous ses tentes.* » CHAULIAC, *op.cit.*, p. 136.

32. SHD/GR, 34 N 970.

33. SHD/GR, 34 N 970, courrier adressé par Y. McDonald au capitaine Lambois à la direction du train le 7 juin.

34. MUIR (Peter), *War without music*, Scribners Ed, New York, 1940. Peter Muir, qui a été ambulancier dans l'American Field Service a déjà deux citations et la croix de guerre 1914-1918.

Premier Américain a avoir manifesté son souhait de s'enrôler dans une unité sanitaire américaine au service de la France, il se tourne par défaut vers la Légion, malgré son âge.

35. SHD/GR, 34 N 970, sections sanitaires de volontaires américains.

36. Muir (P.), *op.cit.*

37. Cette demande d'engagement avec photo d'identité est archivée, comme celle de tous les volontaires de l'AFS, en SHD/GR, 34 N 972. On peut noter aussi que la caution que donne Lovering Hill remplace le serment que chacun des engagés ne peut donner à titre personnel, compte tenu des restrictions des autorités américaines. Elle est rédigée sur le papier à en-tête officiel de l'AFS, qui mentionne en première ligne (et associe assez élégamment) le président d'honneur, William C. Bullitt, ambassadeur des États-Unis en France.

38. SHD/GR, 34 N 972, courrier du 24 avril au capitaine Lambois : « *En rentrant de la cérémonie aux Invalides cet après-midi, j'ai immédiatement examiné les dossiers des volontaires dans le but d'éclairer la question de leur âge* » ; et additif à l'instruction n° 7776 du 18 avril 1940 : « *Cette section est exceptionnellement autorisée à comprendre treize conducteurs âgés de plus de 41 ans.* »

39. Bulletin n° 1 de l'*American Volunteers Ambulance*, SHD/GR, 34 N 970.

40. *Ibid. "The American Volunteers Ambulance announces that its first Section composed of twenty ambulances, one staff car and a personnel of thirty-five Americans, is now ready to proceed to the front to be attached to a French division. General John J. Pershing has authorized this first section to be named the John J. Pershing Section."*

41. SHD/GR, 34 N 970.

42. SHD/GR, 34 N 970, courrier au commandant Elies, sous-direction du train, le 18 avril 1940. La pluie de citations qui couvrira ensuite ces conducteurs d'éloges nuance évidemment le commentaire.

43. Muir (P.), *op.cit.*, IV, The Front at last.

44. *Ibid.*

45. *Ibid*. VI, *A trip to heartbreak*.

46. Rock (Georges). *France 1940, History of the American Field Service 1920-1955*, New York, 1956.

47. *Ibid*.

48. Muir (P.), *op.cit.*, IX, *The bombing of Beauvais*.

49. Rapport du lieutenant Gillon au capitaine Lambois le 1er juin 1940. SHD/GR, 34 N 970. La phrase vient évidemment corriger la petite raillerie de son rapport du 18 avril (voir note 42).

50. SHD/GR, 34 N 970, rapport du sous-lieutenant Olivier, le 5 août 1940.

51. Rock (G.), *op.cit*.

52. Muir (P.), *op.cit*, VI, *A trip to heartbreak*.

53. *Ibid,* VIII, *Work and play*.

54. *Ibid*, I, *Prisoners of the Nazis*.

55. SHD/GR, 34 N 971, courrier du sous-lieutenant Metifeu (démobilisé) au capitaine Derutin, sous-direction du train, 13 août 1940.

56. SHD/GR, 34 N 972, courrier au capitaine Haranger, 11 juillet 1940.

57. SHD/GR, 34 N 972.

58. SHD/GR, 34 N 972. Le courrier adressé à la direction du train (capitaine Derutin) comporte une annexe avec les matricules des 19 sanitaires, 3 camions et 2 voitures de liaison concernées.

59. SHD/GR, 34 N 970, note de service du 2 juillet du sous-directeur du train (Foare).

60. SHD/GR, 34 N 970, note pour l'état-major de l'armée, 1er bureau, le 29 août 1940. On retrouve trace de la 5001/19 peu après.

61. SHD/GR, 34 N 970, arrêté 2730 I/EMA du 3 septembre 1940, rédigé à Vichy par le général Colson.

62. SHD/GR, 34 N 970, compte rendu de dissolution par le sous-lieutenant Olivier (démobilisé).

RÉSUMÉS

Parmi les nombreux étrangers à s'être mis au service de la France à la veille de la Seconde Guerre mondiale, ceux affectés aux formations sanitaires occupent une place particulière. Souvent issus de milieux sociaux ou professionnels privilégiés, instruits, ils se sont engagés avec des motivations réfléchies qui donnent à leur perception de la campagne de mai-juin 1940 une dimension différente de celle qu'ont pu rapporter les combattants et les civils français. Leur regard sur les opérations militaires, auxquelles ils assistent, même s'il est souvent marqué d'une partialité francophile, bénéficie en effet de l'objectivité qu'a l'observateur extérieur étranger. Aussi, le discernement dont ils font preuve dans l'analyse de la déroute française fait-il tout l'intérêt des chroniques de la campagne que quelques-uns d'entre eux ont rédigé dans les années qui ont suivi.

Among the many foreigners who placed themselves in the service of France on the eve of World War II, those assigned to health facilities have a special place. Often from social circles or privileged, educated professionals, they committed themselves for thoughtful reasons that give their perception of the campaign of May-June 1940 a dimension different from that of French combatants and civilians. Their view of the military operations in which they participated, though often marked with a Francophile bias, benefit indeed from the objectivity of a foreign outsider. Also, the judgment they show in their analysis of the French defeat is of great interest in the campaign chronicles that some of them wrote in the years that followed.

INDEX

Mots-clés : Deuxième Guerre mondiale, étrangers, service de santé

AUTEUR

JEAN-JACQUES MONSUEZ

Médecin des hôpitaux de Paris, cardiologue, il est aussi l'auteur de plusieurs articles portant sur l'implication des étrangers dans l'armée française parus dans la *Revue historique des armées* : « Des chars français premiers blindés israéliens », « Des Luxembourgeois au service de la France », « Artillerie de marine Hotchkiss, un fleuron français à la fin du XIX^{e} siècle », « Les sections sanitaires automobiles féminines ».