

# Les années Vichy du général STEHLIN

**Le général d'aviation Paul Stehlin est né allemand à Hochfelden (Bas-Rhin) le 11 août 1907 d'un père alsacien chef de gare, Wilhelm Stehlin, et d'une mère mosellane, Eugénie Vidal. Il voulait être pilote de chasse, mais son excellente pratique de l'allemand fit au contraire qu'on lui demanda d'espionner la construction aéronautique hitlérienne, puis d'être l'interprète de l'amiral Darlan lors de sa première rencontre avec Hitler la veille de Noël 1940, près de Beauvais.**

« *Mon origine, écrit-il dans ses mémoires, m'a donné la connaissance de la langue allemande et le goût de connaître l'Allemagne.* » Mais sa mère et son grand-père maternel lui insufflèrent également le culte patriotique français. Ce grand-père avait été maréchal des logis pendant la guerre de 1870 et attelait chaque année en août sa voiture pour aller fleurir dans les environs de Metz, près de Gravelotte, la tombe d'un soldat français. Deux fois au moins, le jeune Paul a été de cette expédition de dix heures

A la déclaration de la guerre de 1914, sa famille revint habiter en Alsace. En 1916, il entre au lycée de Colmar. Ses professeurs allemands lui reprochent sa passivité aux démonstrations patriotiques imposées. Il est le dernier de la classe, mais en novembre 1918, il assiste à l'euphorique entrée des troupes françaises dans la ville. Et en 1923, le général sénateur Stuhl le fait inscrire au Prytanée (lycée militaire) de La Flèche (Sarthe), bien qu'il ne fût pas fils de militaire. Il décide d'être aviateur, d'autant que l'aviation française était alors la première du monde.

## Sous le charme d'Hermann Goering

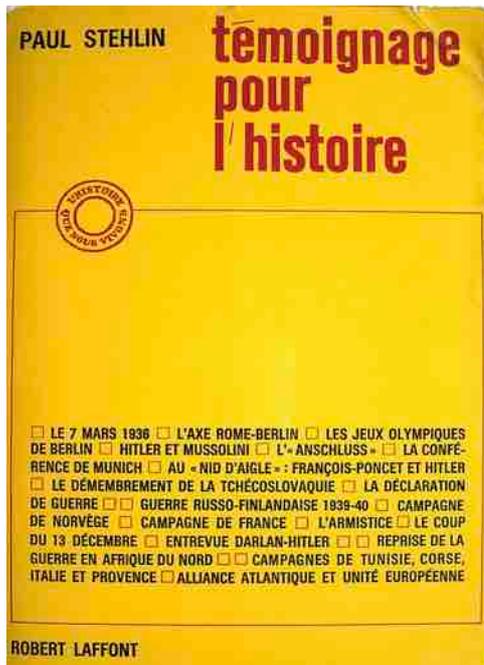
Affecté en mars 1930 au 2<sup>e</sup> régiment d'aviation de chasse à Strasbourg, il suit à l'invitation de son colonel les cours du *Centre d'études germaniques* de l'université. Il perfectionne son allemand, s'intéresse à l'Allemagne, à son histoire, à sa vie politique, lit et relit *Mein Kampf*, en discute avec ses professeurs. Ce qui le fait nommer fin octobre 1933, au 2<sup>e</sup> bureau de l'état-major de l'armée de l'air à Paris. Il participe à des compétitions aériennes dans des pays voisins de l'Allemagne, se lie à des aviateurs autrichiens, hongrois et allemands hostiles au nazisme. Fin 1934, un officier allemand lui remet ainsi à Sarrebruck, par besoin d'argent, le plan détaillé de réarmement aérien de l'Allemagne. Si bien que fin 1935, à 28 ans, il est nommé adjoint de l'attaché de l'air à l'ambassade de France à Berlin.

Bien vite, il est présenté à Goering, 2<sup>e</sup> personnage du III<sup>e</sup> Reich et chef de la *Luftwaffe*. Il fait la connaissance des généraux d'aviation Milch, Udet (le directeur technique de la *Luftwaffe*) et Bodenschatz, qui le font assister aux grandes manœuvres militaires allemandes, visiter les nouvelles usines d'aviation... Il peut survoler l'Allemagne en tous sens pour observer sa transformation. A la fin de 1936, il conclut qu'en un an le nombre des avions (civils compris) avait quadruplé (400 X 4) et que la défense aérienne et les transmissions s'étaient accrues bien davantage.

Le 17 août 1938, il accompagne le général Vuillemin, chef d'état-major général de l'armée de l'air française, pour une visite d'une semaine en Allemagne, « *entièrement organisée par le maréchal Goering* ». Cet étalage a évidemment pour but de tétaniser Paris et de le persuader de la supériorité irrattrapable de la nouvelle *Luftwaffe*<sup>1</sup>. François Kersaudy, le biographe d'Hermann Goering parle ainsi de « *vaste entreprise de séduction et d'intimidation, dont l'une des principales cibles est le capitaine Paul Stehlin, cet Alsacien-Lorrain de vingt-cinq ans, fort beau de sa personne et parlant parfaitement l'allemand* ». « *La conscience d'une infériorité française, ajoute François Kersaudy, jouera un rôle essentiel dans la capitulation de Munich à la fin de septembre 1938.* »<sup>2</sup>

Le capitaine accompagne également l'ambassadeur de France André François-Poncet à la conférence de Munich des 29 et 30 septembre 1938, qui entérinera le partage de la Tchécoslovaquie. Au cours de la négociation, il informe le président Daladier, que selon ses renseignements, la *Luftwaffe* se tenait alors sur le pied de guerre, prête à intervenir contre Prague, d'où la passivité française face à Hitler. Aussi, Georges-Marc Benhamou l'accuse-t-il de s'être laissé trop naïvement intoxiquer<sup>3</sup>.

Stehlin accompagna aussi André François-Poncet le 18 octobre 1938, à bord d'un avion personnel de Hitler venu le chercher au Bourget, jusqu'à son nid d'aigle de Berchtesgaden, à 1 900 m d'altitude, où le *Führer* se prendra la peine de lui décrire, à lui le petit attaché de l'air, le panorama de fenêtre en fenêtre. Après l'attaque contre la Pologne, il est muté aux mêmes fonctions à Copenhague.



Le capitaine Stehlin au centre de la photo, au second plan, entre Goering et le général d'aviation français François d'Astier de la Vigerie à Karinhall, la résidence privée du ministre de l'Air allemand<sup>10</sup>.

En janvier 40, le ministre de l'Air Guy La Chambre l'intègre ensuite, avec le grade de « *commandant fictif* », à une mission militaire de 5 officiers auprès du général Mannerheim en Finlande, devant préparer l'aide aérienne que la France pourrait lui apporter contre la Russie. Mais le projet fait long feu. L'Allemagne ayant attaqué la Norvège le 9 avril 1940, il y rejoint le corps expéditionnaire français et assiste à une nouvelle déroute. Il est réembarqué vers Scapa Flow, arrive à Londres le 8 mai, puis à Paris le 12. Il est alors affecté au groupe de chasse III/6, d'abord basé à Chissey dans le Jura, puis à Coulommiers, en Seine-et-Marne.

Lors de la bataille de France, « *jour après jour, se souvient-il, nous accomplissons des missions sans grande valeur, en face d'adversaires plus nombreux, mieux équipés et organisés, plus entraînés que nous.* » Il pâtit du manque d'un réseau de transmission « *serré et éprouvé. Nos pertes sont lourdes, dans mon unité surtout. Les avions venus des écoles en renfort sont de qualité médiocre. Les pilotes qui arrivent n'ont pas l'entraînement suffisant.* » Début juin, son groupe de chasse est replié près de Toulon. Ses *Morane 406* sont alors échangés contre des *Dewoitine 520* flambant neufs. Mais à Toulouse, où ceux-ci étaient assemblés, il en restait beaucoup d'autres, inemployés. Ils auraient pu changer le sort de la bataille aérienne, estime Stehlin.

Après avoir protégé Toulon et Marseille contre les attaques aériennes italiennes et allemandes, l'ordre tombe le 19 juin, de rallier Perpignan, puis l'Algérie. Les 39 *Dewoitine* du groupe réussissent à rallier Constantine, mais le projet de rejoindre Malte tombe à l'eau suite l'attaque anglaise contre le flotte française de Mers-el-Kébir.

## **Rappelé à Vichy par le général Bergeret**

Fin octobre 40, le général d'aviation Jean Bergeret, qui avait co-signé les armistices germano-italiens et qui était devenu secrétaire d'Etat à l'aviation, rappelle Stehlin, désormais commandant, à Vichy pour lui confier de nouvelles missions de renseignement. Dès son arrivée, le 8 novembre, il le met dans la confiance. « *Il insiste sur les avantages que la France a tirés (de l'entrevue de Montoire) : la neutralisation des prétentions italiennes et espagnoles sur l'Afrique du nord française et la possibilité d'entretenir sur ce vaste territoire des forces militaires faciles à dissimuler. Il me parle aussi, dit Stehlin, de relations maintenues entre Vichy et Londres et de l'arrivée prochaine d'un ambassadeur américain. La mésentente avec l'Angleterre n'est qu'une façade.* »

Bergeret lui procure une place près de son bureau, puis le charge d'accompagner en train l'amiral Darlan et le général Huntziger, ministre secrétaire l'Etat à la guerre, aux négociations à l'ambassade d'Allemagne à Paris avec l'état-major allemand, le 29 novembre, puis de nouveau le 10 décembre 1940, sur la possibilité de reconquérir les colonies africaines passées aux gaullistes, dont le Tchad par où transitaient déjà vers l'Egypte des avions américains montés au Sierra Leone. Bergeret qui ne voulait pas y aller lui-même, demanda donc au parfait bilingue qu'était Stehlin de noter pour lui tout ce qui s'y dirait.

Stehlin prétend ne pas avoir assisté aux conversations, mais en apprend néanmoins assez sur les attitudes de Laval, Darlan et Huntziger. Dès son retour à Vichy, il en rend compte à Bergeret dans un long rapport, que celui-ci remet au Maréchal. Le projet d'éviction de Laval du gouvernement commence alors à se dessiner. Mais il s'est terminé, comme on sait, par une nouvelle pantalonnade. Et à Vichy l'on s'étonna que Hitler n'en ait pas tiré prétexte pour occuper la France entière, bien qu'Otto Abetz et Ribbentrop l'y aient poussé<sup>4</sup>.

Plusieurs auteurs contredisent toutefois cette présentation des faits. Pour M. le Pr Paxton, qui se fonde sur le compte-rendu allemand, Stehlin a bien assisté aux discussions de Paris<sup>4</sup>. Dans ses *Mémoires*, Fernand de Brinon, l'ambassadeur de Vichy en zone occupée, dit qu'il a même demandé aux Allemands un renforcement de l'aviation française en Afrique. Jean-Marc de Foville donne ainsi le détail de ses demandes : remise en route sans délai des fabrications aéronautiques, reprise de la fabrication des munitions, rappel du personnel navigant en congé, réouverture des écoles d'aviation et arrêt des livraisons d'essence à l'Italie. Le 10 décembre, Stehlin aurait même fait état de renseignements, reçus par l'état-major de l'armée de l'Air, sur les fabrications d'armement en Afrique équatoriale anglaise et proposé le bombardement de la zone industrielle de Takoradi au Ghana<sup>5</sup>.

Mais rien ne sera finalement jamais entrepris par Vichy contre les colonies dissidentes, son intention étant seulement d'obtenir des Allemands, au prétexte du péril anglo-gaulliste et des visées italiennes, la permission d'avoir plus de moyens militaires en Afrique.

Dans la foulée, Bergeret convainc Pétain d'utiliser Stehlin pour une autre mission : se rendre secrètement à Berlin pour tenter de connaître auprès d'un de ses anciens bons contacts, le général Bodenschatz, les raisons pour lesquelles Hitler n'a toujours pas ordonné l'occupation de la France entière. Bergeret et Pétain l'en entretiennent alors dans le bureau du Maréchal : « *Pendant près d'une heure, raconte Stehlin, le Maréchal me parla de sa politique, de son désir de garder secrètement de bonnes relations avec l'Angleterre.* » Mais à en croire Stehlin, il perdait alors déjà le fil de sa pensée.

Stehlin, en tout cas, partit le jour même, 18 novembre 1940, avant midi, à Paris par la route, d'où il prit le train le lendemain pour Berlin. Là, il revit effectivement le général Bodenschatz, qui lui confia que si Hitler n'avait toujours pas occupé toute la France c'était pour ne pas donner prétexte à toute l'Afrique française de rejoindre la dissidence gaulliste. Bodenschatz le fit ensuite revenir à Paris en avion pour éviter qu'Otto Abetz, l'ambassadeur allemand à Paris, ne s'aperçoive de son absence.

A Vichy, Stehlin revoit Pétain, mais sans Bergeret. « *L'entrevue est pénible et décevante, raconte-t-il. Le Maréchal ne semble plus se souvenir de m'avoir jamais vu. Je sais maintenant qu'il n'y a plus chez ce beau vieillard qu'une manifestation intermittente de la pensée, de la volonté et de l'autorité.* » Stehlin le redit à Bergeret : « *Il n'y a plus de maréchal Pétain ! Tout ce qu'il dit est incohérent et sans rapport avec ce que je viens d'entreprendre. Je n'ai plus rien à faire ici. Depuis juin, nous faisons fausse route.* » Bergeret tente de le rassurer : « *Vous n'avez pas complètement perdu votre temps. Les renseignements que vous avez eus seront communiqués à Londres.* »<sup>1</sup>

Le 10 décembre 1940, Stehlin accompagne le général Bergeret à une réunion à Paris avec Warlimont, Laval, Huntziger et Darlan, où est à nouveau évoquée la possibilité d'une attaque offensive visant à reconquérir les territoires perdus de l'Afrique équatoriale française. Stehlin présente un plan de bombardement des bases importantes des colonies anglaises voisines, mais auquel il ne sera pas non plus donné de suite<sup>6</sup>.

## Interprète de l'amiral Darlan

Dans l'après-midi du 23 décembre 1940, au moment où Stehlin allait rejoindre sa mère à Villeneuve-sur-Lot pour les fêtes de Noël, l'amiral Darlan le fait demander pour une troisième mission : comme il ne savait pas l'allemand, il voulait qu'il l'accompagne auprès de Hitler, qui lui avait donné rendez-vous près de Beauvais. Stehlin refuse d'abord, mais Bergeret le supplie d'accepter : « *C'est une mission d'information. Il est dangereux de laisser Darlan sans témoin* ». Stehlin accepta donc.

Darlan avait deux lettres du Maréchal à remettre au *Führer*, l'une expliquant l'éviction de Laval, l'autre son absence à Paris pour le retour des cendres de l'Aiglon. Après avoir dormi dans un hôtel de la rue de Varenne à Paris, l'amiral et Stehlin reprirent la route le lendemain matin dès 7 heures. Mais leur chauffeur allemand se perd dans la campagne du Beauvaisis. Ils arrivent donc très retard en gare de La Boissière-le-Déluge, où le *Führer* les attendait, furieux, dans son wagon-salon, avec Otto Abetz et Paul Schmidt son interprète.

Ils prennent place en face d'eux. Hitler parcourt les deux lettres, puis demanda aux Français de ne plus réclamer le transfert de leur gouvernement à Versailles comme le prévoyait la convention d'armistice, car il ne voulait pas qu'on croit qu'il vit sous la pression allemande. Puis il se lança dans une longue péroraison sur sa politique à l'égard de la France. Darlan écouta religieusement sans rien comprendre. A la fin, il répéta la volonté de collaboration du gouvernement français, même si sa composition avait été modifiée avec le remplacement de Laval par Flandin.

Revenu à Vichy, Stehlin rendit compte à nouveau de toutes ses observations « *aux hommes qui avaient alors la possibilité de les acheminer sur Londres : Bergeret, Ronin et Daillière* », puis il partit à Villeneuve-sur-Lot chez sa mère. Mais début février 1941, Darlan le reconvoque au ministère de la Marine pour lui annoncer qu'Otto Abetz souhaitait sa révocation. Soulagement ! Stehlin ne souhaitait rien d'autre que de pouvoir quitter enfin le renseignement qu'il exérait. Bergeret l'envoie alors secrètement à Alger pour qu'il informe Weygand de tout ce qu'il savait sur Darlan et pour qu'il le convainque de rester à Alger, même si Darlan demandait son départ. Dès le lendemain de son arrivée, Weygand mit donc un avion à sa disposition pour une tournée d'une dizaine de jours à travers toute l'Afrique du nord afin qu'il explique aux officiers et hauts fonctionnaires de confiance ce qui se traitait à Vichy. A Alger, Stehlin rencontra également le représentant des services spéciaux américain, le lieutenant-colonel Solborg, qui lui conseilla de rester en Afrique vichyste pour pouvoir commander une aviation de chasse le moment venu.

En mai 1941, Stehlin se voit ainsi confier le commandement du groupe de chasse 1/4 à Dakar. Fin 1942, après le débarquement américain en Afrique du nord, il peut ainsi rallier la base aérienne de Casablanca. Mais il est déçu par l'indécision des chefs militaires des trois armes, qui persistaient à proclamer leur loyauté envers Pétain tout en se mettant à la disposition des Alliés. Il finit par être affecté comme officier de liaison auprès du commandant aérien allié à Alger. L'air-marshall Hugh Pugh Lloyd le charge alors de suivre le réarmement de l'aviation française et tout particulièrement de ses groupes de chasse, et de coordonner leurs opérations. Leurs missions consistent alors à protéger les convois de bateaux le long de la côte nord-africaine.

A partir de décembre 43, Stehlin partage son temps entre Alger et Naples. En avril 44, à son invitation, il accompagne le général de Gaulle dans sa visite aux forces terrestres et aériennes à Alger. Quatre jours plus tard, il dîne chez lui, aux côtés de Mme de Gaulle. Mais près de Bastia, il a un entretien avec de Lattre de Tassigny qui tourne au vinaigre, ne l'ayant pas encensé comme il le souhaitait. Ses groupes de chasse atterrissent en Provence fin août 1944. Mais ils relèvent désormais d'un ministre de l'air communiste, François Grenier, avec lequel il a d'ailleurs une dispute.

## Atlantiste et churchillien

De plus en plus atlantiste, Stehlin accepte, après la guerre, de rester à Londres comme conseiller militaire dans les divers organismes chargés de l'élaboration des traités avec les pays vaincus. En 1947, il passe attaché de l'air à Londres et soutient le mouvement créé par Winston Churchill pour l'unité de l'Europe. Après la signature du traité de Bruxelles d'avril 1948, il siège au comité militaire de l'*Union occidentale*, d'où allait sortir l'OTAN. Il quitte Londres fin septembre 1950. Successivement collaborateur des ministres Moch, Bidault et Plevin à Paris,

il vit de l'intérieur l'échec de la CED (*Communauté européenne de défense*). En 1952, il est nommé à Washington adjoint au chef de la délégation française au groupe militaire permanent de l'Alliance atlantique.

Après l'affaire de Suez, il est nommé au 1er commandement aérien tactique à Lahr (RFA). Pendant une courte période, Stehlin commande alors en second la plus importante force aérienne tactique alliée en Europe, avant de revenir à Paris comme major général des armées, puis comme chef d'état-major de l'armée de l'air. Ses mémoires se terminent sur une vision aérienne très touchante de l'unité humaine de la vallée rhénane et sur la cérémonie de réconciliation franco-allemande de Gaulle-Adenauer le 8 juillet 1962 à Reims, dont il a été le témoin<sup>4</sup>.

Il prend sa retraite en 1963, à l'âge de 56 ans, comptant que de Gaulle lui confie l'ambassade de Washington. Mais il n'est nommé que conseiller d'Etat en service extraordinaire. Très déçu, il démissionne quatre mois plus tard et pantoufle dans l'industrie aéronautique américaine comme vice-président Europe de *Hughes AC*, qui cherchait alors à s'implanter en Europe.

## **Contre Marcel Dassault**

Il se présente aux élections législatives de juin 1968 dans le 16e arrondissement et démissionne par conséquent de son emploi américain, mais trouve d'autres activités dans des sociétés françaises, car, dit-il, « *sans activité professionnelle, ma vie politique eut été impossible* ». Au cours de sa campagne électorale, il s'en prend avec virulence à « *l'autoritarisme de de Gaulle* » et triomphe avec 500 voix d'avance sur Lepeu, le candidat gaulliste sortant, grâce au slogan « *Lepeu c'est peu, soyez malin, votez Stehlin !* » Il est réélu en 1973 grâce au report d'une partie des voix socialistes<sup>5</sup>.

Très lié à Giscard d'Estaing et à Poniatowski, il est partisan d'une défense européenne sous parapluie américain. Pour autant, le président Giscard ne le prend pas comme conseiller pour les questions de défense. Stehlin lui envoie des notes pour lui rappeler ses titres, mais sans résultat. Puis il divulgue la lettre qu'il lui avait écrite le 24 septembre 1974, où il écornait « *le contrat du siècle* (l'imminent renouvellement de 350 avions de chasse de l'Otan dans 4 pays européens), *qui allait devenir une fois de plus une bonne affaire pour M. Dassault, mais une mauvaise pour notre industrie aéronautique dans son ensemble* ». Comme ancien chef d'état-major de l'armée de l'air, Stehlin en voulait toujours en effet au constructeur aéronautique d'avoir en son temps su imposer au gouvernement des décisions pour le développement de l'aviation française contre son avis et celui de l'état-major.

Il croyait donc que le *Mirage F-1* de Dassault l'emporterait face à ses concurrents américains, le *F-16* de General Dynamics et le *F-17* de Northrop. En réalité, les jeux étaient déjà faits : la Belgique, la Hollande, la Norvège et le Danemark allaient retenir le *F-16*. Pour les gaullistes, il fallait alors un bouc émissaire, explique Pierre Assouline, le biographe de Marcel Dassault : le 6 novembre, *Le Figaro* divulgua la lettre de Stehlin du 24 septembre, assortie de graves accusations suivant lesquelles il trouvait les chasseurs américains « *indiscutablement supérieurs* ». A l'Assemblée nationale, c'est aussitôt la curée. Il se voit contraint de démissionner de son groupe parlementaire réformateur et de la vice-présidence.

L'affaire rebondit le 6 juin 1975, lorsqu'une dépêche de Washington révéla que Northrop avait également rémunéré Stehlin de 1964 à 1974 comme conseiller, jusqu'à hauteur de 7 500 dollars par an. Un journaliste de *France-Soir* l'appela alors au téléphone pour en avoir confirmation. Pris de court, Stehlin lui dit qu'il n'était pas au courant et qu'il allait le rappeler dans la soirée. Une demi-heure plus tard, Stehlin était renversé par un autobus de la RATP avenue de l'Opéra en sortant de son bureau. Il en décéda à l'hôpital Cochin le 22 juin suivant, à 68 ans, sa veuve écartant la thèse du suicide, le général ayant toujours été très croyant. Il faut donc croire à un accident d'étourderie, aggravé par le début de surdité de la victime. Dès le 7 juin, lendemain de l'accident en tout cas, il se confirma que le *Mirage F-1* avait perdu le marché du siècle<sup>8 9</sup>.

Le général Stehlin a une petite place à son nom dans les quartiers nord-est de sa ville natale de Hochfelden.

**Jean-Claude STREICHER (3 décembre 2023)**

(1) Paul Stehlin : « *Témoignage pour l'histoire* », Robert Laffont, 1964, 379 p. (2) François Kersaudy : « *Hermann Goering* », Perrin, 2009, p. 230 et 247. (3) Georges-Marc Benhamou : « *Le Fantôme de Munich* », Flammarion, 2007, p. 90. (5) Jean-Marc de Foville : « *La collaboration* », CAL, 1969, p. 130-132. (6) Claude d'Abzac-Epezy : « *Le général Jean Bergeret et l'armée de l'Air de Vichy* », *Revue historique de l'armée de terre*, n° 192, 3e trim. 1993, p. 32-43. (7) Wikipedia. (8) Pierre Assouline : « *Monsieur Dassault* », Balland, 1983, p. 320-327. (9) <http://www.assemblee-nationale.fr/histoire/biographies>. (10) *Revue Icare*, mars 1970.