

## Vous avez vécu cela: le pont aérien de Berlin (RTL, 6 janvier 1961)

**Source:** Vous avez vécu cela: le pont aérien de Berlin / PIERRE HENRY, Henri Agogué, commentaires : Pierre Chambon.- 06.01.1961. RTL, Paris. - SON (00:35:05, Montage, Son original).  
Algérie: les accords d'Evian / Euloge Boissonade, Jean-Pierre Farkas.- Oran et Alger: RTL [Prod.], 20 mars 1962. RTL, Paris. - (07:03, Montage, Son original).

**Copyright:** Transcription CVCE.EU by UNI.LU

Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Consultez l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

**URL:**

[http://www.cvce.eu/obj/vous\\_avez\\_vécu\\_cela\\_le\\_pont\\_aerien\\_de\\_berlin\\_rtl\\_6\\_janvier\\_1961-fr-ed985e0-9f5d-4c9f-9eba-4a367e79e7b7.html](http://www.cvce.eu/obj/vous_avez_vécu_cela_le_pont_aerien_de_berlin_rtl_6_janvier_1961-fr-ed985e0-9f5d-4c9f-9eba-4a367e79e7b7.html)



**Date de dernière mise à jour:** 04/07/2016

## Vous avez vécu cela: le pont aérien de Berlin (RTL, 6 janvier 1961)

« Vous avez vécu cela », une émission écrite et réalisée par Pierre Henry et Henri Agogué.

Le pont aérien de Berlin.

À l'aube du 25 juin 1948, sur la piste de l'aérodrome de Tempelhof dans le secteur américain de Berlin, un bimoteur C-47, un vieux Dakota, se pose avec précaution. Il roule, s'approche des hangars et dès que ses moteurs sont arrêtés, les équipes de déchargement se mettent au travail. Les sacs de vivres, de courrier, de médicaments sont entassés dans les camions tandis que le commandant de l'aérodrome vient s'entretenir avec l'équipage.

Pas de temps à perdre, les enfants. Allez, prenez une tasse de café si vous voulez. Dans une demi-heure en route !

On repart à vide ?

Oh, quelques sacs de courrier, c'est tout. On n'a pas grand-chose à vous donner.

On pourrait peut-être prendre un ou deux Russes, si ça peut vous rendre service.

Oui, on verra ça au prochain voyage si la situation ne s'améliore pas.

À propos, quand est-ce qu'on vous revoit ?

Demain sûrement. Je ne pense pas qu'on nous fasse faire deux aller retour dans la journée.

Combien de temps vous avez mis ? Une heure trente-cinq ?

Trente-huit exactement.

Hein ? Vous ne pouvez pas faire un peu mieux ?

Avec ce pauvre vieux qui a déjà fait son temps ? Ça va être difficile.

Vous vous rendez compte qu'il a cinq ans de service déjà ? Le pauvre ! Il a fait Cassino ! Il a ravitaillé Patton !

Eh oui, et maintenant il ravitaille les Berlinoises.

Une sacrée déchéance pour un Dakota ! Lui qui a connu la gloire !

Et d'être le premier aujourd'hui ! Hein ? Vous ne trouvez pas que c'est glorieux ?

Oui. L'avion qui, venant de Francfort sur le Main, s'est posé sur la piste de Berlin-Tempelhof est le premier à forcer le verrou par lequel les autorités soviétiques viennent d'isoler Berlin de la zone occidentale. C'est le premier maillon de ce qui deviendra pour l'Histoire le pont aérien de Berlin.

Ce blocus de Berlin, institué la veille, le 24 juin 1948, n'a pas été une surprise totale. L'affaire de Berlin pourrissait lentement depuis pas mal de temps. À la vérité, dès la fin de la guerre, le statut de Berlin risquait déjà d'être une source inépuisable de discussions, de griefs, de malentendus. Cette ville, divisée d'abord en trois zones, puis, lorsque les droits de la France eurent été reconnus, en quatre zones, cette enclave en

secteur soviétique, cette capitale qui ne pouvait vivre que si elle était ravitaillée de l'extérieur, tout cela exigeait la mise en place d'un mécanisme d'échange et de circulation qui ne fut jamais parfaitement huilé. Il y eut pas mal de coups d'épingle pendant près de trois ans, mais c'est le 1er avril 1948 que véritablement la crise commence.

Est-ce qu'on s'arrête encore avant Berlin ?

Ah, ça non. Non, non, maintenant on doit être dans la zone soviétique, c'est le direct.

Et on arrive à quelle heure ?

En une heure dix en principe. C'est la première fois que vous allez là-bas ?

Oui, oui, je vais voir mon frère. Il est à l'état-major du général Clay, aux transmissions.

Aha !

Il m'a dit que c'était prodigieux là-bas. Et si on connaît les bons coins, il paraît même qu'on peut s'amuser, quoi.

Eh ! Qu'est-ce qui se passe là ?

Hein ?

On s'arrête, je crois.

Oui, je vois, oui.

Je croyais que c'était direct !

Oh, quand la voie n'est pas libre, généralement les trains s'arrêtent... si le mécanicien est consciencieux.

Oui, mais ça...

Propusk, pozhaluïsta !

Quoi ? Qu'est-ce qu'il raconte, celui-là ?

Papiers. Contrôle.

Ah, contrôle. Mais contrôle de quoi ?

Ben quoi, voyons, nous sommes tous Américains ici !

Papiers. Bagages. Ouvrez les bagages.

Mais enfin ! Nous venons de la zone américaine et nous allons en zone américaine, vous comprenez ?

Berlin, zone américaine.

Bagages, ouvrez !

Ah, ça non, ça. Allez, laissez cette valise, je vous en prie, je me plaindrai !

Papiers !

Non, Monsieur. Niet, niet, niet.

Alors, venez avec moi dehors.

Oui, oui, j'y vais, j'y vais. Ne vous inquiétez pas, je vais m'expliquer. Ah, mais c'est quelque chose tout de même !

Non, mais qu'est-ce qu'il a, celui-là ?

Oui, le 1er avril 1948, un ultimatum du général soviétique Dratvine est parvenu aux gouverneurs américain, britannique et français. Cet ultimatum stipule que désormais le personnel allié voyageant à travers la zone soviétique devra se soumettre au contrôle des autorités russes et que les bagages subiront également ce contrôle. Ces mesures sont jugées inacceptables par les trois gouverneurs occidentaux. Inacceptables parce que contraires à l'accord qui prévoyait l'utilisation libre et illimitée des couloirs de circulation entre Berlin et les zones de l'Ouest. Les Russes répondent qu'ils n'interdisent pas cette circulation mais qu'ils tiennent à la contrôler. Les Alliés n'admettent pas cette prétention et l'épreuve de force commence.

Après quelques semaines d'une situation confuse, à mi-chemin entre le trafic libre et le blocus total, un incident va accélérer la rupture. Cet incident se déroule le 18 juin à la Kommandatura, c'est-à-dire au siège du gouvernement interallié qui se trouve situé dans le secteur soviétique de Berlin. Ce jour-là, la séance est particulièrement longue, elle dure déjà depuis neuf heures et le délégué russe, le colonel Jelisarov, semble intarissable. Profitant d'une pause inattendue dans l'interminable discours du colonel, le général Ganeval, qui préside la séance, intervient.

Je pense... je pense, Messieurs, qu'il serait temps de lever la séance.

Oui ! Oui, monsieur Ganeval a raison.

Oui, oui, je le ferais aussi.

Comment, lever la séance ! Mais nous n'avons pas abordé l'essentiel.

L'essentiel...

Oui, l'établissement des rations quotidiennes des consommateurs berlinois !

Oh, nous verrons cela demain.

L'établissement de ces rations est bien à l'ordre du jour.

Oui, oui, c'est exact.

Mais il n'était pas prévu que vous parleriez pendant quatre heures sur les problèmes des salaires.

Le temps ne compte pas. Nous devons continuer jusqu'à ce que le programme d'aujourd'hui soit achevé.

Mais nous pouvons très bien reporter à l'ordre du jour de notre prochaine séance...

Non ! Je m'oppose à la remise d'une question si importante et je donne immédiatement mon point de vue sur ce problème de ravitaillement. À mon avis, il faut d'abord distinguer entre...

Non, moi, je m'en vais ! Vous m'excuserez, Monsieur Ganeval, mais j'ai une terrible migraine.

Comme je vous comprends, mon cher.

Le colonel Babcock me remplacera.

Allez, allez.

Comment ! Le colonel Howley quitte la séance ?

Oui, oui, il est souffrant et il m'a demandé la permission...

C'est inacceptable ! Le colonel Howley se conduit comme un vaurien. Nous exigeons des excuses !

Messieurs ! Messieurs, la séance est levée.

Des excuses !

Messieurs, Messieurs, je vous demande un peu de silence.

Et puis, non, pas d'excuses ! Nous partons et nous ne reviendrons plus.

C'est vrai, les Russes qui ont déjà quitté le Conseil de contrôle trois mois plus tôt, à peu près dans les mêmes conditions, quittent ce 18 juin la Kommandatura. La rupture s'affirme. Berlin, théoriquement divisée en quatre zones, est pratiquement divisée en deux : la zone soviétique et la zone occidentale. Une opération monétaire va achever cette rupture, opération qui se décompose en trois temps. Premier temps, le 20 juin les alliés procèdent à un échange de billets et instituent un nouveau mark, le Deutschmark, qui aura cours dans toute l'Allemagne de l'Ouest à l'exclusion de Berlin. Deuxième temps, le 24 juin l'administration soviétique crée à son tour un nouveau mark qui, lui, aura cours même à Berlin. Troisième temps, la riposte alliée est immédiate, le Deutschmark sera introduit à Berlin. Les monnaies vont s'affronter. Ce n'est peut-être pas très spectaculaire, mais c'est très grave.

C'est grave et c'est sans doute pourquoi, dans les dernières heures du 24 juin, les autorités soviétiques prennent la lourde décision d'établir le blocus total. Vers minuit la société berlinoise de distribution d'électricité, située en secteur russe, coupe le courant à destination des secteurs occidentaux. Les trafics ferroviaires, routiers et fluviaux sont stoppés. Berlin et ses deux millions et demi d'habitants sont isolés. C'est alors que le gouverneur militaire américain, le général Lucius Clay, et un de ses collaborateurs, le général Wedemeyer, établissent leur plan de secours.

Oui, 36 jours, en tout et pour tout ! Nos stocks alimentaires nous permettent de tenir 36 jours et nous avons du charbon pour un mois et demi.

Et pour ne pas toucher à ces stocks, quel est le volume de ravitaillement qu'il faudrait assurer à votre avis ?

Ben, quatre mille cinq cents tonnes par jour et encore ce serait un minimum qui n'empêcherait pas un ralentissement de la production industrielle et une réduction de la consommation.

Et bien, voyez-vous, lorsque j'étais en Chine avec le général Tunner, j'ai assuré le ravitaillement de l'Asie du Sud-Est uniquement par des transports aériens.

Oui, oui, je le sais. Mais là-bas il y avait des avions.

Mais nous en avons aussi.

Trente Dakotas. Deux tonnes cinq de charges. Qu'est-ce que vous voulez faire de ça ?

Les Anglais ?

Ils en ont trois fois moins.

Les Français ?

Ils n'ont aucun avion de transport disponible. Non ! Non, je me demande s'il ne faut pas tenter une percée en force ou, plutôt, demander à nos troupes de l'Ouest de tenter cette percée jusqu'à nous.

Mais ce serait la guerre, voyons !

Mmh, peut-être pas.

Non, non, non, cela me paraît très risqué. Non, je crois qu'il faut d'abord faire le maximum pour établir un pont aérien.

Mais je viens de vous le dire, et vous le savez aussi bien que moi, il n'y a pas d'appareils.

Il n'y en a pas en Allemagne, mais il y en a ailleurs, en Alaska, au Japon, aux îles Hawaï. Il faut les faire venir.

Oui, et pour les avoir quand ?

Et bien, plus vite on se décidera, plus vite on les aura.

Oui, vous avez peut-être raison. Allô ? Allô, appelez-moi Wiesbaden. Oui, le général LeMay.

Cet appel que le général Clay lance au général LeMay, c'est le premier élément du pont aérien de Berlin, le premier maillon de la chaîne. Mais ce qui va devenir une gigantesque entreprise n'est au départ qu'une solution de secours qu'il faut improviser avec de misérables moyens. Dès la fin de la conversation téléphonique avec le général Clay, le général LeMay appelle son adjoint Joseph Smith.

Ah, voici le problème. Ravitailler Berlin par l'air, Berlin : deux millions cinq cent mille habitants.

Je m'excuse, mon Général, mais je pense que le général Clay ne se rend pas compte...

Si, si, il se rend compte. Il ne m'a pas demandé d'assurer le ravitaillement normal de Berlin. Il m'a demandé de mettre immédiatement à sa disposition tout ce que nous pouvons trouver comme unité de transport.

En dehors des trente Dakotas qui sont en service...

Mais il y a ceux qui ne sont pas en service.

Mais parce qu'ils ne sont pas révisés. Dans leur état actuel ils sont dangereux.

La situation à Berlin risquant également d'être dangereuse, nous utiliserons tous nos appareils ! Ça fera combien ?

Oh, une centaine.

Une centaine. Et on les charge à trois tonnes...

Mmh, ça ...

Ben, il faudrait essayer ! Et si on leur fait faire deux voyages par jour, on peut donc atteindre six cents tonnes.

Oui, oui, mais pas pendant longtemps.

Ah ça, évidemment il y aura l'usure des appareils et les réparations à effectuer.

Et il est même difficile de ne pas envisager un pourcentage d'accidents.

Oui, enfin, disons qu'on peut assurer ces six cents tonnes quotidiennes pendant deux mois.

Non, quarante-cinq jours, mon Général. Je crois que c'est un maximum.

Enfin, d'ici quarante-cinq jours, j'espère que tout ça sera arrangé. J'appelle Berlin.

Six cents tonnes par jour pendant quarante-cinq jours, voilà ce qu'on pouvait attendre du pont aérien. En réalité, il va durer treize mois et va finir par déverser sur les aérodromes berlinois une moyenne ahurissante de huit mille tonnes par jour de ravitaillement. Mais quel chemin pour en arriver là ! Il faut d'abord naturellement récupérer tous les Dakotas que les forces américaines ont éparpillés dans les cimetières, en France, en Belgique, en Allemagne. Il faut faire la chasse aux pièces détachées, racler les fonds de tiroir pour récupérer des hélices, des pneus, des essuie-glaces. Il faut constituer rapidement un stock énorme de carburant. Et pour cela, on n'hésite pas à détourner de leur route, en haute mer, trois pétroliers et à les amener à Bremerhaven. Il faut aménager l'unique piste de l'aérodrome de Tempelhof qui n'est pas de taille à supporter ce carrousel. Et il faut, dès le premier jour, faire établir par des équipes de chronométrateurs un minutage précis de toutes les opérations de déchargement pour savoir à quel rythme les avions pourront se succéder.

C'est le dernier sac. Voilà terminé.

Quarante-quatre minutes.

On doit pouvoir gagner un peu. Au début, on s'est gêné.

Ben oui, vous étiez trop nombreux.

Vous voyez, il vaut mieux être quatre.

Oui, vous irez un peu plus vite. Mais ce qu'il faudra surtout, c'est prévoir d'autres camions. Des camions débâchés.

Pour pouvoir lancer les sacs dedans, directement ? Ah ben, oui, alors, ça...

Et puis, le pilote, où est-il, le pilote ?

Tiens, le voilà ! Il arrive.

Ah, par ici, Stan. J'étais en train de dire que les membres de l'équipage ne descendraient pas. Ça fait perdre ou ça risquerait de faire perdre du temps.

J'étais passé chercher la météo et le plan du vol.

Oui. On vous les apportera. Il faudra prévoir une jeep par appareil. Elle vous apportera la météo, le plan du vol du retour et même un café si vous en avez envie. Combien peut-on garer d'appareils sans gêner les manœuvres ?

Ici ? Eh ben, devant les hangars, une dizaine.

Une dizaine. Si le déchargement dure, disons quarante minutes. On peut donc avoir une arrivée toutes les quatre minutes, quinze à l'heure.

Oui.

Ce sera juste si on veut en avoir deux cents dans la journée.

Et d'autant plus qu'il y aura sûrement quelques pépins.

Ah ça, en cas de pépin, l'ordre est formel : ne pas se poser, enfin ne pas se poser ici. Si jamais le rythme est cassé, toute la journée est fichue en l'air. Si un appareil a du retard, il retourne à sa base. S'il a un pépin, il se pose où il peut. Ça coûte moins cher.

Bon, je vois qu'on nous fait signe, on peut repartir.

Allez, allons-y. Nous allons voir combien de temps ça prend.

Malgré ces préparatifs méticuleux, les débuts du pont aérien sont modestes. Ils sont même décourageants. L'usure des Dakotas se fait sentir beaucoup plus vite qu'on ne le supposait. Une partie des appareils doit même être renvoyée pour une révision intégrale dans les usines originaires de Long Island, du Texas ou de Californie. Heureusement, dès le 30 juin '48, les premiers Skymasters à quatre moteurs, qui peuvent transporter huit tonnes à une moyenne de deux cents quatre-vingt-dix kilomètres à l'heure, font leur apparition. Dès les premiers jours de juillet, des pilotes, des mécaniciens, des ingénieurs venus de Tokyo, des Philippines et de Californie, se rassemblent à Wiesbaden et à Francfort. En même temps, on construit une nouvelle piste sur l'aérodrome de Tempelhof et on aménage sur l'aérodrome de Gatow, en secteur britannique, une piste en béton de deux kilomètres de long. Grâce à ces efforts, la progression des arrivages est considérable. Au mois d'août, on atteint le chiffre de sept cent vingt-quatre vols quotidiens. Les quatre mille tonnes par jour sont dépassées. Le pont aérien coûte cher, deux cent cinquante mille dollars par jour, mais il fonctionne bien. Il fonctionne bien jusqu'au vendredi 13 août 1948, le vendredi noir.

Alors, Hans, ça ne s'arrange pas ?

Ah non, ça ne s'arrange pas. J'ai jamais vu une pluie comme ça, ça brouille tout. Il y aurait de la neige, du brouillard, on arriverait encore à les repérer, mais avec cette pluie, c'est impossible.

Et les premiers ne doivent pas être loin.

Normalement, les premiers devraient arriver au-dessus de la piste dans cinq minutes.

Il faut souhaiter que ça s'arrête d'ici là.

Pas beaucoup de chances.

Tu les as eus en radio ?



Je les ai appelés il y a cinq minutes et je leur ai dit que ça se présentait mal, que j'allais les rappeler. Mais je ne sais pas quoi leur dire.

Quand ils seront tout près il y aura peut-être tout de même quelque chose sur l'écran.

C'est risqué. Surtout qu'ils sont à trois minutes d'intervalle. Si jamais il y a un pépin au premier atterrissage, tu te rends compte d'une catastrophe ?

Dis-leur de faire demi-tour.

Ah, faire faire demi-tour à quatre mille tonnes de ravitaillement ! En ce moment, c'est criminel. Quelle heure est-il ?

Six heures quarante et une.

Il faut faire quelque chose. Allez, tant pis. Allô, ici la tour de contrôle de Tempelhof, tour de contrôle de Tempelhof. Ordre à tous les appareils qui se dirigent sur Berlin de ne pas chercher à atterrir avant d'avoir reçu de nouvelles instructions. Maintenez l'altitude, tournez au-dessus du secteur Tempelhof, Tegel, Spandau. Gardez le contact par radio. Répétez les instructions.

Ici Albatros 4. Bien compris. Ne pas chercher à atterrir.

Ici Barjot 5, compris.

Cette décision n'arrange rien. La flotte des Skymasters est obligée de se maintenir dans un espace beaucoup trop restreint. À chaque instant, les pilotes, gênés par le manque de visibilité, risquent la collision. Ils s'impatientent, s'énervent et le sergent Holmes se résigne à donner les premiers ordres d'atterrissage. À l'aide d'un radar qui ne fournit que des indications trop imprécises, il amène le premier Skymaster au-dessus du terrain, essaye de guider son atterrissage, mais c'est la catastrophe. L'appareil a pris la piste trop loin et il va buter sur le remblai. Pour éviter la même mésaventure, le second freine, trop brutalement, et ses pneus éclatent et derrière eux le troisième Skymaster capote et s'enflamme. Alors, dans l'un des appareils qui continuent à tourner au-dessus de Tempelhof, le général Tunner, qui a suivi à la radio cette avalanche de catastrophes, décide d'intervenir.

Allô, général Tunner à tour de contrôle Tempelhof. Ordre de faire cesser immédiatement les atterrissages. Tous les appareils doivent faire demi-tour et regagner leurs bases de départ. Même formation que pour l'aller. Altitude huit mille cinq cents pieds. Terminé. Huston ?

Mon Général !

Alertez Wiesbaden et Francfort. Aucun appareil ne doit décoller de là-bas.

Bien, mon Général !

Quant à nous, on va essayer de se poser.

Allô ?

Ici Oklahoma 2, ici Oklahoma 2, j'appelle Wiesbaden et Francfort, j'appelle Wiesbaden et Francfort.

Le général Tunner réussit à se poser sans dommage, mais, pour la première fois, le pont aérien de Berlin sera stoppé pendant trois heures. Cette catastrophe que des pilotes américains ont payée de leur vie motive de

nouvelles mesures. On fait venir des États-Unis vingt spécialistes du radar. On accélère l'établissement d'un troisième aérodrome à Tegel, en secteur français, qui, grâce à un tour de force, sera terminé le 5 septembre 1948. Et bientôt le pont aérien atteint une cadence qu'il n'avait jamais connue. Mais l'automne approche et, en même temps que les conditions atmosphériques deviennent plus défavorables, les besoins de la population berlinoise en charbon s'accroissent. Il faut prendre de nouvelles mesures. Les alliés les proposent aux représentants de la municipalité.

Messieurs, vous savez que les rations vont être réduites. Si la situation actuelle se prolonge jusqu'à l'hiver, ce qui malheureusement paraît vraisemblable, il ne sera possible de donner que douze kilos et demi de charbon par foyer et par semaine.

Et je pense que l'électricité aussi sera réduite.

Oui, oui. Pour les secteurs de l'Ouest de Berlin, il n'y aura que quatre heures de courant sur vingt-quatre heures. Quant au gaz, attendez, oui, c'est ça, au gaz, quatre mètres cubes par mois.

Et le ravitaillement ?

Et bien, j'espère que nous pourrons maintenir les quantités actuelles. Par conséquent, le problème numéro un va être celui du chauffage. Je vous propose donc que les arbres des rues et des parcs soient abattus et répartis parmi la population. Nous instituerons pour cela une carte de bois de chauffage.

Eh, des arbres, il en reste bien peu.

Oui, mais il ne faut rien négliger. J'ai pensé que nous pourrions également abattre des arbres dans la forêt de Grunewald.

Ah non !

Pourquoi ? Ce serait un appoint important, cela nous amènerait à un total de trois cent cinquante mille mètres cubes de bois.

Ce n'est pas possible ! Au nom des Berlinoises, je refuse de donner mon accord. Je suis sûr qu'ils préfèrent tous avoir encore un peu plus froid, mais qu'on ne touche pas à la forêt de Grunewald.

Dans toutes les capitales du monde, l'affaire de Berlin est à l'ordre du jour. Entre l'Est et l'Ouest, les rapports sont plus tendus que jamais. La corde est tout près de casser et si elle casse, c'est la guerre. La guerre à cause de Berlin et nous sommes en 1948. La victoire sur l'Allemagne date de trois ans. Cette tension internationale qui tient le monde en alerte a ses répercussions à l'intérieur de Berlin. La ville est un creuset, un creuset que ravitaillent les avions qui inlassablement se posent sur les aérodromes de Tempelhof, de Gatow, de Tegel. Un creuset où bouillonnent les passions, où s'assouvissent les vengeances et la fièvre monte à Berlin. Les manifestations se multiplient. Le 6 septembre une foule hostile se rue à l'assaut de l'Hôtel de Ville en secteur soviétique et le lendemain devant la porte de Brandebourg qui marque la limite entre Berlin-Ouest et Berlin-Est.

Regardez ! Là-haut ! Regardez, là-haut !

Un gosse ! Mais il est fou.

Mais ils vont lui tirer dessus !

Mais même si on ne lui tire pas dessus, il va se tuer.

Qu'est-ce qu'il veut faire ?

Le drapeau, pardi ! Il veut l'arracher.

Ah, mais s'il fait ça, mais ça va être terrible.

Ça y est, regardez ! Il l'a !

Ah !

Il l'a.

Il l'arrache !

Attention, les voilà !

Les Schupos, les Schupos ! Pas le moment de rester ici.

Ils ont tiré !

Sur le gosse ?

En tout cas ils ne l'ont pas eu. Regarde, il redescend avec le drapeau.

Attention, attention, ils chargent par ici !

Un mort, des dizaines de blessés. Est-ce de l'intérieur que l'affaire de Berlin va exploser ? Cette masse de Berlinois écartelée, sollicitée, écrasée peut se laisser aller à de dangereuses extrémités si, en plus, on laisse la misère l'envahir. Il faut donc que la ronde continue là-haut. Il faut que le pont aérien ne flanche pas. Et à partir d'octobre, en prévision d'un hiver pénible, les Skymasters, au lieu de repartir à vide vers Francfort et Wiesbaden, emportent avec eux des enfants, des malades, des vieillards à qui on évite des souffrances inutiles. À la fin d'octobre un espoir se lève. L'affaire de Berlin doit arriver le 26 devant le Conseil de sécurité des Nations Unies. Existe-t-il beaucoup de chances de parvenir à un accord ? C'est ce qu'un journaliste américain essaie de savoir en allant interroger quelques jours avant cette séance le maréchal Sokolovski.

Est-ce que vous pensez, Monsieur le Maréchal, que le problème de Berlin est un problème insoluble ?

Pourquoi insoluble ? En 1945 il a été réglé. Un accord a été signé.

Mais justement, les termes de cet accord n'ont pas, je crois bien, été respectés.

À qui la faute ?

La faute n'est peut-être pas imputable à l'une ou à l'autre des parties. Mais ne serait-ce pas plutôt parce que la population de Berlin est devenue un élément du problème, un élément plus actif ?

Non ! Le problème de Berlin appartient à ceux qui ont gagné la guerre. Il n'appartient pas aux Berlinois.

Oui, mais cela paraît pourtant difficile de les en dissocier.

Non.

Et quelle est votre position, Monsieur le Maréchal, à l'égard du blocus de Berlin ?

Le blocus de Berlin ?

Oui.

Il n'y a pas, il n'y a jamais eu de blocus de Berlin.

Il n'y a jamais eu de blocus de Berlin. C'est avec cet argument que, le 26 octobre '48, devant le Conseil de sécurité, le représentant soviétique oppose son veto à la résolution présentée pour mettre fin à la crise. Alors, la crise continue. Les incidents se multiplient. On n'essaie même plus de les camoufler sous une apparence de bonne foi. L'incident des pylônes de Tegel est à cet égard significatif. À proximité de l'aérodrome français de Tegel s'élevaient deux pylônes qui servaient d'antenne à l'émetteur soviétique de Radio Berlin. Le général Ganeval demande que ces deux pylônes, gênants pour les atterrissages, soient démontés avant le 16 décembre. Le 15 à minuit ils sont encore là. Le général Ganeval fait venir des unités du Génie et, le 16 décembre à 10 heures du matin, truffés d'une bonne charge d'explosif, les pylônes sautent. La réaction soviétique est immédiate. Le général Kotikov arrive hors de lui dans le bureau du général Ganeval.

Insensé ! C'est absolument insensé !

Et qu'est-ce qui est insensé ?

Les pylônes ! Les pylônes de Tegel !

Ah ! Oui...

C'était les antennes de Radio Berlin, vous le saviez !

Oui, bien sûr.

Vous saviez aussi que Radio Berlin était notre émetteur ?

Oui. Mais de votre côté vous n'ignoreriez pas que ces pylônes se trouvaient dans le secteur français.

C'est une provocation, Monsieur Ganeval !

Non. C'est de la prudence. Vous comprenez bien que ces pylônes représentaient un danger permanent pour l'atterrissage et le décollage de nos avions.

Mais vous n'aviez pas le droit !

Mais à ma connaissance, aucun accord n'existe au sujet de ces pylônes.

C'est insensé !

Et d'ailleurs, je vous avais demandé de procéder vous-même à cette opération.

C'est insensé ! Je ne comprends pas, Général, comment vous avez pu faire une chose pareille !

Comment ? Mais par la base, Général, tout simplement par la base.

La guerre de Berlin continue ainsi pendant tout l'hiver. Tous les prétextes sont bons. Quelques mètres carrés de terrain, quelques fermes, quelques usines dont l'attribution n'a pas été suffisamment précisée par les accords de 1945, cela fournit une ration suffisante d'incidents. La ration de vivres aussi se maintient. De quatre mille cinq cents tonnes quotidiennes en décembre elle passe même en janvier et février à cinq mille cinq cents tonnes, pour battre tous les records le 17 avril 1949. Ce jour-là, un avion se pose toutes les soixante-deux secondes sur un des trois aérodromes et le total de la journée s'élève à dix mille tonnes. Il n'y a plus d'inquiétude à avoir, le problème du ravitaillement ne se pose plus, le pont aérien a gagné la partie. Et en effet, en ce même mois d'avril '49, on apprend que d'officieuses discussions sont en cours à New York entre le Dr. Jessup et Jacob Malik pour la levée du blocus. Le 4 mai, les ambassadeurs des quatre grands, monsieur Chauvel, Sir Cadogan, monsieur Jessup et monsieur Malik, se rencontrent officiellement. Et le 5 mai, un communiqué est publié qui annonce la fin de toutes les restrictions concernant les communications entre Berlin et le reste de l'Allemagne. Cet accord prend effet le 12 mai 1949. Aussi, dans la nuit du 11 au 12, la gare de Helmstett, d'où va partir le premier train pour Berlin, sera remplie de candidats au voyage de toutes nationalités.

C'est un succès !

Ah ça, on va refuser du monde.

Et si c'était une blague ?

Une blague ?

Tout à l'heure le train s'arrête. Contrôle soviétique. Papiers. Demi-tour.

Non, ce n'est pas possible.

Et ben, moi, ça ne m'étonnerait pas tellement.

Et pourquoi ?

Parce que moi, je peux jamais y arriver, à Berlin. En '39, quand je suis parti, je me suis dit, dans quinze jours je vais y défiler. Pas question. En '45, je vais en occupation, je suis affecté à Berlin et au dernier moment on m'envoie à Baden. Jamais deux sans trois !

Peut-être vous allez vous casser une jambe ou simplement vous allez rater le train. Mais nous, nous serons à Berlin tout à l'heure.

Einsteigen. Der Zug in Richtung Berlin wird sofort abfahren.

Ah ! Cette fois, ça y est ! Je commence à y croire. Attention, laissez-moi monter ! Mais laissez-moi monter, bon sang ! Mais laissez-moi... mais quoi ! Écartez-vous ! Laissez-moi une petite place au moins.

Der Zug in Richtung Berlin wird sofort abfahren.

En même temps que part ce premier train pour Berlin, les premières voitures foncent sur l'autostrade, les premières péniches glissent lentement sur les canaux. Le pont aérien a remporté une belle victoire. Une victoire qui a nécessité la coopération de cinquante-six mille personnes, qui a absorbé dix-neuf millions de litres d'essence par mois. Une victoire qui se solde aussi par soixante et un morts. Une victoire qui a coûté en tout le prix d'une journée de guerre en 1944. Ce n'est pas cher, direz-vous. C'est tout de même trop payé pour une victoire qui n'a pas définitivement résolu le problème. L'affaire de Berlin dure encore.

Et vers quelle solution allons-nous ? Est-il possible, au début de l'année 1961, de fournir une réponse à cette

question ? C'est ce que nous allons demander à l'un des journalistes internationaux le plus en vue, à Raymond Cartier.

[Raymond Cartier] Oui, sans nul doute la question est encore ouverte. J'ai vu Berlin au milieu de ses ruines, sortant de la guerre toute fraîche si j'ose dire, et je viens de le voir il y a peu de jours : la transformation de cette ville est extraordinaire. Et le contraste de Berlin-Est, triste, pauvre, noire, et de la ville occidentale de Berlin est évidemment l'une des leçons de choses les plus frappantes de notre époque. La question est encore ouverte pour plusieurs raisons. L'une de ces principales raisons est sans nul doute la fuite constante des réfugiés de l'Allemagne de l'Est. Cette année encore plus de deux cent mille d'entre eux ont quitté la République populaire pour venir chercher un refuge dans l'Allemagne occidentale puisqu'il est encore possible, avec un minimum de difficultés, de passer de Berlin-Est à Berlin-Ouest. L'une des raisons pour lesquelles le gouvernement de la République de Pankow a cherché à mettre un terme à la question de Berlin, c'est incontestablement cette question des réfugiés. Verrez-vous, verrons-nous dans cette année 1961 surgir la question de Berlin comme un conflit aussi grave et aussi angoissant que celui de 1948-49 ? Bien entendu, je ne suis pas en mesure de vous répondre d'une manière affirmative ou négative à une pareille question. Je crois qu'il y a actuellement un certain nombre de signes qui indiquent plutôt une détente qu'une tension. C'est ainsi que, après un premier échec qui a eu lieu le 12 décembre, un traité de commerce germano-soviétique vient d'être signé à Bonn le 31 décembre, quelques heures avant la fin de l'année, et qu'il est à peu près admis par une lettre unilatérale que le territoire de Berlin-Ouest continuera d'être inclus au point de vue économique dans le territoire de la République fédérale allemande. D'autre part, vous avez vu les déclarations de monsieur Ulbricht parlant, en termes naturellement très vagues, mais quand même significatifs, de la possibilité d'une trêve de dieu – c'est assez curieux de voir cette expression dans la bouche d'un communiste – d'une trêve de dieu de dix années, pendant lesquelles la situation de l'Allemagne orientale sera en quelque sorte consolidée. Il est donc parfaitement possible que les négociations de cette année amènent une prolongation pour un temps indéterminé de l'immense paradoxe qu'est naturellement la situation de Berlin-Ouest. Notre sort est de vivre au milieu de paradoxes et la paix du monde repose en très grande partie sur le maintien de pareils paradoxes. Il va de soi que l'une des choses les plus inadmissibles, l'une des choses les plus intolérables pour l'esprit serait de renoncer à ces trois millions de Berlinoises de l'Ouest qui appartiennent au monde occidental, qui ont donné la preuve de leur volonté absolue et formelle et même farouche d'y rester. Par contre, il est parfaitement possible que l'ingéniosité diplomatique trouve quelque solution transactionnelle pour permettre, je vous le répète, le maintien de ce paradoxe sur lequel est fondé la paix. Mais nous tous, tant que nous sommes, nous préférons une paix fondée sur un paradoxe qu'une guerre fondée sur la logique et la raison.

« Vous avez vécu cela ». Ce soir : « Le pont aérien de Berlin ». Commentée par Pierre Chambon, cette émission de Pierre Henry, Henri Agogué et Gilbert Cazeneuve est une production des programmes de France.