Un exemple d'archéologie de l'aéronautique : la fouille de l'épave du bombardier de Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle)

An Example of Aeronautical Archaeology, the Excavation of the Remains of a Lancaster Bomber at Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle)

Jean-Pierre Legendre

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/insitu/16583>

DOI : 10.4000/insitu.16583

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Jean-Pierre Legendre, « Un exemple d'archéologie de l'aéronautique : la fouille de l'épave du bombardier de Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle) », *In Situ* [En ligne], 35 | 2018, mis en ligne le 29 août 2018, consulté le 21 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16583> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.16583>

Ce document a été généré automatiquement le 21 septembre 2021.

In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Un exemple d'archéologie de l'aéronautique : la fouille de l'épave du bombardier de Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle)

An Example of Aeronautical Archaeology, the Excavation of the Remains of a Lancaster Bomber at Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle)

Jean-Pierre Legendre

- ¹ Les vestiges des deux guerres mondiales ne sont rentrés que récemment de manière officielle dans le champ de l'archéologie. Bien que des travaux soient menés ponctuellement sur divers sites depuis les années 1980, ce n'est qu'en 2010 que le Conseil national de la recherche archéologique (CNRA) aborde le sujet dans ses débats¹. Une étape décisive intervient ensuite en 2013, lorsque Mme Aurélie Filipetti, alors ministre de la Culture et de la Communication, déclare que les vestiges résultant des conflits armés du XX^e siècle « doivent bénéficier d'une prise en compte et d'une protection identique à celles des autres éléments du patrimoine archéologique »². Dans ce contexte, la fouille, en 1997, de l'épave d'un bombardier de la Seconde Guerre mondiale à Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle) a représenté une opération pionnière, au même titre que l'exhumation de la fosse commune de 1914 de Saint-Rémy-la-Calonne (Meuse) quelques années plus tôt³. Depuis, les découvertes de ce type se sont multipliées ; dans le domaine de l'aéronautique on citera tout particulièrement le remarquable travail réalisé sur les épaves d'avion de la période 1940-1944 dans le Nord-Pas-de-Calais⁴. Ces diverses recherches mettent en évidence l'apport de la méthode archéologique à une histoire qu'on pensait jusqu'ici trop récente pour nécessiter ce type d'intervention. Mais elles nous interrogent également sur le rapport de l'archéologue avec la période contemporaine, laquelle l'amène à se confronter à des enjeux bien différents de ceux auxquels il est habitué lorsqu'il traite de périodes plus anciennes.

La découverte de l'épave

- 2 Le 23 juillet 1997, sur le territoire de la commune de Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle), les travaux d'aménagement d'une voie de desserte de la future usine d'incinération de déchets de Ludres mettent au jour des débris métalliques à une profondeur de 50 cm environ. Devant la crainte de la découverte (hélas fréquente dans la région) d'engins de guerre explosifs, l'entreprise chargée des travaux arrête immédiatement ceux-ci et alerte la gendarmerie locale. Les démineurs du service de la Sécurité civile interviennent sur le terrain dès le lendemain, mais, devant la petite taille des débris exhumés, il ne leur est pas possible d'identifier ces derniers. Les habitants des environs venus en curieux sur le site fournissent des informations plutôt contradictoires à ce sujet, parlant de la chute à cet endroit lors de la dernière guerre d'un avion (américain pour les uns et allemand pour les autres) voire, pour certains, d'une fusée V1. Ces renseignements amènent la municipalité de Fléville à contacter le service régional de l'Archéologie de Lorraine. L'archéologue dépêché sur les lieux constate la présence de nombreuses pièces métalliques sur une surface de 70 à 80 m² environ ; au milieu de cette zone se trouve une petite mare qui dégage une légère odeur d'huile et d'essence (**fig. 1**). Il est alors décidé de procéder à une fouille de sauvetage urgent afin de fournir des éléments permettant une identification de l'engin enfoui à cet endroit et, s'il s'agit bien d'un avion, de déterminer son type, sa nationalité, ainsi que les circonstances de sa chute.

Figure 1

Le lieu de la découverte avant la fouille. Au premier plan, la mare correspondant à l'entonnoir creusé par le fuselage lors du crash.

Phot. Jean-Pierre Legendre. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

La fouille archéologique

- 3 Le décapage du terrain, réalisé par les archéologues à la pelle mécanique, met en évidence quatre moteurs disposés deux par deux de chaque côté d'une dépression de forme circulaire. Les moteurs (**fig. 2**) sont découverts à quatre mètres de profondeur, complètement disloqués et accompagnés de leurs pales d'hélice tordues. À proximité des moteurs 2 et 3 se trouvent deux énormes roues en caoutchouc appartenant au train d'atterrissage. La dépression circulaire, qui se localise au centre de la zone de dispersion des fragments découverts en surface, mesure quatre à cinq mètres de diamètre pour une profondeur de deux mètres environ. Son remplissage est constitué de vase noirâtre à laquelle est mêlée une masse de débris très divers provenant de l'appareil. Il apparaît très vite qu'il s'agit là de l'entonnoir creusé par le fuselage lors du crash.

Figure 2

Quelques-uns des pistons, bielles et vilebrequins mis au jour lors de la fouille. Ils appartiennent à un moteur de type Rolls-Royce Merlin à douze cylindres.

Phot. Véronique Brunet. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

- 4 Le matériel découvert dans le remplissage de cet entonnoir appartient à la fois à la structure, à l'équipement et à l'armement de l'avion. De la structure de l'avion sont mis au jour des fragments (généralement de petite taille) de l'ossature et du revêtement extérieur en aluminium, ainsi que la roulette de queue, des plaques de blindage en acier, des fragments de matière isolante et divers câbles électriques. L'équipement et l'armement sont représentés notamment par une douzaine de bonbonnes de gaz en tôle d'acier, dont une porte encore l'inscription *Nitrogen* (azote), six mitrailleuses Browning de calibre 303 anglais (7,62 mm) et plusieurs centaines de cartouches du même calibre, isolées ou encore montées sur des fragments de bande articulée (**fig. 3**). Mêlés à ces éléments se trouvent plusieurs objets appartenant aux membres de l'équipage, dont

deux parachutes, un fragment de masque à oxygène, une semelle de botte de vol et un fragment d'uniforme en drap de laine de couleur bleu-gris, présentant une poche encore intacte. Celle-ci renferme encore une trousse médicale d'urgence comprenant un pansement et deux ampoules de morphine auto-injectables, ainsi qu'une carte imprimée sur soie représentant l'est de la France, la Belgique et une partie de l'Allemagne⁵.

Figure 3

Mitrailleuse Browning de calibre 303 anglais (7,62 mm) retrouvée parmi les débris de l'épave de l'avion.

Phot. Véronique Brunet. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

L'identification de l'appareil

- 5 Dès les premières observations sur le terrain, la présence de quatre moteurs (identifiés seulement quelques jours plus tard comme étant des Rolls-Royce Merlin) et de mitrailleuses Browning calibre 303 indiquent clairement que l'épave est celle d'un quadrimoteur anglais, probablement un bombardier. La découverte de deux plaques portant le numéro de type 683 permet ensuite de préciser le modèle et la datation de l'appareil, le chiffre 683 désignant le Lancaster, construit pendant la Seconde Guerre mondiale par la société A. V. Roe (Avro) (fig. 4).

Figure 4

Plaques d'usines de l'avion portant son numéro de type (683, correspondant au bombardier Avro Lancaster) et son numéro de série (78 001).

Phot. Véronique Brunet. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

- 6 Existant en plusieurs versions, le Lancaster est un bombardier lourd, doté d'une autonomie de 2 700 km pour une vitesse moyenne de 338 km/h (maximum : 462 km/h). De dimensions importantes (longueur : 22 m, envergure : 31 m, hauteur : 6 m), il emporte une charge de bombes moyenne de 6,3 tonnes (pouvant atteindre près de 10 tonnes dans certains cas)⁶ et possède un armement défensif de huit mitrailleuses réparties en trois tourelles (**fig. 5**). Les bonbonnes d'azote retrouvées lors de la fouille sont une autre particularité de l'équipement du Lancaster : la pression du gaz est utilisée pour amener le carburant jusqu'aux moteurs, ce qui permet d'éviter l'utilisation de pompes électriques et réduit ainsi les risques d'incendie. Livré à la Royal Air Force à partir du début de 1942, le Lancaster est construit en tout à 7 377 exemplaires et constitue l'épine dorsale des escadrilles de bombardement du Bomber Command, effectuant 156 000 sorties en Europe et larguant plus de 600 000 tonnes de bombes⁷. Le fait d'armes le plus célèbre du Lancaster a eu lieu en mai 1943, lorsque les avions du 617 *Squadron* détruisent les barrages hydrauliques de la Ruhr, gagnant ainsi leur surnom de *dambusters* (briseurs de barrages)⁸.

Figure 5

Un des deux derniers quadrimoteurs Avro Lancaster encore en état de vol, ici lors d'un meeting aérien en 2005 sur la base aérienne de la RAF de Fairford, dans le Gloucestershire.

Phot. Allan House. © Crown copyright 2005 / MOD, Open Government Licence.

- 7 Le numéro de série accompagnant le numéro de type n'apporte pas de renseignement complémentaire sur l'appareil découvert à Fléville, car il est impossible de le mettre en relation avec une date de production plus précise. C'est le fragment de matricule RA (...), peint en lettres rouges sur un fragment du fuselage, qui permet l'identification exacte de l'appareil (**fig. 6**). Cette identification a été réalisée par deux historiens spécialistes de la Royal Air Force, John-Paul Basset et Patrick Baumann. Ils identifient rapidement les lettres RA comme étant le préfixe attribué à une série de 121 avions de type Lancaster I construits sous licence par Metropolitan Vickers pour la Royal Air Force entre décembre 1944 et avril 1945. Parmi tous ces appareils, un seul était susceptible de concorder avec l'épave découverte à Fléville. Il s'agit du RA 502, appartenant au 550 Squadron, signalé par les archives britanniques comme s'étant écrasé « près de Flaville (sic) ou Flavigny » dans la nuit du 1^{er} au 2 février 1945⁹. Le plan de vol initial du RA 502 passait au nord de Nancy, par Pont-à-Mousson et Château-Salins, soit à bonne distance du lieu de la découverte. Cette différence s'explique cependant aisément par les circonstances au cours desquelles l'avion s'est écrasé.

Figure 6

Fragment de fuselage sur lequel figurent à la peinture rouge les lettres RA (...), correspondant au début du matricule du Lancaster RA 502.

Phot. Véronique Brunet. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

La dernière mission du Lancaster RA 502

- 8 Si l'on recoupe les données conservées dans les archives anglaises (notamment le *station narrative report* établi par la base d'origine de l'appareil après la perte de celui-ci) et les témoignages des survivants, les circonstances de l'accident apparaissent clairement. Le Lancaster RA 502, identifié par la lettre Z, décolle le 1^{er} février 1945 de la base de North Killingholme, dans le Lincolnshire, où le 550 *Squadron*, dont il fait partie, est cantonné depuis janvier 1944. Sa mission est de bombarder Ludwigshafen, dans la Ruhr, et il est pour cela équipé d'une grosse bombe « Cookie » de 1 800 kg et de 1 620 petites bombes incendiaires de 1,8 kg. L'équipage est le suivant : *flying officer* Aubrey Lohrey (pilote), sergent Eddie Westhorpe (navigateur), sergent Bill Anderson (opérateur bombardier), sergent Vic Cassapi (mécanicien navigant), sergent Norman Tinsley (opérateur radio), sergent Andrew James (mitrailleur supérieur), sergent Allan Jarnell (mitrailleur arrière) (fig. 7).

Figure 7

L'équipage du Lancaster RA 502, de gauche à droite : *Flying Officer* Aubrey Lohrey (pilote et commandant de bord), sergent Eddie Westhorpe (navigateur), sergent Bill Anderson (opérateur bombardier), sergent Vic Cassapi (mécanicien navigant), sergent Norman Tinsley (opérateur radio), sergent Andrew James (mitrailleur supérieur), sergent Allan Jarnell (mitrailleur arrière).

Coll. part. © Vic Cassapi.

- 9 Sa mission effectuée, le RA 502 prend la route de retour vers l'Angleterre, tous feux de position éteints pour éviter de se signaler aux chasseurs de nuit allemands. La nuit sans lune est particulièrement sombre, et c'est probablement ce manque de visibilité qui explique en partie la suite des événements. Allan Jarnell, mitrailleur arrière du bombardier, aperçoit en effet vers 20 heures un bimoteur qu'il identifie comme étant un chasseur allemand Messerschmitt 410. La présence de ce chasseur et le manque de visibilité font que le RA 502 tente une manœuvre pour s'échapper, mais il percute alors un autre Lancaster volant à proximité. Ce dernier, immatriculé NG 202, revient de la même destination et appartient au 170 Squadron basé à Hemswell. Bien que ses dérivés soient très endommagés et que le mitrailleur de la tourelle de queue ait été tué sur le coup, le pilote du NG 202 réalise l'exploit de ramener son appareil à sa base. Le RA 502 est beaucoup plus atteint puisque trois de ses moteurs sont hors service. Devant l'impossibilité de maintenir l'appareil en ligne de vol, le pilote prend la décision d'évacuer l'appareil et donne l'ordre à l'équipage de sauter en parachute. À leur arrivée au sol les aviateurs sont regroupés et pris en charge par les troupes américaines qui stationnent dans la région de Nancy, et c'est alors que l'absence des sergents Tinsley et James est constatée. Les corps de ces derniers n'ayant jamais été retrouvés, ils sont considérés comme « probablement tués lors de l'accident » sans plus de précision. Les cinq survivants sont rapatriés en Angleterre le 7 février 1945.

L'apport de l'archéologie à l'histoire du crash

- 10 La découverte et l'exhumation dans de bonnes conditions d'observation de l'épave de l'avion a permis de fournir des éléments supplémentaires concernant le crash et la

disparition de deux membres de l'équipage, même s'il est impossible de faire toute la lumière sur ces événements. En ce qui concerne la trajectoire de l'avion après son abandon par le pilote, la disposition des débris de l'appareil ainsi que l'entonnoir creusé par le fuselage indiquent clairement que celui-ci s'est enfoncé dans le sol presque à la verticale. Livré à lui-même après son évacuation par l'équipage, l'avion semble donc s'être mis en piqué et avoir percuté avec une violence extrême, ce qui explique notamment que les moteurs se soient enfoncés à quatre mètres de profondeur dans une terre argileuse extrêmement compacte. Pour ce qui est du sort des deux disparus, la présence de deux parachutes et d'éléments d'habillement (fragment de combinaison de vol et semelle de botte) laisse supposer qu'ils se sont effectivement écrasés avec l'avion. Ce fait est confirmé par la présence, sur l'un des parachutes, des mousquetons qui appartenaient au harnais porté par les aviateurs (**fig. 8**). Les équipages des bombardiers anglais ne portaient en effet pas leur parachute sur eux pendant le vol ; ils devaient donc avant le saut le fixer sur le harnais qu'ils portaient en permanence. La présence de ces mousquetons à l'extrémité des suspentes d'un des parachutes indique clairement que celui qui le portait était prêt à évacuer l'avion, mais qu'il en a été empêché pour une raison qui reste inconnue.

Figure 8

Suspentes d'un parachute sur lesquelles sont clippés les mousquetons faisant partie du harnais porté par les aviateurs de la Royal Air Force.

Phot. Véronique Brunet. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

- 11 Aucun reste humain n'a été découvert parmi les débris de l'avion, mais cette disparition des corps peut s'expliquer par le fait que la majorité des fragments du fuselage retrouvés dans l'entonnoir creusé par celui-ci ne sont pas en place et constituent visiblement des rebuts négligés lors de la récupération de l'épave. Les principaux éléments exhumés, comme par exemple les plaques de blindage en acier, les bouteilles d'oxygène ou les matériaux isolants sont en effet sans valeur marchande. L'aluminium, au contraire, n'a été retrouvé lors de la fouille que sous forme de petits fragments alors qu'il composait la majeure partie de la structure de l'avion ; il semble donc avoir fait

l'objet d'une récupération systématique. Des témoins nous ont d'ailleurs confirmé que des ferrailleurs étaient intervenus extrêmement rapidement sur les lieux et avaient dépecé l'épave, les propriétaires des champs environnants ayant ensuite évacué le reste. Il est donc très probable que les corps des deux disparus aient été découverts quelques heures après l'accident par les premiers récupérateurs de métaux arrivés sur le site et que ceux-ci, pour éviter d'éventuels ennuis, les aient enterrés discrètement à proximité immédiate de l'épave, où ils doivent encore se trouver aujourd'hui.

De la fouille archéologique au monument

Figure 9

Trois des survivants de l'équipage examinant le monument commémoratif de Fléville-devant-Nancy lors de son inauguration le 24 octobre 1998. De gauche à droite : Vic Cassapi, Bill Anderson et Allan Jarnell.

Phot. Jean-Pierre Legendre. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

- 12 L'histoire de cette découverte ne s'arrête cependant pas avec l'identification de l'appareil. Elle se prolonge à Fléville-devant-Nancy le 24 octobre 1998, lorsque trois des survivants (Bill Anderson, Vic Cassapi et Allan Jarnell) reviennent, cinquante-trois ans plus tard, sur les lieux du drame afin d'inaugurer une stèle commémorative érigée à l'endroit même où leur bombardier s'était écrasé (**fig. 9**). Détail évocateur, une pale d'hélice tordue retrouvée lors de la fouille archéologique a été enchâssée sur le devant de la stèle (**fig. 10**). Le monument est dédié aux deux disparus du Lancaster RA 502, Andrew James et Norman Tinsley, ainsi qu'au mitrailleur arrière du Lancaster NG 202 tué dans la collision, Virgil Fernquist.

Figure 10

Monument commémoratif érigé sur les lieux du crash, remployant une pale d'hélice trouvée lors des fouilles de 1997. Les couronnes de coquelicots en papier ont été déposées par les anciens combattants britanniques. Cette tradition remonte à la Première Guerre mondiale, car cette fleur fut la première à éclore en grand nombre sur les champs de bataille ravagés par les obus. Le coquelicot est depuis considéré comme « fleur du souvenir » en Grande-Bretagne.

Phot. Véronique Brunet. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

- 13 Lors de la cérémonie d'inauguration, Bill Anderson, Vic Cassapi et Allan Jarnell ont été manifestement très touchés par ce geste destiné à honorer leurs camarades disparus, d'autant plus qu'à cette époque les vétérans des bombardiers de la RAF ont l'impression d'être des oubliés de l'Histoire. Les controverses d'après-guerre concernant les pertes civiles dues aux bombardements massifs des villes allemandes (le cas de Dresde étant le plus célèbre) ont en effet conduit le gouvernement anglais à passer sous silence l'action des avions du Bomber Command, dont les équipages se voient privés de barrette commémorative et de mémorial national¹⁰, et ce malgré les 55 000 hommes tués au combat pendant la guerre¹¹. Parmi les vétérans qui tentent de combattre cette amnésie volontaire se trouve Vic Cassapi, qui publie en 2005 une lettre ouverte dans laquelle il prend en exemple le monument de Fléville et s'interroge :

Qu'est-il arrivé à tous ces courageux aviateurs du Bomber Command de la RAF ? Où est leur mémorial et qu'ont-ils fait pour mériter l'offense et la répudiation politique de tous les gouvernements successifs depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale ? N'est-il pas paradoxal que ces trois aviateurs soient honorés ainsi à Fléville, pendant que chez nous, en Grande-Bretagne, 55 000 autres aviateurs jeunes et braves, venus de tout l'Empire britannique, sont ignorés comme s'ils n'avaient jamais existé¹² ?

- 14 Le long combat de Vic Cassapi et de ses camarades aboutit dans un premier temps à la pose d'une plaque commémorative en 2006 dans la cathédrale de Lincoln. Mais il leur faut attendre 2012 pour que la reine Elizabeth II inaugure enfin un mémorial national

dédié aux équipages des bombardiers de la RAF et situé à Green Park, en plein cœur de Londres (**fig. 11**). Tout comme le monument de Fléville remploie une pale d'hélice du Lancaster RA 502, le mémorial de Londres possède un plafond en aluminium dont les pièces ont été fondues à partir des débris du bombardier Halifax LW 682 du 426 Squadron de la Royal Canadian Air Force, découverts près de Grammont en Belgique en 1997¹³. En février 2013 enfin, les anciens du Bomber Command se voient décerner la barrette commémorative si longtemps attendue, dont certains diront toutefois qu'elle vient un peu tard¹⁴.

Figure 11

La colonnade du mémorial dédié aux équipages des bombardiers de la RAF, situé à Green Park au centre de Londres.

Phot. Tristan Thil. © Tristan Thil.

L'émotion exhumée

- 15 L'une des principales originalités de cette fouille archéologique est qu'elle nous a permis de rencontrer les trois survivants du crash présents lors de l'inauguration du monument de Fléville-devant-Nancy. Ce type d'expérience est rare pour un archéologue, plutôt habitué à côtoyer les vestiges inertes d'un passé à tout jamais révolu. L'émotion qui a présidé à cette rencontre constituait un autre élément inhabituel pour nous, surtout lorsque l'on considère le caractère impersonnel de la plupart des études archéologiques. En ce qui concerne les vétérans de la RAF, cette émotion était d'autant plus forte qu'ils n'étaient pas revenus sur les lieux – ni même en France – depuis l'époque de l'accident. Ces sentiments éprouvés par les survivants et leur famille, c'est le geste de l'archéologue qui les avait créés en déterrants – au sens propre du terme – les lambeaux de leur histoire personnelle. Il convenait donc de se poser la question de la légitimité du geste archéologique dans un tel contexte, dont on pouvait craindre qu'il soit mal interprété et considéré par certains comme du voyeurisme, voire comme un acte morbide ou sacrilège. Les entretiens avec les survivants

du crash ainsi que l'enquête menée par l'un d'eux auprès de familles d'autres aviateurs de la RAF nous ont démontré tout le contraire. L'ensemble des personnes interrogées a confirmé l'importance qu'il y avait à rechercher les corps des disparus et, à défaut, à identifier l'endroit où leur avion s'était écrasé. Tous expriment en effet un fort besoin de se recueillir sur une tombe et d'achever ainsi le travail de deuil. Aucun n'a émis d'objection au fait que la fouille soit réalisée par des archéologues ; au contraire, le fait que la méthode archéologique permette de rassembler le plus d'indices permettant l'identification est unanimement apprécié. En l'absence de sépulture identifiable, le simple fait que les recherches archéologiques fassent connaître le lieu de la disparition peut d'ailleurs constituer un palliatif : c'est ainsi que Vic Cassapi est revenu chaque année à Fléville-devant-Nancy sur les lieux de la découverte de l'épave, afin d'honorer la mémoire de ses deux camarades dont on n'a jamais retrouvé les corps.

- 16 Lors de nos entretiens avec les survivants du crash, le passé a resurgi de manière beaucoup plus intense que dans la plupart des études archéologiques. Ceci n'est pas seulement dû au fait qu'un événement est évidemment plus frappant lorsqu'il est directement raconté par celui qui l'a vécu, mais également parce que l'on trouve dans le témoignage des survivants toute la dimension humaine qui fait généralement défaut lorsqu'il est question de vestiges archéologiques. Les deux disparus, évoqués pour nous par leur camarade Vic Cassapi, ne sont ainsi plus seulement pour nous des noms dans un rapport ou bien sur un monument car nous connaissons des traits de leur personnalité. Andrew James nous a ainsi été révélé comme un incorrigible bavard tandis que Norman Tinsley, qui était beaucoup plus calme, avait toutefois la désagréable manie de chanter sans arrêt *Beautiful Dreamer*, chanson dont ses camarades devaient subir l'interprétation renouvelée à travers l'intercom de l'appareil lors des missions¹⁵. De même, notre connaissance des circonstances de la fin du Lancaster RA 502 fait qu'il nous est impossible de regarder avec le détachement qui préside habituellement aux études archéologiques ces parachutes que les deux aviateurs n'ont pas eu le temps d'utiliser, ou bien ce lambeau d'uniforme de la RAF dans une poche duquel se trouvait encore, dérisoire, une petite trousse médicale d'urgence. La puissance d'évocation et la charge émotionnelle renfermée par ces objets sont en effet considérables, tout comme la pale d'hélice tordue par le crash qui a été intégrée au monument érigé sur les lieux.

L'archéologie et la transmission de la mémoire

- 17 Pour l'un des survivants et son entourage, les conséquences ont été particulièrement surprenantes. Le mécanicien navigant du RA 502, Vic Cassapi, avait pendant plus de quarante ans gardé au fond de lui-même les souvenirs de ses années de guerre, bien que des membres de sa famille l'aient incité à les écrire afin d'en assurer la transmission. L'exhumation de l'épave et l'érection d'un monument commémoratif à l'emplacement du crash semblent avoir fonctionné comme un déclencheur : Vic Cassapi a alors consigné dans un manuscrit l'ensemble de ses souvenirs d'aviateur durant la Seconde Guerre mondiale, dont il a offert un exemplaire à chacun de ses proches¹⁶. Ce document de 358 pages constitue un témoignage saisissant sur les conditions de vie des équipages des bombardiers de la RAF. L'archéologie a donc joué ici un rôle inattendu mais non négligeable : elle a rendu à toute une famille un pan de sa propre histoire.

- 18 La découverte de l'épave du Lancaster de Fléville-devant-Nancy a été largement relayée dans la presse et présentée le jour même au journal de 20 heures de FR3 national. La chaîne télévisuelle anglaise BBC a également réalisé un reportage sur l'inauguration du monument de Fléville en 1998. Mais c'est un film de 52 minutes diffusé par FR3 en 2014 qui présente cette histoire de la manière la plus détaillée ; il s'agit d'un documentaire centré sur le récit de Vic Cassapi, qui sert de trame à la narration¹⁷. Dans le cadre du tournage, Vic Cassapi a pu s'asseoir dans le cockpit du Lancaster conservé au musée mémorial de la Bataille d'Angleterre sur la base de la RAF de Coningsby dans le Lincolnshire (**fig. 12**). Pour le vétéran qui avait survécu à 22 missions de guerre dans un appareil du même type, c'était à la fois un retour aux sources ainsi que l'épilogue d'une histoire personnelle, que la découverte fortuite de quelques débris métalliques avait fait surgir du passé quelques années auparavant.

Figure 12

Vic Cassapi en 2013, dans le cockpit du Lancaster conservé au musée mémorial de la Bataille d'Angleterre sur la base de la RAF de Coningsby dans le Lincolnshire. Il occupe le poste de mécanicien navigant qui était le sien pendant la guerre.

PHOT. TRISTAN THIL. © TRISTAN THIL.

- 19 Cet intérêt des médias pour un événement somme toute mineur de la Seconde Guerre mondiale reflète bien la réaction du grand public face aux conflits du xx^e siècle. L'archéologie des périodes anciennes (de la préhistoire à l'époque moderne) ne fait en effet guère recette : seuls 19 % des Français déclarent s'y intéresser, ce qui est proche des réponses obtenues pour l'astronomie (18 %) et la philosophie (21 %) mais reste loin derrière l'art (37 %), la géographie et la géologie (31 %) et même la botanique (28 %). Ils sont en revanche 38 % à aimer l'histoire¹⁸. Il est par ailleurs significatif que parmi les événements les plus marquants du xx^e siècle, les Français désignent à une écrasante majorité la Seconde Guerre mondiale (52 %, contre 37 % pour la Grande Guerre)¹⁹. S'ils ne sont que très moyennement réceptifs au passé ancien, nos contemporains se sentent en revanche particulièrement concernés par la période 1939-1945. Il n'est donc pas

étonnant de constater un réel engouement pour la visite des ruines laissées par ces événements. On dénombre ainsi 1 million de visiteurs par an sur les fortifications allemandes de la Pointe du Hoc en Normandie, rendues célèbre par le film *Le Jour le plus long*. Quant au village martyr d'Oradour-sur-Glane, il accueille chaque année 300 000 personnes et constitue le site le plus fréquenté du Limousin. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce phénomène. Nous avons déjà évoqué le rôle des vestiges de guerre dans la (re)constitution de la mémoire mais le phénomène dépasse de toute évidence les personnes directement concernées (protagonistes de l'époque et leur famille, habitants des environs). Le second conflit mondial touche en effet une très large part de la population du fait de son caractère familial, voire familial, car chacun possède dans sa généalogie des parents qui ont vécu ces « années noires ». Les traces que ces dernières ont laissées dans notre environnement sont donc susceptibles de parler au plus grand nombre d'entre nous.

Une archéologie de nous-mêmes

- 20 L'expérience, pionnière à l'époque, de la fouille de l'épave du bombardier Lancaster de Fléville-devant-Nancy illustre bien le rôle particulier de l'archéologie du passé récent. Si les vestiges exhumés peuvent sembler dérisoires, ils n'en recèlent pas moins une petite part des drames qui se sont joués à l'endroit où on les découvre. Cette importance des indices infimes, parfois de simples rebuts, a été bien soulignée par l'historien Carlo Ginzburg en ce qui concerne la microhistoire²⁰, mais elle est tout aussi vraie en ce qui concerne l'étude des vestiges de la période contemporaine. L'archéologie acquiert en effet ici une caractéristique dont elle n'est pas dotée lorsqu'elle ne traite que du passé lointain : outre qu'elle peut contribuer à la résurrection de pans entiers de la mémoire collective²¹, elle est susceptible de restituer à certains survivants ou à leur famille des morceaux de leur histoire personnelle. Dans le cas de Vic Cassapi, la fouille archéologique a en effet fait surgir au grand jour des souvenirs qu'il n'avait jusque-là communiqués à personne. L'exhumation de l'épave du Lancaster RA 502 n'a d'ailleurs pas seulement concerné les membres de son équipage, car l'érection d'un monument commémoratif à Fléville a été l'un des multiples arguments qui ont permis aux vétérans du Bomber Command d'obtenir du gouvernement anglais les honneurs dont ils étaient privés depuis si longtemps. Enfin, de manière plus personnelle, cette histoire a été pour l'auteur de ces lignes l'occasion de nouer une amitié durable avec Vic Cassapi²², qui se définit lui-même avec humour comme « un objet archéologique vivant ». Ce dernier est revenu chaque année depuis 1998 en pèlerinage sur les lieux du crash, chacune de ces visites étant l'occasion d'émouvantes retrouvailles avec les différents protagonistes de la découverte mais aussi avec les habitants des environs. Les élèves de l'école primaire de Fléville, pour lesquels le vétéran a évoqué ses aventures de guerre, gardent de cette rencontre un souvenir inoubliable (**fig. 13**). L'archéologie du passé contemporain ne peut donc pas être comparée à celle des périodes plus anciennes : il s'agit en effet, pour reprendre l'expression « *archaeology of us* » utilisée parfois par nos collègues anglo-saxons²³, d'un travail susceptible d'avoir des répercussions au plus profond de nous-mêmes.

Figure 13

Lors d'une visite en 2010, Vic Cassapi répond aux questions des élèves de l'école primaire de Fléville-devant-Nancy.

Phot. Jean-Pierre Legendre. © DRAC Grand Est, service régional de l'Archéologie.

NOTES

1. - Conseil national de la recherche archéologique, séance plénière du 28 janvier 2010.
2. - *Journal officiel*, 15 janvier 2013, p. 427.
3. - ADAM, Frédéric, BOURA, Frédérique, DUDAY, Henry. « La fouille de Saint-Rémy-la-Calonne : une opération d'archéologie funéraire expérimentale ou l'anthropologie de terrain en quête de ses références ». *Les Nouvelles de l'Archéologie*, 1992, n°48-49, p. 59-61.
4. - LE MANER, Yves (dir.). *Tombés du ciel... : les aviateurs abattus au-dessus du Nord-Pas-de-Calais (1940-1944)*. Saint-Omer/Villeneuve d'Ascq : La Coupole/Memor, 2008.
5. - LEGENDRE, Jean-Pierre. « Le bombardier de Fléville-devant-Nancy ». Dans JACQUEMOT, Stéphanie et LEGENDRE, Jean-Pierre (dir.). *Vestiges de guerres en Lorraine. Le patrimoine archéologique des conflits mondiaux*. Metz : Serpenoise, 2011, p. 138-155.
6. - En comparaison, le quadrimoteur B17 de l'US Air Force (la fameuse « Forteresse volante ») n'emporte que 2,7 tonnes de bombes.
7. - MASON, Francis K. *The Avro Lancaster*. Bourne End : Aston Publications, 1989 ; HOLMES, Harry. *Avro Lancaster, the definitive record* [1997]. Shrewsbury : Airlife, 2001.
8. - SWEETMAN, John. *The Dambusters raid*. Londres : Cassell, 1999.

9. - BASSET, John-Paul. *Identification d'un avion tombé à Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle)*. Document inédit, 1997.
10. - Les pilotes de chasse de la RAF ayant participé à la bataille d'Angleterre ont été beaucoup plus honorés, puisqu'ils ont obtenu une barrette commémorative dès le 24 mai 1945. Plusieurs mémoriaux leur sont également dédiés, comme celui de Capel-le-Ferne près de Folkestone (Kent), inauguré en 1993, et celui de Victoria Embankment à Londres, inauguré en 2005.
11. - HASTINGS, Max. *Bomber Command* [1980]. Minneapolis : Zenith Press, 2013.
12. - CASSAPI, Vic. « Why is there no memorial to our lost boys ? ». *BT Target Series*, 23 novembre 2003, p. 23.
13. - GIBB, Robin, DOOLEY, Jim, RAYNER, Gordon, DARLOW, Stephen, FEAST, Sean. *The Bomber Command memorial: we will remember them*. Hitchin : Fighting High, 2012.
14. - Le ressentiment de certains vétérans est d'autant plus grand que cette décoration est réservée aux seuls membres des équipages qui ont participé à des vols de guerre au-dessus de l'Europe occidentale. Ceux qui ont combattu sur les autres théâtres d'opération aériens (Afrique, Moyen-Orient, Extrême-Orient) se retrouvent donc exclus de cette mesure ; voir : FARMER, Ben. « Dozens of Second World War veterans denied Bomber Command clasp ». *The Telegraph*, 6 août 2013. Voir sur le site : <http://www.telegraph.co.uk/history/raf-bomber-command/10225585/Dozens-of-Second-World-War-veterans-denied-Bomber-Command-clasp.html> [consulté le 11/10/2016].
15. - LEGENDRE, Jean-Pierre. « Archaeology of World War 2 : the Lancaster bomber of Fléville ». Dans BUCHLI, Victor, COX, Margaret, LUCAS, Gavin *et al.* (dir.). *Archaeologies of the contemporary past*. Londres/New York : Routledge, 2001, p. 126-137.
16. - CASSAPI, Vic. *Memoirs of an RAF veteran*. Document inédit, 356 p.
17. - *Le dernier vol du Lancaster ou la guerre de Vic*. Réalisateur : Tristan Thil. Coproduction : France Télévision et Citizen Films. Ce documentaire a bénéficié d'une aide du Centre national du cinéma ainsi que d'une subvention du ministère de la Culture et de la Communication – direction régionale des Affaires culturelles de Lorraine.
18. - Sondage Ipsos réalisé pour l'Institut national de recherches archéologiques préventives, 2011.
19. - Sondage CSA, 1999.
20. - GINZBURG, Carlo. *Le Fil et les traces. Vrai faux fictif* [2006]. Lagrasse : Verdier, 2010.
21. - C'est le cas notamment pour les camps de prisonniers du second conflit mondial, que l'omerta de l'après-guerre a fait disparaître de la mémoire collective. L'existence de ces camps n'est généralement redécouverte par la population des environs que lorsque des fouilles archéologiques en mettent au jour les vestiges. Voir SCHNEIDER, Valentin. « American, British and French PoW Camps in Normandy, France (1944-1948). Which Role for Archaeology in the Memorial Process ? ». Dans MYTUM, Harold, CARR, Gilly (dir.). *Prisoners of War, Archaeology, Memory and Heritage of 19th and 20th Century Mass Internment*. New York : Springer, 2013, p. 117-128.
22. - Décédé en décembre 2016.
23. - GOULD, Richard A., SCHIFFER, Michael B. *Modern material culture studies : the archaeology of us*. New York : Academic Press, 1981.

RÉSUMÉS

La fouille en 1997 de l'épave d'un bombardier quadrimoteur de la Seconde Guerre mondiale à Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle) a constitué une expérience pionnière dans le domaine de l'archéologie. Les indices recueillis sur le terrain et l'étude des archives ont conduit à identifier l'appareil comme étant le Lancaster RA 502 de la Royal Air Force, tombé à cet endroit dans la nuit du 1^{er} au 2 février 1945 alors qu'il revenait d'une mission au-dessus de l'Allemagne. L'étude des vestiges a également permis de préciser le sort de deux des membres de l'équipage, portés disparus à l'époque et dont les corps n'ont jamais été retrouvés. Toutefois, le principal intérêt de cette opération réside dans le processus mémoriel déclenché par la découverte. Un monument a été érigé sur les lieux du crash en 1998, à l'inauguration duquel ont assisté trois anciens membres de l'équipage de l'avion : Bill Anderson (opérateur bombardier), Allan Jarnell (mitrailleur arrière) et Vic Cassapi (mécanicien navigant). Ces événements ont amené Vic Cassapi à consigner par écrit les souvenirs de guerre qu'il avait gardés enfouis au fond de lui-même depuis 1945 ; ce récit a servi de base à un film documentaire diffusé sur FR3 en 2014. Cet exemple illustre bien les particularités de l'archéologie du passé récent, qui est susceptible d'exhumer, au sens propre comme au sens figuré, des fragments de la mémoire collective ou individuelle.

In 1997, the wreck of a World War Two bomber was unearthed near Fléville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle). This archaeological excavation was a pioneering experience and some of its results were unexpected. The artefacts discovered during the excavation and also the study of historical records served to identify the plane as Lancaster RA 502 of the Royal Air Force, that crashed there in February 1945 as it was returning from a mission over Germany. These artefacts gave a valid indication as to what happened to the two members of the crew who were reported missing and whose bodies were never found. However, the main interest of this archaeological operation lies in the memory processes that were triggered off by the discovery of the wreck. Subsequently, a monument was dedicated and unveiled in 1998 where the crash of the plane took place. Three surviving members of the crew attended this ceremony: Bill Anderson, bomb-aimer. Allan Jarnell, rear gunner and Vic Cassapi, flight engineer. This event prompted Vic Cassapi to write his war memories that he had kept to himself since 1945. It should also be mentioned that these memories were used to make a documentary film that was broadcast on FR3 Channel in 2014. This was a good example of the peculiarities of the archaeology of the recent past that is capable of revealing, both literally and metaphorically, collective or individual memories.

INDEX

Mots-clés : archéologie, bombardier, Bomber Command, Lancaster, Lorraine, mémorial, Meurthe-et-Moselle, Royal Air Force, Seconde Guerre mondiale

Keywords : archaeology, bomber, Bomber Command, Lancaster, Lorraine, memorial, Meurthe-et-Moselle, Royal Air Force, World War Two

AUTEUR

JEAN-PIERRE LEGENDRE

Conservateur général du patrimoine, Direction régionale des Affaires culturelles d'Auvergne-Rhône-Alpes, Service régional de l'Archéologie jean-pierre.legendre@culture.gouv.fr