

**Au cœur de la Silésie, à une centaine de kilomètres au sud-est de Berlin, la petite ville de Sagan — aujourd’hui Żagań, en Pologne — abrite depuis 1942 l’un des camps de prisonniers de guerre les plus surveillés du III<sup>e</sup> Reich. Le Stalag Luft III, administré par la Luftwaffe et non par la Wehrmacht ou la SS, est conçu dès son origine pour contenir une catégorie de détenus jugée particulièrement dangereuse : les aviateurs alliés capturés sur les théâtres d’opérations européens, pour la plupart des officiers aguerris, instruits, disciplinés et animés d’une volonté farouche de rejoindre leurs unités.**

Le choix du site obéit à une logique précise. Le sol sablonneux de la région, de couleur jaunâtre, est réputé impropre au creusement de tunnels : toute excavation remonte inévitablement à la surface des monticules de sable clair, aisément repérables depuis les miradors. Les bâtiments sont construits sur pilotis à une soixantaine de centimètres du sol, afin que des patrouilles puissent inspecter visuellement l’espace sous les baraquements. Des micros enterrés autour du périmètre sont censés détecter les vibrations du creusement. Des sentinelles armées, les *Ferrets* — surnom que leur donnent les prisonniers —, patrouillent en permanence à l’intérieur même du camp, épiant les comportements suspects. Une double rangée de barbelés haute de trois mètres, précédée d’une clôture basse appelée *warning wire* à une dizaine de mètres en retrait, délimite une zone interdite. Quiconque y pénètre sans ordre peut être abattu sans sommation.

C’est dans ce dispositif que les autorités allemandes enfermaient, au fil des années, plusieurs centaines puis plusieurs milliers d’aviateurs. Le camp s’organise en plusieurs *compounds* distincts : le *East Compound*, le *Centre Compound*, le *North Compound* — inauguré en avril 1943 pour y transférer les officiers jugés les plus susceptibles de tenter de s’évader — et plus tard le *South Compound*. C’est au sein du *North Compound* que va se nouer, pendant près d’un an, l’une des opérations clandestines les plus complexes de la Seconde Guerre mondiale.

## **Roger Bushell et la X Organisation**

L’architecte intellectuel et organisationnel de cette entreprise est un homme de trente-trois ans, né en Afrique du Sud, avocat de formation, pilote de chasse de la *Royal Air Force* : le Squadron Leader Roger Joyce Bushell. Capturé en mai 1940 lors de la campagne de France après avoir été abattu au-dessus de Dunkerque, il a déjà tenté de s’évader à plusieurs reprises — notamment en profitant d’une marche de prisonniers en Tchécoslovaquie, où il vécut clandestinement plusieurs mois avant d’être repris. Interné au Stalag Luft III en 1942, il est transféré au *North Compound* lors de son ouverture en avril 1943.

Bushell, que ses camarades surnomment *Big X*, ne conçoit pas l’évasion comme une aventure individuelle. Sa philosophie est radicalement différente : il s’agit d’organiser une évasion de masse, impliquant plusieurs centaines d’hommes, avec pour objectif d’inonder le territoire du Reich d’un tel nombre de fugitifs que les autorités allemandes seraient contraintes de mobiliser des dizaines de milliers de soldats, de policiers et d’agents pour les retrouver — des ressources humaines soustraites aux fronts. L’objectif militaire est aussi important que le sauvetage individuel.

Pour mener à bien ce projet, Bushell structure une organisation clandestine cloisonnée, connue

sous le nom de *X Organisation*, dont il assume la direction. Cette structure comprend des départements spécialisés, chacun dirigé par un officier dont les compétences techniques ou linguistiques correspondent aux besoins opérationnels :

- **Le département *Forgery***, sous la direction du Flight Lieutenant Des Plunkett puis d'autres officiers, est chargé de reproduire les documents officiels allemands — laissez-passer, cartes d'identité, lettres de mission, billets de train. À son apogée, il emploie une cinquantaine de dessinateurs, calligraphes et linguistes qui travaillent à la main, sans imprimerie, reproduisant à la plume des tampons officiels, des signatures et des formulaires administratifs copiés sur des documents authentiques obtenus par échange ou subtilisés à des gardiens distraits.
- Le département *Forgery* est soutenu par **le département *Contacts***, responsable de la relation avec certains gardiens allemands susceptibles, contre rémunération, d'apporter depuis l'extérieur du camp les matériaux introuvables à l'intérieur : encre, papier de qualité, photographies d'identité, journaux locaux permettant de surveiller les changements de réglementation administrative.
- **Le département *Tailoring*** est chargé de transformer les uniformes militaires alliés en vêtements civils ou en uniformes allemands crédibles. Des vêtements civils sont également collectés auprès des gardiens complaisants ou confectionnés à partir de couvertures, de doublures de manteau et de tissu récupéré.
- **Le département *Mapping*** reproduit des cartes détaillées de l'Allemagne, de la Pologne et des pays voisins à partir d'atlas et de cartes obtenues auprès des gardiens, ou copiées depuis des documents saisies lors des fouilles puis restitués.
- **Le département *Intelligence***, enfin, recueille les informations sur les horaires de trains, les points de contrôle, les routes et les procédures administratives allemandes, notamment grâce aux récits de prisonniers nouvellement arrivés et aux conversations avec les gardiens.

Toute cette organisation fonctionne dans le secret absolu, compartimentée de telle sorte que la capture d'un membre ne permettrait pas de démanteler l'ensemble de la structure.

### **Tom, Dick et Harry : trois tunnels pour tromper les *Ferrets***

La décision centrale de Bushell, prise dès le printemps 1943, est de creuser non pas un mais trois tunnels simultanément, baptisés *Tom*, *Dick* et *Harry*. Cette stratégie répond à une logique simple : si les Allemands découvrent l'un des tunnels — ce qui est probable —, les travaux se poursuivront dans les deux autres. L'attention des *Ferrets* sera dispersée. Et le chantier en cours pourra momentanément cesser sur les deux tunnels non compromis, avant de reprendre une fois la surveillance relâchée.

Les entrées des trois tunnels sont dissimulées avec un soin extrême. *Tom* prend son départ sous le poêle en fonte du baraquement 123. *Dick* est inauguré sous le drain d'évacuation des eaux de la salle de douche du baraquement 122. *Harry* commence sous le poêle du baraquement 104. Ces dissimulations sont des chefs-d'œuvre d'ingéniosité artisanale : les dalles de béton recouvrant les puits d'entrée sont découpées avec soin, montées sur des charnières dissimulées, et peuvent être replacées de telle façon qu'aucun espace ni différence

de couleur ne trahisse leur existence même à un observateur attentif.

La profondeur à laquelle les tunnels sont creusés — environ 9 m sous la surface — est calculée pour neutraliser les microphones enterrés à une profondeur moindre. Les galeries ont une section de soixante centimètres de côté, tout juste suffisante pour qu'un homme puisse s'y glisser et ramper. Leur longueur totale prévue est d'environ cent mètres chacune, assez pour déboucher au-delà de la double clôture de barbelés et à l'orée de la forêt de pins qui borde le camp.

Le creusement lui-même pose des problèmes considérables. D'abord, l'évacuation des déblais : le sable jaune caractéristique du sous-sol silésien, s'il était déposé en surface, trahirait immédiatement les travaux. Les prisonniers conçoivent alors un système ingénieux : des sacs en tissu confectionnés à partir des jambes de long sous-vêtement, portés à l'intérieur du pantalon et maintenus par une ficelle reliée à une cheville. Un prisonnier, surnommé *penguin*, se promène dans la cour ou le jardin en tirant la ficelle pour libérer progressivement le sable sous ses pas, le mélangeant discrètement au sol lors du jardinage ou des activités extérieures. Environ deux cents *penguins* opèrent ainsi chaque jour, dispersant des quantités considérables de déblais.

Ensuite, la ventilation : à 9 m de profondeur et sur une centaine de mètres de longueur, l'air manque rapidement. Les prisonniers construisent des soufflets de ventilation artisanaux fabriqués à partir de sacs de hockey, de boîtes de conserve et de caoutchouc récupéré. Un système de tuyaux formés de boîtes de lait condensé soudées bout à bout court le long de la galerie pour acheminer l'air frais jusqu'au front de taille.

L'éclairage est assuré par des lampes alimentées à la graisse animale prélevée sur les rations alimentaires, dont les mèches sont constituées de fils de pyjama. Lorsque le raccordement à l'électricité du camp devient possible, des câbles sont dérivés frauduleusement depuis l'installation officielle.

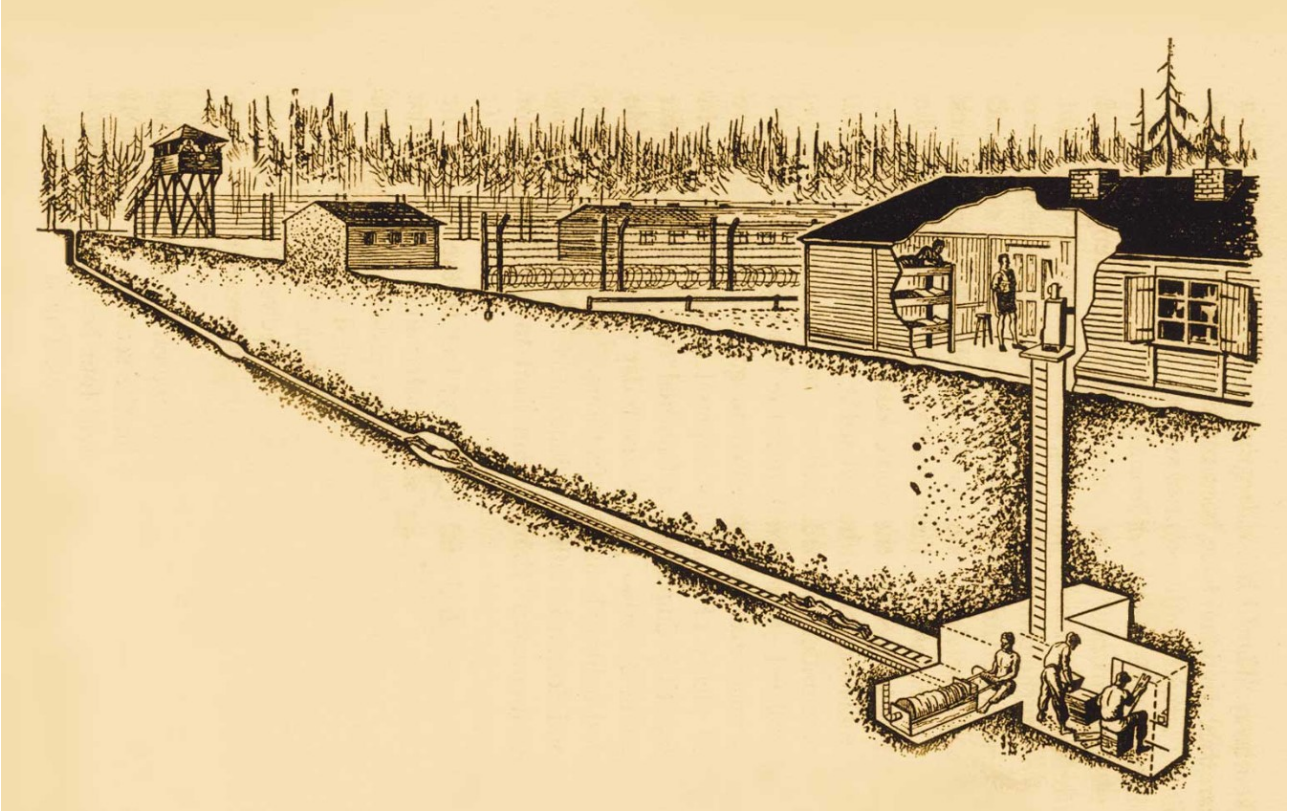
La progression dans le tunnel s'effectue sur des chariots de bois munis de roulettes fabriquées à partir de bois et de métal récupérés. Le creuseur à l'avant envoie les déblais vers l'arrière dans des boîtes en bois circulant sur ce système de rails de fortune.

Le bois nécessaire à l'étaisement des galeries — environ 600 traverses — provient en grande partie des lattes des châlits des baraquements. Chaque prisonnier consent à en sacrifier quelques-unes, dormant désormais sur un nombre réduit de supports, au risque de s'effondrer dans la nuit.

En juillet 1943, le tunnel *Tom* est découvert lors d'une fouille systématique conduite par des *Ferrets* particulièrement soupçonneux. Les travaux y sont définitivement abandonnés. *Dick*, jugé trop court pour déboucher hors du périmètre avec les extensions successives du camp, est reconverti en entrepôt clandestin pour les documents, les vêtements et les équipements accumulés. Seul *Harry* est désormais en chantier.

Les travaux reprennent en janvier 1944 et s'accroissent. En mars, le tunnel atteint une longueur d'environ 102 m, jugée suffisante pour déboucher dans la forêt. La décision est prise de fixer

l'évasion à la nuit du vendredi 24 au samedi 25 mars 1944.



### La nuit du 24 mars : l'engrenage se met en marche

L'opération a été planifiée pour une nuit sans lune, favorable à la clandestinité des mouvements une fois hors du camp. 200 hommes sont sélectionnés pour s'évader, répartis en 3 groupes selon leur connaissance de l'allemand et la qualité de leurs faux papiers. Les 30 premiers — ceux maîtrisant parfaitement l'allemand et munis des meilleurs documents — voyageront en train sous de fausses identités civiles. Les 50 suivants disposeront de documents moins élaborés mais suffisants pour un voyage mixte. Le dernier groupe, dit des *hardarsers*, n'a que des papiers rudimentaires et devra compter sur ses propres ressources pour rejoindre un pays neutre ou une zone alliée à pied.

En fin d'après-midi, les deux cents candidats à l'évasion regagnent discrètement le baraquement 104. Les vêtements civils, les uniformes allemands trafiqués, les faux papiers, les cartes, les boussoles artisanales, la nourriture compressée — tout a été réparti entre les partants dans les jours précédents.

À 22 h 00, les trois *trappers* — les spécialistes chargés d'ouvrir et de fermer les entrées cachées — descendent la dalle du baraquement 104. Roger Bushell est parmi les premiers à descendre dans le puits vertical.

Le premier problème surgit immédiatement. Au bout du tunnel, là où la sortie doit s'ouvrir, les

estimations de longueur se révèlent légèrement insuffisantes : l'issue débouche non pas dans la forêt, mais à une dizaine de mètres en deçà de la lisière, dans un espace découvert à portée des miradors. La forêt est visible, mais l'évasion en plein air, à seulement quelques dizaines de mètres du poste de garde, représente un risque considérable.

La décision est néanmoins prise de continuer. Un système de corde est mis en place : un homme posté à la sortie tire sur la corde pour signaler au suivant qu'il peut avancer. Un poste de contrôle est établi à l'intérieur du tunnel pour réguler le flux. La progression est lente — beaucoup plus lente que prévu. Le premier homme sort à 22 h 15 environ.

Vers minuit, une nouvelle complication surgit : une coupure de courant générale prive le camp d'électricité pendant plus d'une heure. Les lampes artisanales remplacent l'éclairage électrique du tunnel, mais la visibilité se dégrade et l'atmosphère, déjà chargée en dioxyde de carbone, devient oppressante. La cadence tombe à moins d'un homme par quart d'heure.

Vers 02 h 00 du matin, un éboulement partiel obstrue temporairement le tunnel. Les équipes de creusement d'urgence interviennent depuis l'intérieur pour dégager le passage, perdant encore une vingtaine de minutes précieuses.

À 04 h 55, alors que la nuit commence à pâlir et que le risque d'être découvert augmente à chaque minute, une sentinelle allemande en patrouille à la lisière de la forêt aperçoit fortuitement la corde qui dépasse de l'issue du tunnel. Elle donne l'alerte. Dans la confusion qui s'ensuit, les deux derniers hommes qui tentent de sortir du tunnel sont capturés sur-le-champ. L'évasion est interrompue.

Au moment où l'alarme retentit, soixante-seize prisonniers se sont déjà échappés — et non les deux cents initialement prévus, le rythme d'évacuation ayant été bien inférieur aux estimations. Parmi eux se trouvent Roger Bushell lui-même, ainsi que des pilotes de nationalités diverses : Britanniques, Canadiens, Australiens, Néo-Zélandais, Polonais, Norvégiens, Tchèques, Lituaniens, un Argentin, un Grec et un Français.

## **La chasse à l'homme**

L'ampleur de la réaction allemande est immédiate et massive. L'alerte est transmise en quelques heures aux services de sécurité du Reich, à la Gestapo, à la Wehrmacht, à la police ferroviaire et aux administrations régionales sur un rayon considérable. Selon les estimations postérieures, environ cinq millions de personnes — soldats, policiers, agents de sécurité, fonctionnaires locaux et membres des jeunesses hitlériennes — sont mobilisées ou alertées dans les jours qui suivent pour retrouver les fugitifs.

La majorité des soixante-seize évadés est reprise rapidement. Les conditions climatiques sont défavorables : en ce mois de mars 1944, la Silésie est encore sous l'emprise d'un froid intense, la neige couvre les routes et les campagnes, les transports ferroviaires sont soumis à des contrôles renforcés. La plupart des fugitifs qui voyagent à pied sont interceptés dans les vingt-quatre à quarante-huit heures.

Seuls trois hommes parviennent à rejoindre une zone de sécurité. Le norvégien Per Bergsland

et le norvégien Jens Müller gagnent la Suède par la mer depuis un port du nord de l'Allemagne, utilisant leurs solides faux papiers et leurs connaissances linguistiques. Le Néerlandais Bram van der Stok, qui parle couramment l'allemand, traverse l'Allemagne, les Pays-Bas occupés, la Belgique et la France avant de franchir les Pyrénées pour rejoindre l'Espagne et, de là, l'Angleterre. Ces trois hommes sont les seuls à avoir réussi ce que les prisonniers appellent le *home run*.

Soixante-treize des soixante-seize évadés sont rattrapés. Parmi eux, quinze sont ramenés au Stalag Luft III ou dans d'autres camps de prisonniers. Deux sont internés à la prison de haute sécurité de Sachsenhausen.

### **L'ordre d'Hitler : les 50 exécutions**

Ce qui se produit ensuite marque l'une des violations les plus flagrantes de la Convention de Genève relative aux prisonniers de guerre durant le second conflit mondial.

La nouvelle de l'évasion parvient à Adolf Hitler, qui entre dans une violente colère. Dans un premier temps, Himmler et Keitel auraient proposé de faire fusiller la totalité des repris. Goering, chef de la Luftwaffe, s'y oppose avec vigueur, faisant valoir les représailles que subiraient les pilotes allemands capturés par les Alliés. Un compromis criminel est arrêté : sur cinquante des soixante-treize repris, les ordres sont donnés de les exécuter.

La sélection des victimes n'obéit à aucun critère juridique. Elle semble avoir été effectuée selon la disponibilité géographique des unités de la Gestapo et les circonstances des captures. Les hommes désignés sont transférés, souvent sous prétexte d'un transfert vers un autre camp, dans des véhicules de la Gestapo. Ils sont conduits dans des zones isolées — à proximité d'une route forestière, d'un champ ou d'une carrière — et abattus d'une balle dans la nuque sous la formule commode du *Erschossen auf der Flucht* — « *abattu en tentant de s'évader* ». Des certificats de décès falsifiés, invoquant cette même cause, sont établis et envoyés aux autorités du camp.

Roger Bushell est abattu le 29 mars 1944 avec le Flight Lieutenant Bernard Scheidhauer, un officier de la France libre, sur une route près de Saarbrücken. Ils avaient été repris ensemble à la gare de la ville.

Les exécutions se déroulent entre le 25 mars et le 6 avril 1944. Parmi les cinquante victimes figurent des ressortissants de onze nations : la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Pologne, la Norvège, la Tchécoslovaquie, l'Afrique du Sud, la Lituanie, l'Argentine et la Grèce. Leurs corps sont incinérés et leurs cendres renvoyées au Stalag Luft III, où elles sont inhumées avec les honneurs militaires par leurs camarades. La nouvelle des exécutions est annoncée aux prisonniers de manière officielle par le commandant du camp, le colonel Friedrich-Wilhelm von Lindeiner-Wildau, visiblement ébranlé par ce qu'il venait d'apprendre.

### **La réaction dans le camp**

L'annonce des 50 morts plonge le *North Compound* dans une stupeur mêlée de colère. Les

prisonniers comprennent immédiatement qu'il ne s'agit pas de morts accidentels lors d'une tentative de fuite : le nombre, la simultanéité et les circonstances invoquées sont statistiquement impossibles à croire. Le Wing Commander Harry Day, doyen des officiers prisonniers, exige des explications du commandant du camp. La réponse allemande reste lacunaire et évasive. Dans les semaines qui suivent, les noms des 50 exécutés sont progressivement confirmés. Une liste est constituée et soigneusement conservée, destinée à servir de pièce à conviction après la guerre.

Le commandant von Lindeiner-Wildau, qui n'avait ni ordonné ni approuvé les exécutions et qui avait au contraire toujours traité les prisonniers avec un relatif respect du droit international, est relevé de son commandement et traduit devant un tribunal militaire allemand pour avoir laissé l'évasion se produire. Il est finalement gracié et survit à la guerre.

### **L'enquête d'après-guerre**

Dès la capitulation allemande en mai 1945, la *Royal Air Force* constitue une commission d'enquête spéciale chargée d'identifier les responsables des exécutions. Cette commission, dirigée par le Wing Commander Wilfred Bowes, travaille pendant plusieurs années à travers les ruines de l'Allemagne occupée, interrogeant des témoins, épluchant les archives de la Gestapo et de la SD, et retrouvant les agents impliqués.

Les investigations permettent d'identifier 72 personnes ayant participé, directement ou indirectement, aux meurtres. 21 d'entre elles sont jugées devant un tribunal militaire britannique siégeant à Hambourg entre 1947 et 1948. 18 sont condamnées pour crimes de guerre ; 13 sont condamnées à mort et 18 finalement exécutées — certaines condamnations à mort étant commuées. Parmi les condamnés figurent des officiers de la Gestapo, des agents de la SD et des conducteurs de véhicules ayant transporté les victimes.

L'affaire met également en lumière le rôle d'Arthur Nebe, chef du groupe opérationnel D des *Einsatzgruppen* et directeur du bureau d'investigation criminelle du Reich, qui aurait été impliqué dans la désignation de certaines victimes. Nebe, qui avait parallèlement des contacts avec la résistance allemande, fut exécuté en mars 1945 pour sa participation au complot du 20 juillet 1944.

Certains responsables ne furent jamais retrouvés, s'étant perdus dans le chaos de la défaite ou ayant bénéficié de faux papiers pour fuir vers d'autres pays.

Le film de John Sturges sorti en 1963, *The Great Escape*, a largement popularisé l'événement auprès du grand public, au prix de simplifications narratives et d'inexactitudes historiques notables — notamment l'introduction de personnages américains dans un rôle central, alors que les Américains détenus au *North Compound* avaient été transférés dans un autre compound peu avant l'évasion.

Aujourd'hui, un mémorial est érigé sur le site de l'ancienne sortie du tunnel *Harry*, à Żagań. Les cendres des cinquante fusillés reposent dans un cimetière de guerre à Poznań, entretenu par la *Commonwealth War Graves Commission*. Chaque année, des cérémonies commémoratives réunissent des représentants des pays dont les ressortissants perdirent la vie dans cette

affaire, rappelant que derrière la légende de l'évasion se tient d'abord le souvenir de cinquante hommes exécutés au mépris de toutes les lois de la guerre.