

LOUIS RENAULT ET LA “FABRICATION DE CHARS POUR LA WEHRMACHT”

LE 10 MARS 2011 ANNIE LACROIX-RIZ

La justice peut-elle revoir l'histoire ? Impossible, s'insurge Annie Lacroix-Riz, spécialiste de la collaboration économique pendant la guerre, face à la tentative des héritiers Renault de réhabiliter la mémoire de leur grand-père. Décodage.

Le 13 juillet 2010, la Cour d'Appel de Limoges a condamné le Centre de la mémoire d'Oradour-sur-Glane à payer 2 000 euros de dédommagements à deux petits-enfants de Louis Renault et exigé que fût retirée de l'exposition permanente **une photo de l'industriel**, entouré d'Hitler et Göring, au salon de l'auto de Berlin de 1939, avec cette légende :

“

Louis Renault présente un prototype à Hitler et Göring à Berlin en 1938 (sic) [...] Louis Renault fabriqua des chars pour la Wehrmacht. Renault sera nationalisé à la Libération.

”

Un dossier du Monde Magazine¹, du JT de France 2 le 2 mars 2011, a donné un écho approuvateur à cette décision judiciaire. Ainsi se précise une vaste entreprise de réhabilitation de Louis Renault, et avec lui, du haut patronat français sous l'Occupation, relancée depuis quinze ans par plusieurs historiens ou publicistes qui ont préféré les témoignages postérieurs à l'Occupation aux archives des années 1940-1944. Qu'en est-il ?

Le Renault d'avant-guerre

Louis Renault finança **les Croix de Feu** du colonel de la Rocque puis la Cagoule. Il prôna l'« entente » franco-allemande entre gens de bonne volonté, Hitler en tête, et combattit systématiquement l'effort de guerre qui l'avait tant enrichi durant la Première Guerre mondiale.

Il clamait désormais qu'on ne pouvait plus gagner d'argent qu'en fabriquant des véhicules de tourisme²: « *les programmes de guerre ne correspondaient pas aux possibilités de nos usines* », écrivit-il à Daladier en novembre 1939³. Il s'entretint longuement avec Hitler le 21 février 1935 à la Chancellerie du Reich, et lui déclara :

“

Une guerre économique entre la France et l'Allemagne n'aurait d'avantages que pour l'Angleterre et l'Amérique⁴.

”

Il le rencontra à nouveau en 1938 et en février 1939, et son enthousiasme pro-hitlérien grandit encore.

Louis Renault s'était entouré d'adjoints de confiance qui œuvrèrent directement à la liquidation de la République via la défaite :

le **baron Charles Petiet**, chef de ses aciéries (UCPMI), trésorier de la CGPF (ancêtre du MEDEF), organisateur de l'émeute fasciste du 6 février 1934
le cagoulard René de Peyrecave, « administrateur-directeur » depuis 1934 de la société anonyme des usines Renault (SAUR)

François Lehideux, neveu de Renault, administrateur directeur de la SAUR dès 1930, administrateur-délégué en 1934, spécifiquement chargé de la lutte antisyndicale et anticommuniste, qui conduisit en personne aux côtés du préfet de police Roger Langeron en novembre 1938 la répression militaire baptisée « évacuation » des grévistes de Renault-Billancourt accusés de « rébellion ».

En mars 1941, la section économique de l'administration militaire en France (Militärbefehlshaber in Frankreich, MBF), dirigée par le Dr Michel (section Wi), dans un de ses nombreux éloges de Lehideux (L.), reconnut les éminents services politiques rendus :

“

Pendant la guerre et aussi déjà depuis 1938 une propagande germanophile avait été conduite dans les syndicats ouvriers [traduction : jaunes] fondés par L. (sic) et surtout parmi les travailleurs des usines Renault⁵.

”

Le Renault de l'Occupation

LA RÉPARATION DES CHARS POUR LA WEHRMACHT ACQUISE LE 1ER AOÛT 1940.

Louis Renault, discuta avec les Allemands depuis le début de juillet 1940 « sur la question de la réparation des chars ». Le 1^{er} août, il signifia son acceptation formelle, étayée par une lettre « remise à la fin [d'une] conférence » commune, de réparer les chars pour la Wehrmacht « dès le 2 août » .

La réunion du dimanche 4 août à l'Hôtel Majestic, entre six Allemands, dont le chef de la division économique du MBF, et le trio français Lehideux, Petiet, Grandjean, fit le point. Son procès-verbal atteste de façon irréfutable qu'entre les 1^{er} et 4 août 1940, Louis Renault et la direction de la SAUR agréèrent définitivement l'exigence allemande de réparation des chars pour usage allemand ; et que Lehideux, requit des Allemands « la direction allemande » de ces travaux⁶, seule apte à soustraire la direction française à ses responsabilités. Ainsi naquit la thèse de la « réquisition » allemande, née d'une demande française, astuce juridique si utile après la Libération.

LEHIDEUX, ARTISAN DU CARTEL AUTOMOBILE « EUROPÉEN » PRÔNÉ PAR LOUIS RENAULT DEPUIS 1935

Le 1^{er} octobre 1940, Lehideux fut nommé « directeur responsable du comité d'organisation de l'industrie automobile » (COA) et Petiet « chef du comité d'organisation du cycle »⁷.

Lehideux resta sous l'Occupation, comme Peyrecave, membre du « conseil d'administration » de la SAUR dont « M. Renault », son président, continuait à détenir « une très grosse part majoritaire ». Peyrecave, « directeur général par délégation des usines Renault, » fut à l'été 1940 nommé à la commission d'armistice et affecté aux commandes allemandes à l'industrie française⁸.



Dès novembre 1940 Lehideux, administrateur de Renault et chef du COA, et le général von Schell, sous-secrétaire d'État et « plénipotentiaire chargé de l'automobile » (Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen, GBK), fondèrent à Berlin le « comité européen de l'automobile », cartel franco-germano-italien sous direction allemande. Louis Renault n'avait cessé depuis son entretien avec Hitler de 1935 d'appeler de ses vœux la constitution d'un « cartel européen » .

RENAULT ET LES “CHARS POUR LES ALLEMANDS”

“

Aucun travail historique, tranche la cour d'appel de Limoges, n'infirme une décision judiciaire du 30 avril 1949 disant que les usines Renault n'avaient pas fabriqué de chars ou de chenillettes mais avaient été obligées d'effectuer des réparations durant la guerre.

”

Le MBF se félicita dès le début de 1941 (et jusqu'au terme de l'Occupation) du succès des « négociations avec l'industrie allemande » de Lehideux et de son équipe du COA riche en hauts cadres de Renault. Au printemps 1941, les informateurs des services de renseignements gaullistes décrivaient des usines tournant à plein régime, requéraient des bombardements industriels pour paralyser l'appareil de guerre allemand et indiquaient les délais du prochain assaut (contre l'URSS) : « les commandes deva[ie]nt être prêtes pour le 15 juin ».

En mars, « Renault voitures de tourisme, camions, tanks » fut recensé en tête d'une liste d'entreprises « travaillant pour les Allemands »⁹. Une note sur l'« Industrie de guerre » d'avril 1941 exposa avec précision « que les Établissements Renault à Billancourt produis[ai]ent actuellement une série de petits tanks Renault ». Fin avril, « les Allemands [étaient] très contents du tank Renault ». La correspondance, abondante, est totalement antagonique

avec les arrêtés de cours de justice de 2010 ou de 1949, et il en fut ainsi jusqu'à la Libération : en juin-juillet 1944, Renault s'imposait la firme championne « *des usines souterraines* » (pour surmonter les effets des bombardements) édifiées dans des « *carrières aménagées à Carrières-sous-Bois (entre Maisons-Laffitte et Saint-Germain)* ».

C'est le contribuable français qui dut assumer le coût des bombardements industriels – remboursés par Vichy – charge qui s'ajoutait depuis 1942 à la gigantesque contribution des frais d'occupation et du clearing¹⁰.

« La justice [n'est pas habilitée à] révise[r] les années noires »

Camions, tanks, moteurs d'avions, avions, bombes incendiaires, canons anti-chars, etc., toutes les pièces possibles de l'armement furent construites par Renault pour le Reich. Pour oser réduire la production de guerre à celle des tanks ou pour prétendre que Renault – comme le reste de l'industrie française – a subi, en 1940, la torture des « *réquisitions* » allemandes, il faut s'être dispensé de dépouiller les montagnes d'archives consultables aujourd'hui, ou avoir travesti leur sens.

Le dossier factuel des responsabilités de Louis Renault, actionnaire très majoritaire de la SAUR, et de ses collaborateurs de haut rang dans le sort de la France et dans la durée de la guerre, est accablant.

Des héritiers manifestement ulcérés que tant de pairs de Louis Renault aient pu transmettre à leurs descendants, sans encombre ou après révision judiciaire, d'énormes biens, qu'avaient encore arrondis les années 1940-1944, et les milieux économiques et politiques dirigeants, qui usent, jusqu'ici unilatéralement, de la presse écrite et audio-visuelle, prétendent faire enterrer les vérités qui se dégagent des archives, françaises et allemandes, de l'Occupation et en entraver l'accès à la population.

La Haute-Cour, comme les autres cours, traita « à chaud » les cas qui lui étaient soumis. Dès l'été 1945, elle limita à la collaboration (art. 89 et suivants du code pénal) la procédure Pétain, dont l'instruction, aujourd'hui accessible, établissait formellement la trahison (art. 75 et suivants du Code pénal), passible alors de la peine de mort. Depuis l'été 1945, les « *archives [dites] de Berlin* » furent, par milliers de pièces, transférées à Paris¹¹, balayant définitivement les « *mémoires de défense* » et propos flatteurs des témoins à décharge.

L'appareil judiciaire français les ensevelit, lui qui avait prêté serment à Pétain (à l'exception d'un unique héros, Paul Didier) et avait été lourdement impliqué dans le soutien au régime, acceptant ou sollicitant de Vichy, parfois dès l'été 1940, des missions répressives, notamment antisémites et antiparlementaires : Me Isorni, défenseur de Pétain, le rappela avec férocité au président du tribunal, Paul Mongibeaux, et au procureur général Mornet¹².

L'historien n'a pas le droit de réclamer aujourd'hui devant les tribunaux réparation pour les décisions politiques de la justice d'hier de classement des affaires de trahison et de collaboration ; mais il a celui d'établir, sur la base des sources originales consultables, les faits qu'ont largement écartés les arrêts de l'après-Libération.

Les magistrats ne sont pas habilités à se retrancher devant les arrêts pris par leurs prédécesseurs pour prohiber de facto l'exercice indépendant du « *travail historique* ». Ils n'ont pas à dire l'histoire ni à interdire aux historiens de la faire en toute indépendance et aux associations de résistance de la diffuser.

—

Le texte complet de cet article a été publié sur **Politique Actu**

Crédits Photo via Wikimedia Commons **Raboe001 [cc-by-sa]** ; **Portrait de Louis Renault [Domaine Public]**

1. du 8 janvier 2011 [↔]

2. Gilbert Hatry, *Louis Renault, patron absolu*, Paris, Éditions JCM, 1990, p. 352 ; l'hagiographie de Chadeau l'admettait, *Louis Renault, passim*, surtout chapitre 5, sur 1936-1938 [↔]

3. Archives Renault, carton 18. Lettre communiquée par un membre de la société d'histoire du groupe Renault » à Michel Certano, qui m'en a fourni copie [↔]

4. Patrick Fridenson, « Première rencontre entre Louis Renault et Hitler », *Renault-Histoire*, juin 1999, pp. 8-18. [↔]

5. Note Wi II/193/41, mars 1941, AJ 40, 774, fonds du MBF dits de l'Hôtel Majestic, AN. [↔]

6. PV de l'entretien du 4 août 1940, « Affaire Renault. Scellé 21 », 3 W 217, AN. [↔]

7. organismes créés par décret du 16 août sur le modèle allemand des Reichsgruppen, qui permirent entre autres de drainer la quasi-totalité des matières premières et des produits finis français vers le Reich [↔]

8. Note PP « sur la société des usines Renault et ses dirigeants », 6 juin 1942, BA 2135, Renault, APP, et litanie des fonds Barnaud, AN, F 37, et des fonds Lehideux de la Haute-Cour (217-234). [↔]

9. Note de X, place Maubert, Paris, 1er avril 1941, Londres 1939-1945, 300, Situation et opinion en France, dossier général, juin 1940-juillet

1941, MAE. [↔]

10. Rapport final du Wi V/2, AJ 40, 820, AN. Frais d'occupation et clearing, *Industriels*. [↔]

11. Correspondance entre chefs allemands en France (Paris et Vichy) et Berlin, AN, 3 W 347 à 358. [↔]

12. Lacroix-Riz, épilogues *Choix et Munich*, et « Les grandes banques françaises de la collaboration à l'épuration, 1940-1950 », *revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale*, 1986, « I. La collaboration bancaire », n° 141, p. 3-44; « II. La non-épuration bancaire 1944-1950 », n° 142, p. 81-101. [↔]

KDOR

le 10 mars 2011 - 11:47 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Il faut se souvenir que la nationalisation des usines Renault est une victoire du PCF. Annie Lacroix-Riz est t'elle proche du PCF?

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

GARET HERVÉ

le 10 mars 2011 - 11:48 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Honte à ses historiens de pacotille, qui salissent la mémoire de Louis RENAULT, et affirment des faits totalement faux. Aucun document n'atteste que Louis RENAULT a fabriqué des chars pour les allemands, et les chiffres de production des années 1940 à 1945 ne mentionne que la fabrication de camions, de piètre qualité vu la raréfaction des métaux nobles. Tout le reste n'est que mensonge et calomnie. Ces pseudos historiens de bas-étage devraient lire l'excellent ouvrage de Laurent DINGLI (un vrai journaliste, lui!), paru chez Flammarion dans la collection "Grandes biographies" en Septembre 2000. Une plainte pour diffamation et calomnie devrait être déposée contre ces mécréants ignares et mythomanes. L'histoire ne se réécrit pas, et ne s'interprète pas. Elle se raconte. Dans toute sa vérité.

VOUS AIMEZ



2

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

LERRANT

le 10 mars 2011 - 12:25 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



M. Garet, ces historiens de pacotille s'appuient sur des sources. Quelles sont les votre ?

Vous dénoncez les propos tenus dans l'article mais n'avancez rien de concrets, l'auteur, elle, oui. Libre à vous d'aller vérifier et infirmer ses dires par une vraie argumentation.

Votre source, un journaliste ? En quoi serait-il plus légitime qu'un historien sur ce sujet ?

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

BILLANCOURT

le 10 mars 2011 - 13:04 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Pour répondre tout d'abord à Hervé Garet, Annie Lacroix-Riz est en effet une militante communiste très active – et se revendique elle-même comme telle. Son texte est rempli d'erreurs, d'oublis opportuns et d'approximations. Pour donner un seul exemple, il suffit d'ouvrir les dernières biographies consacrées à Louis Renault, celles de Laurent Dingli (qui est docteur en Histoire et non pas journaliste), celle d'Emmanuel Chadeau et de Gilbert Hatry, pour voir que les usines Renault n'ont fabriqué ni chars, ni canons anti-chars ni bombes incendiaires... Mais Annie Lacroix-Riz n'a jamais travaillé sur les archives de l'entreprise contrairement aux historiens cités plus haut (Gilbert Hatry, ancien syndicaliste Renault, qui a fait sa thèse de doctorat sur le constructeur, est peu suspect de connivence avec la famille Renault !)

Tout historien sérieux sait que les comptes rendus de la résistance sont très souvent erronés et qu'il faut les confronter avec les archives d'entreprise.

Et comme elle n'a pas travaillé sur Renault pendant l'occupation, elle fait une longue digression en forme d'amalgame sur Lehideux. Ce n'est pas de l'Histoire mais de la propagande anti-patronale effectuée par une historienne militante communiste.

VOUS AIMEZ



3

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

BILLANCOURT

le 10 mars 2011 - 13:10 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



PS : il aurait été aussi honnête de rappeler, comme l'ont fait les biographes Laurent Dingli et Gilbert Hatry, que le PCF appelait dans l'Humanité clandestine à fraterniser avec les soldats allemands et à rouvrir les usines(juillet 1940) car nous sommes à l'époque du pacte germano-soviétique.

La production des usines Renault pendant les 4 ans d'occupation correspond à 50% de celle de 1939 pour la France et à moins de 25% de celle du seul mois de mai 1940 pour l'armée française.

Louis Renault n'a jamais été jugé. Mais a été condamné depuis toujours par le PCF (et ses hsitoriens)

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

UNAGI

le 10 mars 2011 - 16:42 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Rappel pour le coeur des veuves :

Pour Laurent Dingli «Ce ne fut pas seulement, dit-il, un constructeur automobile mais un grand génie de la mécanique qui s'est également passionné pour l'aviation et le ferroviaire». L'historien a, il est vrai, une bonne raison d'éprouver une certaine admiration, teintée de tendresse, pour le constructeur automobile: Hélène, son épouse, est une petite-fille de Louis Renault.

pour finir, texte reproduit ici est presque un extrait du texte original qui compte 11 feuillets avec une fin plus éclairante sur les motivations de l'auteur:

“Ce qui s'impose n'est pas la réhabilitation d'un Louis Renault qui n'aurait « pas fabriqué de chars pour la Wehrmacht » : c'est seulement le retour aux règles méthodologiques de la recherche historique indépendante et la mise à l'écart de la justice et du parlement d'une sphère d'intervention qui n'est pas la leur.”

LOuis Renault ne présente aucun enjeu, il n'est rien.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

CF

le 11 mars 2011 - 1:05 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Bravo à owni pour cette publication!

Ainsi se précise à l'occasion d'une initiative « familiale » la vaste entreprise de réhabilitation de Louis Renault, et avec lui, du haut patronat français sous l'Occupation, relancée depuis les années 1990 par plusieurs historiens et publicistes#2. Dans la dernière de ces hagiographies (2009), Jean-Noël Mouret, qui « se partage entre la communication institutionnelle et les guides de voyage », a cloné une série caractérisée par le recours aux témoignages postérieurs à l'Occupation jamais confrontés aux sources originales contradictoires, par la négation du sens de celles-ci dans les rares cas où il en est fait usage et par la philippique contre un PCF qui aurait été assoiffé de vengeance contre le malheureux industriel depuis l'entre-deux-guerres, et enfin capable de l'assouvir à la Libération : cette pieuvre, étouffant l'appareil d'État dans ses tentacules, plaçant partout ses pions, harcelant et manipulant ses partenaires gouvernementaux, serait la responsable de l'injustice commise contre Louis Renault - iniquité soulignant l'illégitimité de la nationalisation de ses usines#3. Thomas Wieder, après avoir en une demi-colonne esquissé le « désaccord » séparant « les historiens » (travaux les plus critiques omis#4), accrédite la thèse « familiale » en interviewant longuement « Laurent Dingli, historien », mari d'un(e) des deux plaignants, auteur d'un Louis Renault (2000) auprès duquel l'hagiographie d'Emmanuel Chadeau (1998) fait figure d'ouvrage critique#5. Selon ce petit-fils par alliance de Renault, docteur en histoire d'ordinaire voué au roman historique « moderne » (Colbert en 1997, Robespierre en 2008), « jamais Louis Renault n'a accepté de fabriquer ni de réparer des chars pour les Allemands » #6.

#1 Cité, Le Monde Magazine et Le Populaire et La Montagne (8 et, article unique, 15 janvier 2011).

#2 Renaud de Rochebrune et Jean-Claude Hazera (journalistes économiques), Les patrons sous l'Occupation, Paris, Odile Jacob, 1995, réhabilitation générale qui a esquivé le cas Renault, mais traité celui de Paul Berliet sur le même mode. Publication accompagnée d'une intense campagne médiatique.

#3 Louis Renault, Gallimard, 2009, citation, p. 7. Livre non mentionné par Le Monde.

#4 Annie Lacroix-Riz, Industriels et banquiers français sous l'Occupation : la collaboration économique avec le Reich et Vichy, Paris, Armand Colin, 1999.

sur <http://www.historiographie.info/renaultchars.pdf> références et sources exhaustives, historiens et hagiographes inclus.

La réhabilitation est "européenne". Mais que font les autres historiens ? notamment les très brillants mais inconnus du public.

Merci à Lacroix-Riz.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

CF

le 27 juillet 2011 - 19:18 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Les historiens ne peuvent l'ouvrir: ils craignent le chômage. Mais l'historien Delpla (de droite) et xxx ont soutenu Lacroix-Riz (Communiste) sur <http://www.mediapart.fr>. Dire que Renault n'a pas vendu de chars au Reich d'Hitler, c'est dire que la terre est plate.

Louis Renault voulait son Hitler en France : Pétain-Laval, afin d'avoir une bonne dictature fasciste et a financé et promu l'extrême-droite nazie et fasciste en France et en Europe Nouvelle depuis les 1920. Certes, le patronat mondial et les banquiers ont adoré, soutenu Hitler et "collaboré": Apaisement puis Accord de Munich, Accords roumain-polonais-Reich spoliation-aryanisation nazification politique, médiatique, économique, extermination des opposants/mise dans les camps de concentration dès 1933. "With Hitler, you can do business" AVANT ET PENDANT LA GUERRE pdt l'extermination dont ils sont au courant et dont ils se fichent (Cf les Peaux-Rouges etc.) Faut les comprendre, la guerre mettait fin aux dirty, red années 1930 : LA CRISE des 1930. Ces potentats étaient antisémites, racistes/colonialistes, et Hitler allait exterminer puis coloniser et exploiter la patrie du socialisme-Communisme : l'URSS et ses "JUDEO-BOLCHEVIQUES" slaves comme les Français, Anglais et US en 1917! L'Europe Nouvelle...

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

LACROIX-RIZ???

le 31 octobre 2011 - 11:49 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



L'"historienne", comme vous dites, est une stalinienne avouée qui consacre la plupart de son énergie à nier le génocide ukrainien.

VOUS AIMEZ



2

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

MICHEL CHEROND

le 14 décembre 2011 - 10:48 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



mon pere simeon cherond est entré chez renault en1933 au bureau d'etude et a ensuite été directeur du personel de l'usine de fabrication mecanique de billancourt de 1956 a1975 .il a donc travaillé directement au coté de louis renault depuis 1933 a son decés .jamais dans les souvenir de cette epoque il ne m'a dit que louis renault a collaboré avec les allemands ,bien au contraire il a toujours cherché a faire fonctionner "son"usine et meme lors du grand bombardement il a immediatement remis en route pour faire "tourner" .il est grand temps que l'on rende hommage a ce grand patron

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

PAURISSE

le 18 décembre 2011 - 13:32 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Si Louis Renault méritait sa condamnation que dire des autres responsables de l'industrie Française pendant la guerre ? Tel L'Oréal (M. Bettencourt Père de l'actuelle patronne qui défraye la chronique actuellement) ou encore la société Citroën (appartenant à la Famille Michelin) et l'entreprise familiale Peugeot. Que dire des Artistes du cinéma Français ? Que dire de la très grande majorité des Français ? En fait Louis Renault est l'industriel qui a probablement montré le moins d'enthousiasme a la collaboration avec les occupant Allemand, mais il a eu sur le dos le PCF avec qui il n'a

pas voulu cracher au bassinnet contrairement aux autres industriels qui eux payaient a tous pour avoir la paix. Si Louis Renault mérite sa déchéance alors il faut faire de même avec tous les autres, si la justice existe, mais..... ? Existe-t-elle dans notre pauvre France ?

VOUS AIMEZ



VOUS N'AIMEZ PAS



LUI RÉPONDRE

2 pings

Section socialiste de l'île de Ré » Bégaiements et réécriture tranquille de l'histoire ? le 6 juillet 2011 - 12:02

[...] : Louis Renault et la « fabrication de chars pour la Wehrmacht » (OWNI) Comments [...]

Comprendre | CHRONIQUES CATHARES le 15 août 2011 - 19:33

[...] qui deviendra la Snecma à la Libération, fournit des moteurs d'avions à l'Allemagne tandis que Louis Renault répare ses chars d'assaut, que Marius Berliet y exporte par trains entiers ses camions et que les [...]