

# **Transports d'exode**

Catalogue de l'exposition  
1<sup>er</sup> avril 2019 – 31 décembre 2020



# **Musée de Vassogne**

*Sous la direction de Patrick DOUCET  
et Stéphane BEDHOME*

## **Transports d'exode**

Catalogue de l'exposition  
1<sup>er</sup> avril 2019 – 31 décembre 2020



Editions du Musée de Vassogne  
Musée de la Reconstruction et de la vie rurale  
2, rue de la croix, Vassogne (02160)

En couverture : © Musée de Vassogne, phot. Thierry DEPAGNE  
Dos de la couverture : © Musée de Vassogne, phot. Thierry DEPAGNE

© Editions du Musée de Vassogne, 2019  
2, rue de la croix, Vassogne (02160)  
ISBN : 978-2-9551968-2-3  
Dépôt légal : avril 2019

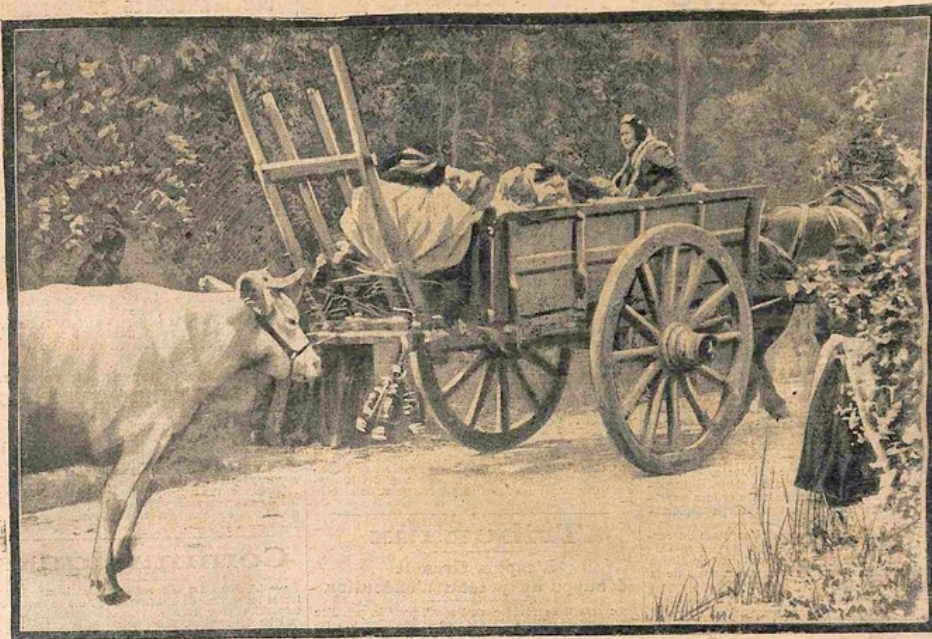
Cette première édition fut imprimée à 200 exemplaires numérotés



## SOMMAIRE

|                                                                              |         |
|------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Introduction, par Patrick Doucet                                             | Page 6  |
| Première Partie, avant la Grande Guerre                                      | Page 12 |
| Les transports routiers dans l'Occident Romain, par Claire Feuvrier-Prévotat | Page 14 |
| Les transports au Moyen Age, par Stéphane Bedhome                            | Page 24 |
| Liste des objets, salle du premier étage                                     | Page 26 |
| La guerre franco-allemande de 1870, par Stéphane Bedhome                     | Page 30 |
| Seconde Partie, la Grande Guerre : partir, rentrer et vivre au provisoire    | Page 32 |
| L'exode, par Stéphane Bedhome                                                | Page 34 |
| Liste des objets, salle du rez-de-chaussée                                   | Page 40 |
| Le retour, par Stéphane Bedhome                                              | Page 44 |
| Vivre au provisoire, par Stéphane Bedhome                                    | Page 52 |
| Liste des objets de la salle d'accueil                                       | Page 66 |
| Troisième Partie, après la Grande Guerre                                     | Page 68 |
| L'exode de mai-juin 1940, par Patrick Doucet                                 | Page 70 |
| Bibliographie                                                                | Page 86 |
| Références et contributeurs                                                  | Page 96 |

## Les paysans belges s'enfuient devant la guerre



A l'approche de la guerre, les paysans se sont enfuis. Entassant dans une charrette tout ce qu'il leur était possible d'emporter, ils ont quitté leurs habitations et leurs champs. Et bientôt les routes de Belgique furent encombrées par de tristes cortèges, pareils à celui que cet instantané a fixé.

**Les paysans belges s'enfuient devant la guerre dans *L'Excelsior*, 1914**

© Conservatoire du Musée de Vassogne, coll. Stéphane Bedhome

## INTRODUCTION

André Malraux décrivant la fuite des Républicains espagnols dans *L'Espoir* (1937) trouve des mots qui parlent de tous les exodes de l'Histoire et du monde : « *Derrière des groupes silencieux passaient des charrettes bosselées de paniers et de sacs, où brillait un instant l'éclat écarlate d'une bouteille ; puis, sur des ânes, des paysannes sans visage, et dont pourtant on devinait le regard fixe, avec la séculaire détresse des fuites en Égypte. L'exode coulait, enfoui sous ses couvertures dans cette odeur de feu, scandé par le battement profond et rythmé du canon<sup>1</sup>.* »

Quitter son pays. S'arracher à la terre qui vous attache parce qu'elle vous nourrit, parce qu'elle façonne votre activité, parce qu'elle vous donne un métier. Fuir. Comment transporter avec soi son existence pour fuir la peur, l'indicible, l'invivable ? Fuir et chercher refuge ailleurs. Être provisoirement ou définitivement déraciné. Comment se rattacher à une humanité devenue un temps trop précaire, sans but, presque sans objets ?

Ce sont ces questions, aussi anciennes que l'être humain, que le musée de Vassogne a voulu explorer, à sa façon, dans sa nouvelle exposition, « Transports d'exode ». Elle prolonge d'une autre manière le cycle de présentations lié à la Reconstruction et commencé en 2014. L'exode des réfugiés de 1914 est un épisode moins connu de ces années de guerre. « À la fin de la Grande Guerre, le directeur du département des affaires civiles de la Croix Rouge américaine en France, Homer Folks, pouvait écrire : *« Il y avait des réfugiés dans toute l'Europe. Pendant cinq ans, c'est comme si presque tout le monde devait partir ou attendait de le faire<sup>2</sup> ».* La France n'a pas échappé au phénomène, avec l'accueil sur son territoire de réfugiés étrangers, essentiellement des Belges, et le déplacement de populations

---

<sup>1</sup> André Malraux, *L'Espoir*, Paris, Gallimard, 1937, p. 627.

<sup>2</sup> Homer Folks, *The Human Costs of War*, New York et Londres, Harper and Brothers Publishers, 1920, p. 250. Cité in Philippe Nivet, « Les réfugiés de guerre dans la société française (1914-1946) », *Histoire, économie et société*, 2004/2 23e année, p. 248.

*originaires des départements du Nord et de l'Est occupés par les Allemands ou militairement menacés<sup>3</sup>. »*

## **Objets et transports d'exode**

Ce sont 170 objets qui sont présentés dans deux espaces.

La première partie raconte les travaux et les jours d'avant la Grande Guerre. L'âne, le cheval et le bœuf forment la trinité de la traction. Ils tirent, ils portent, on les aiguillonne, on les monte. On transporte le grain, le lait, le fromage, le raisin, les pommes de terre, les légumes, le bois, le fumier, les lapins. On le fait à pied, à dos d'homme, à dos d'âne, dans des bâts, en brouette. On porte des hottes, des paniers, des cannes à lait, des cageots. La vie domestique, elle aussi, se transporte dans toutes sortes de boîtes car il faut bien aller parfois d'une maison ou d'un village à l'autre : boîtes de dentellière, de colporteur, à clous, pour le rangement, pour la chapelure. Et pour les jours de fêtes, le surjoug coloré du bœuf égaie, par le son mat et précis de ses cloches, la dure vie des gens de la terre.

La deuxième partie nous entraîne sur les chemins de l'exode. Tous les contenants possibles - malles, paniers, valises - sont chargés sur les premiers véhicules que l'on trouve : brouette, charrette, porte charge...

Sabots, parapluies et cannes s'imposent pour ce périple forcé. Mais, ce sont d'abord des objets personnels que l'on emporte, souvent à la hâte, tout un attirail qui n'est pas un bric-à-brac mais un petit chez-soi portatif, pratique, indispensable et rassurant : lunettes, montre à gousset, boucles d'oreille, collier... On prend de quoi assurer le boire et le manger : assiettes, fourchettes, cuillères, couteaux pliants, verres, bouteilles et bols, casseroles, chaudrons. Sans oublier parfois un rond de serviette ou une timbale de communion qui sont aussi sûrement signes d'ancrage et de continuité qu'un blason ou une armoirie.

---

<sup>3</sup> Philippe Nivet, «Les Boches du Nord», *les réfugiés français de la Grande Guerre*, Paris, Economica, 2004. Cité in Nivet, p. 248.

Le soin de soi est présent avec les petits miroirs, les rasoirs et leurs instruments à affûter. Et des draps, pour dormir enfin quelque part, dans un lit, peut-être.

Il faut emmener avec soi de quoi organiser la vie pratique, même de façon hétéroclite : ne pas oublier le porte-monnaie et l'argent ; s'éclairer avec des lanternes et des lampes à pétrole ; ranger son linge dans un panier ; trouver un peu de stabilité sous forme d'un tabouret ; une serpette, une scie pour le jardin ; un peu de ressources de la vie d'avant, poules et poussins, pommes de terre, pourquoi pas des fraises...

Le culte, avec ses chapelets et ses missels, son bénitier portatif, doit pouvoir continuer à être pratiqué aussi bien que le loisir de la tabatière.

Mais le cœur de la maison doit rester avec soi. Son chez-soi, que l'on aimerait retrouver intact, oblige d'emmener serrures et clés et pour seules preuves de propriété, les actes de notaire. Ce cœur aussi bien symbolisé par ce compas ancien, seul objet emmené par cet entrepreneur de l'Aisne, son instrument de travail et emblème de son activité.

### **Une question universelle**

L'exode (du latin ecclésiastique *Exodus* et du grec *eksodos*, sortie<sup>4</sup>) désigne initialement la sortie d'Égypte des Hébreux sous la conduite de Moïse et, par extension, dans la bible le deuxième livre du Pentateuque, qui relate cet événement ainsi que le début des pérégrinations du peuple hébreu dans le désert et la révélation du Mont Sinaï. Ce terme s'est généralisé pour désigner le déplacement en masse d'une population, notamment à l'occasion d'un cataclysme naturel, d'une guerre, d'une invasion. Tout particulièrement celui lié à l'invasion allemande de 1939-1940. C'est cet exode en particulier qui restera ancré profondément dans la mémoire collective française. Le terme s'applique aussi à des déplacements ou des migrations dus à des raisons socio-économiques ou culturelles. En particulier,

---

<sup>4</sup> [www.larousse.fr](http://www.larousse.fr), consulté le 11/03/2019.

lorsque l'on parle de l'exode rural qui peut être décrit comme un phénomène continu de dépeuplement des campagnes au profit des villes<sup>5</sup>.

L'origine biblique du terme marque que la question de l'exode ou des exodes de population est universelle. C'est pourquoi le présent catalogue, au-delà de ceux de 1914-1918, évoque deux autres grands déplacements, qui ont aussi eu lieu à l'intérieur de la France même, celui des Alsaciens en 1870 et celui, encore plus massif, de 1940.

### **D'un exode à l'autre : une question plus que jamais d'actualité**

Depuis la fin de la 2<sup>ème</sup> Guerre mondiale la liste d'évènements tragiques conduisant à des déplacements de population est longue. Voici quelques principaux exemples :

-1947: Partition Inde-Pakistan. Près de quinze millions de musulmans sont déplacés vers le nouveau territoire pakistanais. Hindous et Sikhs prennent la direction inverse. Environ un million de personnes sont massacrées au cours de ces flux croisés.

-1948 : Palestine. Au lendemain de la Shoah (génocide des Juifs par les nazis), l'Etat d'Israël est créé sur une partie de la Palestine, entraînant l'entrée en guerre des armées arabes. Plus de 760 000 Palestiniens sont poussés à l'exode, appelé depuis "Nakba" (catastrophe en arabe).

-1962 : Indépendance de l'Algérie. Près d'un million de colons français se réfugient et s'installent définitivement en Métropole. S'y ajoutent 60 000 harkis, supplétifs musulmans de l'armée française.

-1971 : Guerre entre l'Inde et le Pakistan. Le Pakistan oriental devient un état indépendant : le Bangladesh. Environ dix millions de civils se réfugient en Inde.

---

<sup>5</sup> Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <http://www.cnrtl.fr>, consulté le 11/3/2019.

-1975 : “Boat people”. La victoire communiste au Vietnam, au Cambodge et au Laos, jettent hors de chez eux plus de 3 millions de personnes au cours des deux décennies suivantes. Au péril de leur vie, ils partent à bord d'embarcations de fortune pour rejoindre les pays voisins. Entre 1979 et 1982, plus de 20 pays, dont les États-Unis, l'Australie, la France, le Canada, accueilleront plus de 620 000 réfugiés.

-1979-1989 : Afghanistan. Lors de la guerre contre l'occupation soviétique, environ six millions d'Afghans fuient au Pakistan et en Iran. Depuis le flot de réfugiés n'a jamais cessé. Les Afghans représentent encore aujourd'hui la deuxième population de réfugiés au monde (après les Syriens) avec 2,4 millions de personnes.

-1992-1995 : Bosnie. Durant la guerre, au moins 2,5 millions de personnes quittent leur foyer, dont 500 000 se réfugient dans les pays voisins et 700 000 en Europe occidentale.

-1994: Rwanda. Le génocide fait environ 800 000 victimes, parmi la minorité tutsie, ainsi que chez les Hutus modérés. Environ 1,7 million de Hutus fuient ensuite dans les pays voisins (Zaïre, Tanzanie et Burundi) par peur des représailles.

-Depuis 2011: Syrie. La guerre civile fait fuir la moitié des habitants du pays. 5,5 millions sont réfugiés principalement en Turquie, au Liban, en Jordanie et en Afrique du Nord. Plus de six millions sont déplacés à l'intérieur même de la Syrie.

-Depuis 2013: Soudan du Sud. La guerre civile fait des dizaines de milliers de morts et plus de 3,7 millions de déplacés, soit un tiers de la population. Selon l'ONU, environ deux millions d'entre eux ont quitté le pays, pour rejoindre notamment l'Ouganda et le Soudan.

-2017 : Un demi-million de musulmans Rohingyas fuient au Bangladesh les persécutions de l'armée birmane.

En 2019, Le Haut-commissariat aux réfugiés des Nations Unies recense dans le monde, 68,5 millions de personnes déracinées. Ce chiffre est sans précédent : 40 millions de déplacés dans leur propre pays, 25,4 millions de réfugiés

dont plus de la moitié a moins de 18 ans. Près de 1 personne est déracinée toutes les 2 secondes à cause des conflits ou des persécutions<sup>6</sup>.

### **Objets de rien, objets de tout**

Emportés dans les grands flux tragiques de l'Histoire, les frêles objets présentés dans l'exposition « Transports d'exode » parlent de la fragilité des vies quotidiennes. Ce sont les vestiges de vies ordinaires bouleversées qui basculent dans le transitoire. Objets de rien, rendus anodins par le fil des jours, ils auraient pu, recouverts de poussière au fond des remises, être oubliés. Mais par le propos de cette présentation, de fragiles ils deviennent graciles. Polis par le temps, ils se transforment en d'extraordinaires reflets de vies devenues extraordinaires. Ils deviennent objets de tout. Objets de rien, objets de tout, c'est le cœur de la vocation du Musée de Vassogne.

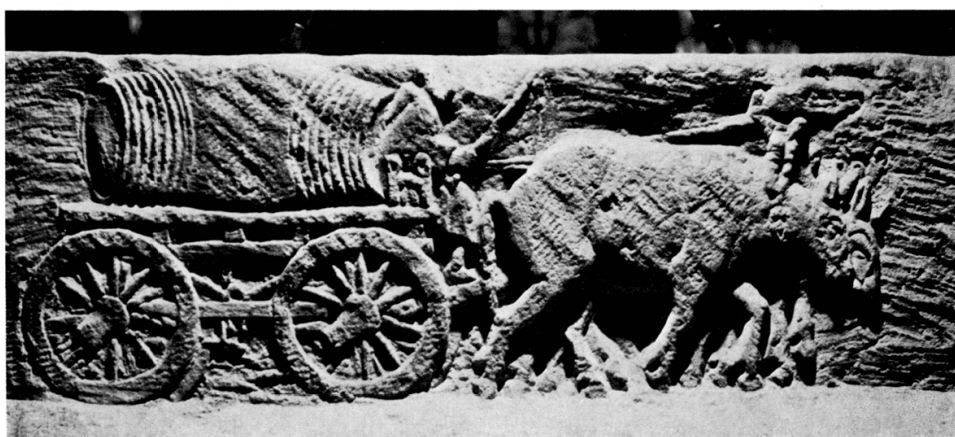
Patrick DOUCET  
*Président de l'Association du Musée de Vassogne*

---

<sup>6</sup> <https://www.unhcr.org>.



**PREMIERE PARTIE**  
Avant la Grande Guerre



**Chariot des vendanges de Langres**  
MOLIN, M., *Gallia*, Paris, éd. du CNRS, 1984, p. 100.

## **Les transports routiers dans l'Occident Romain**

*par Claire Feuvrier-Prévotat*

Se déplacer, voyager, transporter, marcher, fuir même, dans certaines circonstances, sont des activités vitales pour toute société. Ces préoccupations impliquent des moyens de communication plus ou moins élaborés, eux-mêmes tributaires d'une organisation politique effective, d'activités économiques importantes et d'un niveau de connaissances techniques maîtrisées, aussi bien dans la construction des routes que dans celle de l'élaboration des moyens de traction, et des véhicules de transport. C'est dans cette perspective que l'on peut s'interroger sur les transports routiers dans l'Empire romain, en s'attachant précisément à sa partie occidentale où les conditions générales de développement sont spécifiques. Alors que les provinces orientales de l'Empire, avant d'être annexées par Rome, avaient connu des régimes politiques forts (les royaumes hellénistiques) qui disposaient de moyens de communication développés, l'Occident, avant la conquête romaine, est dans une situation bien différente, puisqu'il est constitué, de peuples, de communautés qui se caractérisent par un véritable émiettement politique. Quelles sont alors les conditions de transport entre les différents peuples de l'Occident romain ? Que sait-on des routes ? Comment se met en place, avec la conquête, un réseau routier ? Comment se développent les transports, les formes de traction, les véhicules ? Quelles en sont les conséquences pour la société d'alors ?

### **Voies indigènes et réseau routier romain**

On a souvent dit et écrit, dans une vision primitiviste des cultures indigènes en Occident, que les routes étaient l'œuvre des soldats romains : c'est en conquérant les régions de l'Europe occidentale que les légions romaines ont construit le réseau routier. La réalité historique est plus complexe. Certes, les conditions de circulation des hommes et des marchandises, dans des territoires contrôlés par des peuples ou des communautés indigènes, au rayon d'action limité,

étaient soumises au pouvoir de chefs locaux qui, jaloux de leur autorité, pouvaient s'opposer à toute pénétration sur leurs territoires ou la monnayaient par des taxes ou péages qui pouvaient être sources de conflits ; une telle situation politique ne pouvait que constituer une gêne pour le développement des routes et moyens de communication. On sait bien qu'il existait des voies importantes avant la conquête romaine : quelques exemples peuvent être retenus comme très significatifs. Il en est ainsi de la voie qui longe le golfe du Lion, et qui a fait au cours du II<sup>e</sup> av. J. -C., avant la conquête de la Gaule du Sud l'objet d'aménagements (mise en place d'un bornage) destinés à améliorer un chemin très ancien appelé voie Héracléenne ; il en est de même de la route qui, partant d'Aquilée, au fond du golfe de l'Adriatique, rejoint la vallée du Danube sur une centaine de kilomètres ; elle est utilisée dans les deux sens par des charrois bien avant la conquête romaine. Ces voies anciennes sont connues des marchands romains qui, dès le début du II<sup>e</sup> siècle av. J.-C., les empruntent et diffusent leurs marchandises ; le vin, plus marginalement l'huile, mais aussi des productions de l'artisanat romain, notamment les céramiques à vernis noir, bien datées qui donnent des repères chronologiques précis. La documentation archéologique (amphores, céramiques, monnaies), dégagée sur de nombreux sites côtiers, mais aussi terrestres, permet d'appréhender les parcours de ces voies anciennes. Certes, ces marchandises, venant d'Italie, sont acheminées prioritairement par la mer et par des voies navigables, mais elles pénètrent ensuite dans l'arrière-pays, par des voies de terre, ce qui n'est pas sans importance pour les premiers aménagements routiers avant la conquête. Il y a donc bien une histoire des routes anciennes, difficile à connaître, avant la domination romaine, mais réelle. Dès lors, il faut reconnaître que l'ordre chronologique longtemps admis, qui voyait se succéder la conquête militaire, l'installation des soldats et la construction des routes, doit laisser la place à une autre chronologie : la construction de routes, l'intrusion progressive des Romains, notamment des marchands et la conquête militaire.

On ne saurait donc négliger l'importance de ces premiers réseaux, mais il est clair que la *Pax Romana*, établie par Auguste après les conquêtes et les guerres

civiles, crée en Europe occidentale des conditions nouvelles qui favorisent la mise en place d'un réseau routier d'une ampleur et d'une cohérence remarquables. Il s'articule sur les grandes réformes administratives mises en place par Auguste et ses successeurs : les provinces sont organisées en *civitates*, en cités formées d'un territoire et d'une capitale. Il ne s'agit plus donc seulement d'entretenir des axes routiers anciens, mais de créer de véritables réseaux hiérarchisés, balisés, et organisés à partir des capitales de cités qui sous-tendent la domination de Rome. Le cas de Lyon est bien connu puisque la capitale des Gaules est le point nodal du réseau routier des régions conquises en Gaule : c'est à partir de Lyon que rayonne le réseau voulu par l'empereur Auguste, et réalisé par les soins de son gendre Agrippa sur l'ensemble de la Gaule. Le géographe Strabon, contemporain d'Auguste, (IV, 6) introduit ainsi sa description du réseau : « *Lyon se trouve au milieu du pays, comme une citadelle, en raison de la rencontre des fleuves (le Rhône et la Saône) et de sa proximité de toutes les régions. Aussi est-ce à partir de là qu'Agrippa fit ouvrir les routes.* » L'énumération des routes est ensuite donnée : elles partent en étoile de Lyon vers Saintes et l'Aquitaine, vers Marseille, le Rhin et l'Océan ; à partir de ces voies principales, des voies secondaires se détachent pour rejoindre des carrefours importants tels Langres, Reims, Trèves, Bavi, et de là, vers Boulogne-sur-mer. Les successeurs d'Auguste contribuent, eux aussi, au développement du réseau en fonction des préoccupations politiques et économiques. Ainsi, pour ne donner ici que quelques exemples, l'empereur Claude, au cours du I<sup>er</sup> siècle ap. J.-C., fait tracer une voie de Lyon à Bordeaux, mais aussi de Chartres au Cotentin, face à l'île de Wight, en vue de la conquête de la Bretagne (la Grande Bretagne aujourd'hui). Il en est de même des empereurs flaviens qui concentrent leurs efforts sur le réseau routier des régions rhénanes, vers Strasbourg notamment en vue du contrôle de la Germanie. Des observations semblables peuvent être faites à propos de la péninsule ibérique où le réseau routier est très développé : c'est le cas de la route très ancienne, appelée *via Augusta*, sur la côte orientale qui, du Perthus rejoint Cadix, et qui est constamment entretenue de même que la voie, parallèle à l'Océan, qui part de Séville à Mérida puis Salamanque et

Astorga ou celle qui de Tarragone se dirige vers le Nord-Ouest, Saragosse et Astorga avec une ouverture vers le col de Roncevaux et Bordeaux. Astorga, Mérida, Saragosse, Tolède, grandes capitales de cités sont des carrefours de circulation d'une grande importance.

La construction des routes est bien un enjeu majeur pour l'administration, l'économie et la sécurité des régions conquises. Les routes se répartissent, selon l'arpenteur Siculus Flaccus du I<sup>er</sup> siècle ap. J.-C., en trois grandes catégories qui répondent à des besoins et à des financements différents : les voies publiques sont construites au frais de l'Etat ; les voies vicinales (du mot *vicus* signifiant, bourgade), qui s'embranchent sur les voies publiques, sont financées et entretenues par les cités et enfin les voies privées, liées aux grands domaines, sont à la charge des propriétaires. Le tracé est établi par des géomètres à l'aide de la *groma*, instrument de visée et de mesure qui permet de fixer l'orientation des voies, de déterminer les changements de direction et la mise en place, selon les nécessités, d'œuvres d'art (ponts de pierre ou de bois, pilotis, murs de soutènement, rampes etc.). La conception, proprement dite, des routes présente une grande diversité liée aux conditions géographiques locales mais repose sur quelques principes de base. L'emprise de la route sur le territoire étant déterminée, on creuse une tranchée jusqu'à atteindre, sinon le roc, du moins un sol stable ; la tranchée est ensuite remblayée de matériaux disposés en couches successives, en donnant à l'ensemble un profil bombé, afin de faciliter l'écoulement des eaux qui s'opère par des fossés latéraux. L'ensemble est recouvert de galets, de graviers ou de terre damée ; c'est seulement à l'entrée des villes et dans les villes elles-mêmes que les rues sont dallées ou pavées.

Les routes sont équipées de bornes milliaires (du nom de l'unité de mesure le mille, c'est-à-dire mille pas romains, soit 1480 m ou, quelque fois, en Gaule, la lieue, dont la valeur s'établit entre 2 300 et 2 475 m.) ; ce sont des colonnes cylindriques enfoncées dans le sol dont la hauteur varie entre 2 et 4 m. Les milliaires sont gravés : ils portent le nom du constructeur ou du restaurateur de la

route (majoritairement les empereurs) et indiquent la distance exprimée en milles ou en lieues, entre le point où ils sont implantés et la ville la plus proche. Certains milliaires mentionnent parfois des travaux hydrauliques destinés à protéger la chaussée contre les eaux. Ces documents officiels, de première main, sont très précieux car ils permettent de connaître l'intérêt et la politique des empereurs à l'égard des différentes régions et peuvent constituer, par là-même, les supports d'une forme de propagande impériale. De tels travaux et de tels investissements incitent à s'interroger sur les transports en eux-mêmes. Comment voyage-t-on sur ces voies ? Dans quelles conditions d'efficacité, de sécurité et de confort ?

### **Techniques de traction et véhicules de transport**

L'étude des transports dans l'Antiquité est difficile car les sources sont rares et dispersées : peu de textes, en particulier sur les techniques (forces de traction, attelage, matériel, etc.). L'épigraphie donne des informations sur les commerçants et les transporteurs ; l'iconographie (stèles, mosaïques), dont la lecture et l'interprétation sont quelquefois, difficiles, a fait progresser nos connaissances sur les diverses formes d'attelage, sur les animaux utilisés et sur les véhicules. Il en est de même pour l'archéologie : les fouilles de tombes, notamment les tombes à char, ont pu révéler des éléments de chars, des harnais ou des hipposandales qui ont fourni ainsi de l'information. Toutefois, la compréhension du fonctionnement des transports terrestres s'est considérablement enrichie des recherches, conduites depuis plusieurs décennies, par les ethnologues, dans certaines régions du monde, où les conditions de transports sont très proches de celles de l'Antiquité. Ainsi, l'utilisation aujourd'hui d'un harnais ou d'un attelage, dans les sociétés dites en voie de développement, peut aider à comprendre, de manière précise, la mécanique des forces et du mouvement développée dans le déplacement d'une masse, ainsi que les contraintes qui peuvent s'imposer (coefficient de frottement, effet de pente etc.). Il est clair que l'ethnologie comparée appliquée à l'histoire des techniques est d'une grande importance, en ce

qu'elle permet de comprendre, au plus près, les moyens de transport qui ont perduré en Occident jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, et ainsi, d'accéder à la compréhension des modes de transports de l'Antiquité.

Les principaux modes de transport par voie de terre sont le portage, le bât et la traction au joug. Le portage à dos d'homme ou de femme, toujours pratiqué aujourd'hui dans des régions pauvres, l'était dans l'Antiquité, comme en témoigne le vocabulaire : on connaît l'existence des portefaix professionnels, appelés *saccarii* dans les ports, ainsi que les noms de certains sacs spécifiques : *pera* ou *mantica*, besace que l'on porte sur l'épaule, mais le portage se fait surtout par les animaux. Pour les échanges de faible volume (entre 100 et 200 kg), sur des distances limitées, mais dans des conditions géographiques difficiles, les Romains chargent les animaux, âne, mulet ou mule en utilisant le bât ; il s'agit d'un sac à deux poches, posé en équilibre sur le dos de l'animal, ou d'un sac plus compliqué avec des armatures fixées par des sangles qui autorisent des charges plus lourdes. Il semble bien que les *utricularii*, aient transporté leurs outres de vin par bât.

Les transports plus importants se font par la traction au joug qui est universelle ; elle s'est maintenue en Europe jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et elle est toujours utilisée dans certaines parties du monde d'aujourd'hui. Le joug est posé sur le dos de l'animal et maintenu par une sangle qui prend appui à l'avant et au bas de l'encolure et non pas sur la gorge, comme le pensait le commandant Lefèbvre des Nouettes, à partir d'une lecture erronée d'une documentation iconographique limitée. Les mules et les mulets jouent un rôle de plus en plus important dans la traction des voitures au détriment du cheval ; les transports les plus lourds sont assurés par les bovidés attelés en file ou en éventail quand les charges sont très massives. La technologie des transports a connu une innovation importante à Rome, avec la mise au point d'un attelage « à une tête » qui apparaît en Italie du Nord et en Gaule du Nord au I<sup>er</sup> siècle ap. J.-C. Cet attelage d'un animal seul, tirant une voiture à deux roues, se caractérise par la présence d'un petit joug, appelé jouguet ou jougulet, auquel sont accrochés des galets qui, reposant contre l'encolure, sur le devant des omoplates de l'animal, empêchent le frottement



de la sangle de traction ; ce harnais utilisé en traction et en propulsion a eu un très grand développement pour le transport des marchandises comme pour celui des personnes. Cette innovation suppose une connaissance très précise de l'anatomie des animaux, des forces de traction et de l'équilibre de l'attelage. Ces qualités technologiques s'appliquent aussi aux véhicules.

Le parc des véhicules roulants est très important et varié, comme en témoigne le grand nombre de termes qui les désigne, et dont beaucoup sont d'origine celte. Dans l'ensemble, ces véhicules présentent des qualités techniques remarquables : recours à de multiples essences de bois, à différents matériaux (fer, bronze, cuir, osier etc.), roues pleines, mais aussi roues à rais sous bandages métalliques, d'un seul tenant, cerclés à chaud, système de suspension par courroies de cuir, techniques de freinage, avant-train tournant des voitures à quatre roues pouvant prendre un virage à 30°, dispositif de comptage des distances parcourues (odomètre). Toutes ces qualités s'appliquent aux véhicules transportant des personnes ou des marchandises. Sans entrer dans l'énumération fastidieuse des différentes catégories de véhicules, on peut donner quelques exemples. La *carruca* est une voiture assez luxueuse à quatre roues et deux attelages pour le transport de quatre personnes ; décorée de placages de bois précieux et de figurines de bronze, elle dispose d'une bâche de cuir si c'est nécessaire. La *raeda* lui ressemble, mais en moins luxueux : ce véhicule affecté aux transports publics, peut servir également aux déplacements familiaux et utilitaires, et entre dans la catégorie des véhicules de louage. Des voitures légères à deux roues, sortes de cabriolets, étaient nombreuses à circuler : le *cisium*, ou l'*essedium* qui en est très proche ainsi que le *carpentum* qui est bâché.

Les marchandises sont transportées dans le *carrus*, charroi à quatre roues et double attelage, dont la caisse peut être en bois ou en osier ; il existe aussi de plus petites voitures à deux roues, le *plaustrum* chariot d'utilisation très courante, en particulier en milieu rural ; quant aux liquides ils pouvaient être transportés par des chariots-citernes connus par l'iconographie. Une représentation en est donnée par un bas-relief, découvert en 1759, à deux kms au nord-ouest de Langres. Sur une

des faces de ce bloc, qui devait faire partie d'un pilier funéraire, est sculpté un chariot, tiré par un attelage de mules ou de mulets, sur lequel est placé un tonneau ; il occupe toute la longueur du véhicule ce qui signifie qu'il a été construit pour le transporter ; c'est un chariot-citerne, appelé, dans l'exemple de Langres, « chariot des vendanges ». Quelques représentations semblables sont connues dans la partie occidentale du monde romain appartenant à la zone de diffusion du tonneau.

L'importance des transports routiers se manifeste enfin par la prolifération des professionnels des transports regroupés ou non en corporations. C'est ainsi que l'on pouvait rencontrer, à l'entrée des villes, des *jumentarii* (éleveurs), qui pouvaient louer des animaux de trait, des attelages et éventuellement du personnel ; on connaît aussi les *cisiarii* ou *raedarii* (conducteurs de cabriolets) qui exercent différentes activités concernant les véhicules : constructeurs de voitures, conducteurs, entrepreneurs qui louent des équipages. Le développement de telles infrastructures, la diversité et la richesse des moyens de transports incitent à s'interroger brièvement sur les fonctions de ces routes. Qui circulent sur ces voies de mieux en mieux aménagées ? Que transporte-t-on et dans quelles perspectives ? Quels sont les intérêts de l'Etat ?

### **Transports, économie, intégration.**

Il est clair que le réseau routier établi en Europe occidentale, à l'époque romaine, a favorisé l'administration de l'Empire, le déplacement des fonctionnaires, et des soldats. A cet égard, la mise en place, par Auguste, d'un service de messagerie public pour les informations officielles, appelé *Vehiculatio* ou service des *Vehicula*, est d'une importance capitale. Il est décrit ainsi par Suétone (*Auguste*, 49) : « Pour que l'on pût facilement et plus vite lui annoncer et lui faire connaître ce qui se passe dans chaque province, Auguste fit placer, de distance en distance, sur les routes empruntées par l'armée, d'abord des jeunes gens à de faibles distances, puis des voitures. Le second procédé lui parut plus pratique parce que le même porteur de dépêches faisant tout le trajet, on peut

l'interroger en cas de besoin. » A lire Suétone, Auguste organise un service de messagerie, chargé de diffuser, dans l'Empire, des dépêches officielles et la correspondance administrative du centre vers les provinces, et inversement. Dans un premier temps, il crée un service qui exigeait que les porteurs de documents se relayent à chaque étape ; par sécurité il modifie l'organisation, et au changement de courrier, est substitué le changement de véhicule, ce qui alourdit l'organisation puisque, à chaque relais, il faut fournir des animaux frais et des voitures en bon état, d'où le nom de *vehicula*. Ce service, la préfecture des Véhicules, qui deviendra sous l'empereur Constantin, le *cursus publicus*, est dirigé par un préfet de rang équestre qui dispose d'un personnel nombreux composé surtout d'affranchis impériaux. C'est un service important qui permet à l'Etat de contrôler les provinces, et simultanément d'unifier l'Empire ; il implique un entretien et un aménagement du réseau routier (relais, greniers, écuries, ateliers de réparation etc. ) afin d'en assurer le bon fonctionnement et la sécurité ; on comprend, dans cette perspective, la pérennité des routes romaines durant l'Antiquité.

Mais les routes ont aussi une fonction économique majeure, d'autant que les premiers siècles de l'Empire se caractérisent par un développement remarquable sur tous les plans. L'agriculture et la production d'objets manufacturés, tournées vers l'exportation, connaissent un essor indéniable en Occident et alimentent un commerce très important : vin, huile, conserves de poissons, bois, céréales, vaisselle de table, verre, objets de bronze, métaux, briques, tuiles, pierres, et marbres, cuir, pour ne citer que des marchandises connues par les traces archéologiques circulent, abondamment. Toutes venues de Gaule, de la péninsule ibérique, de la Bretagne, de l'Afrique, des Germanies vont prioritairement vers Rome et l'Italie ; en sens inverse, les productions de l'Italie sont transportées vers les provinces, et il ne faut pas négliger les échanges de province à province.

Certes, pour l'essentiel, ces échanges se font par la mer et par les voies navigables. Mais, on le sait, la circulation des marchandises au temps de la *pax Romana*, se caractérise par la complémentarité des moyens de transports qui doit

être vue en termes de relais, et non en termes de concurrence ; Strabon souligne que les marchandises qui arrivent à Rome par bateaux repartent sur des chariots. C'est bien dans cette perspective que doivent être comprises les fonctions économiques des routes : elles assurent l'ultime distribution des marchandises à partir des ports maritimes ou fluviaux. Cette fonction de complémentarité s'est accrue avec le développement de l'urbanisation, qui est au cœur du système administratif, mis en place par les empereurs ; il n'est pas douteux que le ravitaillement des villes au quotidien devait se faire par les chariots, les *carri*, chargés de marchandises qui avaient été débarquées dans les ports les plus proches. Il fallait alors emprunter les routes ; des marchés locaux et régionaux se sont développés ; ils sont difficiles à étudier et n'ont pas toujours retenu l'attention des chercheurs.

Les transports routiers dans l'Occident romain, développés avec détermination par Auguste et par ses successeurs, pour des raisons prioritairement administratives et sécuritaires, ont contribué très largement à l'essor économique des provinces. Le développement d'une agriculture spéculative, orientée vers les échanges, l'organisation d'une production artisanale de qualité pouvant entrer en concurrence avec celle des autres provinces, les possibilités d'accéder à un marché aux dimensions européennes, en témoignent très largement. Surtout, les routes articulées sur les villes, favorisant les liens de cités à cités, conçues par les Romains comme modèles de la vie en société, ont bien été des vecteurs majeurs de l'intégration progressive des provinciaux à la romanité.

## **Les transports au Moyen Age**

*par Stéphane Bedhome*

Au milieu du Moyen Age, les routes du royaume de France, vestiges des anciennes voies romaines, sont dans un état déplorable. A pied, à cheval ou en litière rustique, les voyageurs sont soumis au plus grand inconfort. En 1294, Philippe le Bel, qui a déjà fait paver les rues de Paris, tente de remédier à ces inconvénients en cherchant à limiter le nombre des charrettes et en « ordonnant que nul Bourgeois habitant d'un bourg ne possède charrette ». Seules les dames de la noblesse pourront désormais user de cet ancêtre rudimentaire du carrosse.

### **Des routes en souffrance**

Au haut Moyen Age, les anciennes voies romaines sont tombées en ruine. Vers le X<sup>ème</sup> et XI<sup>ème</sup> siècles, ravagées par les intempéries et laissées à l'abandon, les routes ne sont plus que des pistes défoncées, difficilement praticables, dont on a utilisé les pavés pour la construction de divers édifices. Ce n'est qu'à la fin du XII<sup>ème</sup> siècle, avec Philippe Auguste, que les rois de France commencent à se préoccuper du réseau routier. Une politique globale sera peu à peu mise en place à partir du règne de Louis XI. Au XV<sup>ème</sup> siècle, la route de Paris à Orléans n'est cependant pavée que sur deux lieues seulement.

En 1599, Henri IV créera la charge de grand voyer du royaume, qu'il confiera à Sully. Des sommes considérables seront alors investies dans la réparation et la construction de routes et de ponts.

### **Des véhicules rudimentaires**

Cette fameuse charrette, dont Philippe le Bel cherche à limiter le nombre, est revenue en usage au XIII<sup>ème</sup> siècle. Jusqu'alors, les voyageurs n'avaient d'autres ressources que de se déplacer à pied, à cheval, à dos d'âne ou de mulet, en litière à bras ou à chevaux.

Les denrées lourdes sont généralement transportées dans des chars rustiques tirés par un attelage de bœufs. Vers l'an mille, l'utilisation du collier d'épaule qui remplace le collier de cuir souple, qui appuyé sur la gorge du cheval entrave ses mouvements, permet d'augmenter la charge des véhicules, qui passe, surtout grâce à l'apparition de l'attelage en flèche, de cinq cents kilos à plusieurs tonnes. Mais les marchands préfèrent encore avoir recours, en particulier pour les vins ou les denrées fragiles, au transport fluvial, plus sûr et plus rapide. Cette solution leur permet en outre d'éviter les coûts prohibitifs des péages et des escortes à qui veut éviter les bandits de grand chemin.

### **La charrette**

Après une longue absence des routes du royaume, la voiture, sous le nom de charrette, revient rapidement, malgré un inconfort d'utilisation évident. Peu à peu, les techniques de fabrication, qui s'étaient perdues au fil des siècles, se perfectionnent. La charrette reste cependant longtemps rudimentaire. Sans suspension, sa caisse étant posée sur les essieux des roues, elle expose le voyageur à être durement bringbalé et à endurer tous les cahots. Elle n'est pas non plus équipée d'un système de braquage. Aussi, sans train avant pivotant, conduire ce véhicule ne pouvant pas braquer est une véritable gageure. Au moindre virage un peu raide, l'équipage risque de verser dans le fossé. Mais, la charrette, ouverte ou bâchée, rustique ou élégante, se répand très rapidement dans les villes et les campagnes.



**Charrette, chargement du blé, s.d.**

© Bibliothèque Nationale (BN)

## Liste des objets

### Salle du premier étage

- 1.- Caisse de bât d'âne pour le transport du fumier, bois et fer, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 2.- Filet à fumier à poser sur le dos d'un âne, corde, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 3.- Support d'accroche de sacs en jute pour bât d'âne, bois, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 4.- Bât d'âne à deux caisses et selle, bois, fer, cuir et textile, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 5.- Support de bât d'âne utilisé pour le transport du bois, fer et bois, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 6.- Cannes à lait, cuivre, Normandie, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 7.- Cannes à lait, cuivre, Normandie, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 8.- Porte fromages daté 1878, bois et cuir, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 9.- Porte fromages, bois, fer et cuir, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 10.- Hotte de transport de colporteur, osier et bois, Ardèche, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 11.- Porte branchages, bois et fer, Ardèche, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 12.- Brouette utilisée pour le transport du bois, bois et fer, Barisis aux bois (Aisne), fonds Robert-Dussaux, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 13.- Bouquet de moisson, paille et ficelle, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 14.- Hotte de transport, osier et bois, Ardèche, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 15.- Panier utilisé pour le transport du foin, osier et fer, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 16.- Panier de vendange à deux prises, osier et bois, Champagne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 17.- Panier utilisé pour le transport des lapins à deux prises, osier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 18.- Réserve à grain, paille, ronce et bois, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 19.- Panier à grain à deux prises, paille et ronce, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 20.- Seau de traite, à deux prises et son couvercle, bois et fer, Limousin, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 21.- Seau de traite, bois et fer, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 22.- Joug de bœuf, bois et fer, Auvergne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 23.- Surjoug, bois polychrome et fer, Pyrénées, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 24.- Cageot pour le transport des raisins de table, bois, Auvergne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 25.- Cageot pour le transport des légumes, bois, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 26.- Boîte de dentellière, bois et fer, Auvergne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 27.- Boîte de colporteur, bois, Auvergne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 28.- Boîte de colporteur, pour le transport de l'encre, bois, Auvergne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 29.- Boîte à clous, bois, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 30.- Petite boîte de rangement, bois, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.

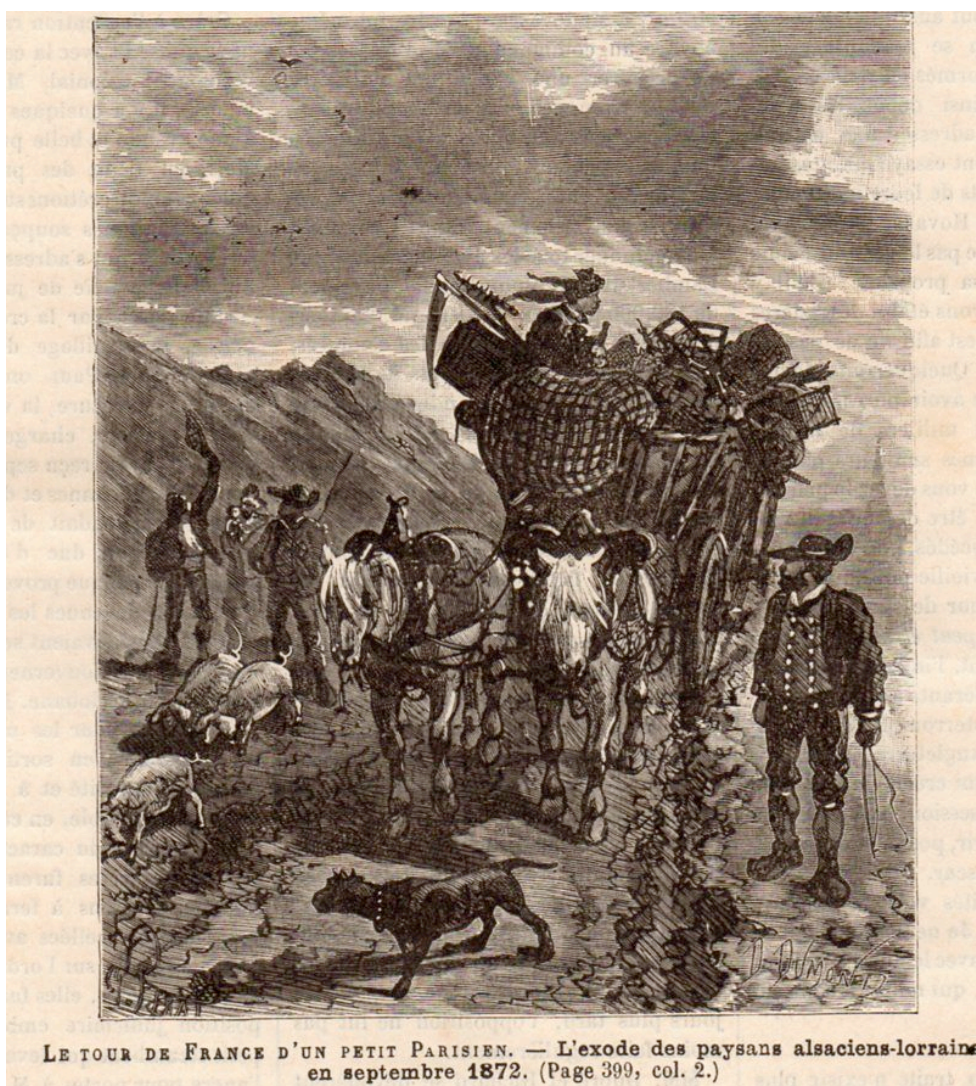
- 31.-** Petite boîte de rangement, bois, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.  
**32.-** Boîte à chapelure, bois, Alpes, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.  
**33.-** Réserve à tabac, paille et ronce, coll. Daniel Pillant, XX<sup>ème</sup> siècle.





**Le bât d'âne, carte postale.**

© Conservatoire du Musée de Vassogne, coll. Stéphane Bedhome



**L'exode des paysans alsaciens-lorrains en septembre 1872, *Le tour de France d'un petit Parisien*.**

© Conservatoire du Musée de Vassogne, coll. Stéphane Bedhome

## La guerre franco-allemande de 1870

Par Stéphane Bedhome

La première guerre franco-allemande (ou guerre franco-prussienne) de 1870 a opposé, du 19 juillet 1870 (déclaration de guerre de l'Empire français au royaume de Prusse) au 10 mai 1871 (traité de Francfort), la France et une large coalition d'États et de royaumes allemands dirigée par la Prusse.

Cette guerre souvent oubliée après les deux grandes Guerres mondiales de 1914-1918 et de 1939-1945 a pourtant marqué profondément ses contemporains. « *La défaite de Sedan, les capitulations de Metz et de Paris, l'invasion du territoire national, avaient marqué à ce point l'esprit des Français que la formule de Victor Hugo, « l'année terrible », paraissait naturelle. Du côté allemand, il en allait de même. Sous la conduite de Moltke et de Bismarck, les Allemands victorieux avaient enfin fondé un État national : 1870 était le début d'une ère glorieuse pour la nation allemande*<sup>7</sup>. »

Une lettre, datée du 3 mars 1871, rend compte de cette situation. « *Cher frère, J'ai bien reçu tes deux lettres pleines de sollicitude fraternelle. Mais tes craintes sur mon sort ont dû déjà être apaisées par la lettre que j'ai envoyée à mon père. A l'heure où je t'écris, les derniers Allemands du corps d'armée qui a occupé les Champs Elysées et le faubourg Saint Honoré pendant deux jours, plient bagage pour retourner à leur campement extra-muros. Grâce à Dieu, il n'y a eu aucun conflit entre eux et la population, sans quoi on ne sait trop ce qui serait arrivé. C'est encore un péril auquel Paris vient encore d'échapper. Un vrai péril ! Car si tu avais vu la physionomie du peuple pendant ces deux jours, il te serait sauté aux yeux, comme à moi, qu'il eut fallu bien peu de chose pour provoquer un éclat. Cependant les plus minutieuses précautions avaient été prises. Les Allemands ne devaient pas dépasser les quartiers à eux assignés ; la garnison de Paris formait tout autour, à une distance de cent mètres, un cordon de sûreté pour maintenir la*

---

<sup>7</sup> François Roth, *La guerre de 1870*, Paris, Arthème Fayard, 1990, Pluriel, 2010, p.7.

*foule ; le passage, même pour les habitants du quartier, était interdit à toute personne en armes ou en uniforme [...]. Puis c'étaient des Allemands vêtus en bourgeois qui étaient reconnus en dehors de leurs lignes et qui étaient conduits au poste le plus voisin avec des cris de mort : à mort ! à l'eau le prussien ! Vrai ! Il était temps que cela finît. D'ailleurs, les Allemands n'étaient pas rassurés du tout. Ils auraient pu bombarder Paris puisqu'on leur a livré les forts ; mais une guerre de rue les effrayait autant qu'elle leur aurait été désavantageuse. [...] Enfin voilà une rude leçon, et si les conditions atroces qui sont imposées, pour prix de la paix, par un vainqueur impitoyable, nous permettrons de nous relever, je pense que nous saurons en profiter. [...]»<sup>8</sup>*

Cette guerre aura plusieurs conséquences majeures pour la France : la capitulation provoque, le 4 septembre 1870, la chute du Second Empire ainsi que l'exil de Napoléon III ; l'épisode de la Commune de Paris du 26 mars au 20 mai 1871 ; la perte de l'Alsace-Lorraine et l'exode de populations associées<sup>9</sup>. Sur ce point, il n'existe pas à notre connaissance d'étude permettant de rendre compte du déplacement de populations. Une véritable étude serait à mener sur cette dernière question.

---

<sup>8</sup> Conservatoire du Musée de Vassogne, coll. Stéphane Bedhome.

<sup>9</sup> L'exode des paysans alsaciens-lorrains en septembre 1872, *Le tour de France d'un petit Parisien*. Cf illustration infra.

## **SECONDE PARTIE**

La Grande Guerre : partir, rentrer et vivre au provisoire





**L'exode en 1915, Gravure originale de Steinlen (1859 – 1923)**

© Conservatoire du Musée de Vassogne, coll. Stéphane Bedhome

## **L'exode**

*Par Stéphane Bedhome*

La panique qui s'empare de la population lors de l'invasion de l'armée allemande d'août 1914 fait fuir environ 1 000 000 de Belges. Les réfugiés belges sont suivis par ceux de régions du Nord et de l'Est de la France. 80 000 à 120 000 habitants de la Meuse et de la Meurthe-et-Moselle sont partis vers le sud. Dans cet exode précipité comme celui de juin 1940, les convois de piétons, de charrettes attelées ou poussées à bras, encombrant les routes et sont mêlés aux troupes françaises.

### **Un bilan chiffré**

Le nombre de réfugiés a varié au cours de la guerre. La plupart des réfugiés belges aux Pays-Bas sont revenus à leur domicile au début de 1915. De nombreuses pressions de la part des locaux expliquent ce retour rapide. En Grande-Bretagne, leur nombre décroît puis se stabilise à 170 000 du début de 1917 à la fin de la guerre. En France, leur nombre a constamment augmenté, les retours derrière la ligne de front étant impossibles, passant de 500 000 début 1915 à 1 000 000 en décembre 1916 puis reprenant une forte croissance de février à juillet 1918 suite à l'avancée allemande pour atteindre 1 850 000 en septembre. Un recensement a été fait en septembre 1918 sur les réfugiés en France par département d'origine : Nord : 311 000 soit 16 % de la population d'avant la guerre, Pas-de-Calais : 321 000, Somme : 173 000, Aisne : 163 000 représentant de 30 à 33 % de la population de ces 3 départements.

### **Un accueil en demi-teinte**

Lorsque la contre-offensive alliée de l'été 1918 libère le territoire français, la population locale et nationale prend véritablement conscience de l'ampleur du désastre. Le drame occupe tous les esprits : *« Peut-on imaginer ce que fut, au Chemin des Dames, le premier instant qui suivit la dernière explosion et l'ultime*

*coup de feu ? C'est un vrai paysage lunaire que vont découvrir les premiers habitants revenus : plus de maisons, plus de chemins, plus de champs. Rien que des trous d'obus encore fumants, au milieu des barbelés tordus et cette odeur d'ypérite qui persistera longtemps<sup>10</sup> ». Jamais le Chemin des Dames ne s'était autant démarqué géographiquement. Pourtant, Philippe Nivet a montré, dans son article sur « le retour des réfugiés »<sup>11</sup>, que rien ne semblait pouvoir décourager les déplacés au retour. Les raisons sont à chercher dans leur situation pendant le conflit : le docteur Javal<sup>12</sup>, propriétaire dans la région de Sens, distingue trois phases dans l'accueil réservé aux réfugiés dans la France de l'intérieur : « *La période de commisération fut courte. Après quoi vint la phase où on les exploita. Puis arrivèrent la crise et la révolte. On s'est plaint un peu partout de ce que les déplacés étaient insupportables et ne voulaient rien faire.* » Dans un premier temps, les départements de l'intérieur ont fait preuve de solidarité à l'égard de leurs compatriotes chassés par l'invasion ennemie : le 1<sup>er</sup> septembre 1914, le préfet du Morbihan, dans une lettre au député Louis Nail, président de la commission départementale des « *évacuations des bouches inutiles, des étrangers refoulés de la zone des armées et des places fortes et des prisonniers des guerres [disait] avoir pu constater que nos malheureux compatriotes ou amis trouvent chez les populations morbihannaises la plus cordiale hospitalité* ». La situation va très rapidement évoluer et devenir difficile à gérer par les autorités. Les premiers conflits, en particulier en Bretagne<sup>13</sup>, apparaissent dès le mois de septembre 1914 et s'expliquent de deux façons : d'une part, les sociétés rurales cloisonnées se méfient de l'« étranger » qui représente ce qui pourrait leur arriver si l'armée allemande réussissait à percer le dernier rempart français ; d'autre part, le système des*

---

<sup>10</sup> R. Courtois, *Le Chemin des Dames*, Paris, Tallandier, coll. Guides Historia, 1992, p. 73.

<sup>11</sup> Nivet P., « Le retour des réfugiés », *Reconstruction en Picardie après 1918*, Paris, Réunion des Musées Nationaux, 2000, p. 22-33.

<sup>12</sup> Le docteur Javal a écrit un livre en 1918 qui fut publié 20 ans plus tard : A. Javal., *La Grande Pagaille 1914-1918*, Paris, Denoël, 1937, p. 154.

<sup>13</sup> Arch. Dép. Morbihan, 4M 396 et P. Nivet, « Le retour des réfugiés », *Reconstruction en Picardie après 1918*, Paris, Réunion des Musées Nationaux, 2000, p. 23.



allocations<sup>14</sup> dont jouissaient les réfugiés provoqua la jalousie de certains habitants de l'intérieur. En 1918, malgré l'existence de nombreuses œuvres<sup>15</sup> pour les réfugiés, tant laïques que religieuses, de multiples tensions existent dans les régions de l'intérieur. Dans ces conditions, les déplacés expriment le désir d'un retour rapide : « nous en avons assez de cette vie de quatre ans de nomades<sup>16</sup> ». La plupart ont le sentiment que la reconstruction ne peut se faire sans eux et ressentent puissamment l'appel du pays<sup>17</sup>.

Par ailleurs, le mouvement d'exode n'a pas été permanent. En réalité, et pour de nombreuses communes du Chemin des Dames, il fut intermittent. Le comte Maxime de Sars indique que « le 28 août 1914, on entendait le canon de la bataille de Guise depuis le Chemin des Dames<sup>18</sup> ». Le stress collectif, exacerbé par l'absence de nouvelles, provoqua au moment du passage des premiers déplacés belges<sup>19</sup> d'importants départs précipités. Cependant, une note anonyme dans les archives de la commune de Beaurieux<sup>20</sup> montre que la fuite dépendait bien de la volonté de chacun : « [25 septembre 1914-1<sup>er</sup> mai 1915] Les murs s'écroulaient et, parmi la population qui vivait dans les caves, le tir faisait de nombreuses victimes. [...] A partir du 1<sup>er</sup> mai 1915, la vie reprit lentement, les vaillants habitants de

---

<sup>14</sup> Les pouvoirs publics estiment que « l'assistance aux réfugiés correspond à une véritable dette contractée par la Nation toute entière à l'égard d'une catégorie qui a eu à supporter la plus lourde part des misères provoquées par la guerre ou des sacrifices exigés par la Défense nationale ». Circulaire du ministère de l'Intérieur aux préfets en préambule de l'instruction portant fixation du régime des réfugiés (15 février 1918), *Journal officiel*, le 17 février 1918, p. 1644, in P. Nivet, « Le retour des réfugiés », *art. cit.*, p. 23.

<sup>15</sup> Dès le début de la guerre, de nombreuses associations et œuvres de bienfaisance s'attachent à assister les réfugiés qui affluent en provenance des régions envahies. Après l'armistice, ces œuvres de guerre poursuivent leurs actions auprès des populations qui, peu à peu réintègrent les régions dévastées : voir la partie sur les œuvres et la reconstruction, in *Reconstruction en Picardie après 1918*, ouvrage publié à l'occasion des expositions présentées aux Archives départementales de l'Aisne, Réunion des musées nationaux : Association des amis du musée de Blérancourt, 2000.

<sup>16</sup> Lettre du 17 septembre 1918. Arch. Dép. Somme, 99R 3460 citée in P. Nivet, « Le retour des réfugiés », *op. cit.*, p. 24.

<sup>17</sup> « Nous ne sommes pas chez nous dans cette Bretagne égoïste ». *Ibidem*.

<sup>18</sup> M. de Sars, *Histoire de Beaurieux*, Imp. de la Manutention Mayenne, 1980.

<sup>19</sup> Les réfugiés belges, en passant, semèrent l'effroi par leurs récits des atrocités allemandes. J. Horne, A. Kramer, *1914-Les atrocités allemandes*, Paris, Tallandier, 2005.

<sup>20</sup> Arch. com. Beaurieux (Non classées).

*Beaurieux échappés de la tourmente s'armèrent de courage et malgré la bataille proche, reprirent les travaux des champs. [...] Pendant la terrible journée du 27 mai 1918 et pendant la nuit qui précéda, le village fut bombardé furieusement par l'ennemi et les habitants durent fuir sous une grêle d'obus qui fit de terribles ravages* ». La majeure partie de la population se sauva à pied jusqu'à Fismes en empruntant les ponts militaires. « *Les colonnes victorieuses [allemandes] firent leur entrée dans le bourg à 7 heures du matin. Soixante-dix à soixante-quinze Beaurivois, que la précipitation des gendarmes n'avait pas permis de prévenir, demeurèrent prisonniers. L'ennemi les occupa aux travaux des champs pour son compte et au nettoyage des rues*<sup>21</sup>. » Il n'y a donc pas de règle à l'exode car bien des situations se présentèrent. Si une partie de la population a définitivement quitté les villages parce qu'il était impossible d'y vivre ou par convenance personnelle, la majorité est restée sur place et ce n'est que lorsque les conditions de vies devenaient absolument intenable que la plupart partaient. Citons le témoignage de Madame Solange Ruelle Hautemont habitant Vassogne qui affirme que ses parents sont partis à Cohan, du côté de Fismes, pour vendre de la boisson aux soldats quand la situation est devenue intenable. Madame Hautemont ajoute que sa grand-mère a été tuée par un obus en allant dans sa buanderie : « *On a rien retrouvé, elle a été pulvérisée*<sup>22</sup> ». Ces deux exemples suggèrent que l'exode a présenté deux visages différents. Dans certains cas, et plus particulièrement sur les lignes allemandes, les villages ont été désertés dès le début du conflit mais, au delà de cette ligne, bon nombre d'habitants choisirent de ne pas partir.

### **Sur le front oriental**

Les déplacements les plus massifs se produisent en Europe centrale et orientale. Les mouvements les plus importants se produisent en Russie. Après les déplacements forcés, au début de la guerre, de 600 000 Juifs et de minorités

---

<sup>21</sup> M. de Sars, *Histoire de Beaurieux*, op. cit.

<sup>22</sup> Témoignage de Madame Solange Ruelle-Hautemont, Vassogne, 2005.

supposées hostiles, Allemands et Tziganes, les déplacements atteignent 3 000 000 à l'été 1915 et jusqu'à 7 000 000 en novembre 1917. Ces déplacements étaient causés par la peur des exactions de l'armée ennemie, d'autres étaient des éloignements imposés par l'état-major russe. Lors de la retraite de l'été 1915 de Galicie, de la Pologne et des régions baltes de l'Empire russe (territoires des États de Pologne, d'Estonie, de Lituanie et de Lettonie créés après la fin du conflit), l'état-major de l'armée russe applique une politique de terre brûlée, rasant des villages entiers. Ainsi, le général Kourlov décide d'évacuer la ville de Riga livrée aux pillers. À partir de 1918, la guerre civile russe gêna le rapatriement des réfugiés vers leurs foyers, comme d'ailleurs celui des prisonniers de guerre, et entraîna d'autres mouvements de population. 400 000 civils quittèrent la Russie pour le territoire sous occupation allemande entre mai et novembre 1918, 1 270 000 Polonais passèrent de Russie en Pologne. En Ukraine, dans les pays baltes, des territoires changèrent plusieurs fois de mains en 1918 et 1919, ce qui amena des exodes pour échapper à la terreur exercée successivement par les différents belligérants, allemands, russes blancs, bolcheviks, anarchistes.



POINT PAR CH. FUTOIS

COPYRIGHT SCHWARTZ ET C<sup>ie</sup>, PARIS

LA GUERRE DOCUMENTÉE PL. 98

VERS L'EXIL

**La bataille de la Marne, Paysans partant en exode.**

© Conservatoire du Musée de Vassogne, coll. Stéphane Bedhome

## **Liste des objets**

### **Salle du rez-de-chaussée**

- 1.-** Valise en osier et son couvercle, osier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 2.-** Timbale de communion, argent, Vassogne (Aisne), fonds Sellier, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 3.-** Timbale de communion, argent, Vassogne (Aisne), fonds Sellier, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 4.-** Timbale de communion, argent, Vassogne (Aisne), fonds Sellier, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 5.-** Rond de serviette, argent, Vassogne (Aisne), fonds Sellier, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 6.-** Drap de lit blanc à motifs, coton, prov. inc., coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 7.-** Fourchette, argent, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 8.-** Cuillère, argent, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 9.-** Petite cuillère, argent, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 10.-** Couteau pliant, bois et fer, prov. inc., coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 11.-** Assiette à motifs géométriques peinte, terre cuite, Picardie, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 12.-** Assiette à motifs de cerises, terre cuite, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 13.-** Lunettes et étui en bois, fer, verre et bois, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 14.-** Lunette, fer et verre, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 15.-** Lunette, fer et verre, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 16.-** Lunette, fer et verre, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 17.-** Chapelets (3 exemplaires), fer et bois, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 18.-** Montre à gousset, métal, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 19.-** Montre à gousset, métal, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 20.-** Etui de montre à gousset, métal, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 21.-** Boucles d'oreille, or, Vassogne (Aisne), fonds Sellier, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 22.-** Collier, or, Vassogne (Aisne), fonds Sellier, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 23.-** Porte monnaie, fer et cuir, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 24.-** Pièces de monnaie (3 exemplaires), argent, Vassogne (Aisne), fonds Sellier, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 25.-** Grande tabatière ronde en écorce de boulot, bois et cuir, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 26.-** Tabatière ovale en écorce de boulot avec couvercle séparé, bois et cuir, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 27.-** Tabatière ovale en écorce de boulot avec couvercle séparé, bois, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 28.-** Tabatière ovale en écorce de boulot avec couvercle séparé, bois, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 29.-** Tabatière ovale en écorce de boulot avec couvercle séparé, bois, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.



- 30.-** Tabatière ovale en corne avec couvercle séparé en bois, corne, cuir et bois, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 31.-** Tabatière ovale en écorce de boulot avec couvercle séparé, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 32.-** Tabatière ovale en corne avec couvercle séparé en bois, corne, cuir et bois, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 33.-** Tabatière ovale en écorce de boulot cloutée et couvercle bois séparé, bois, laiton et cuivre, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 34.-** Tabatière ovale en écorce de boulot et couvercle séparé, bois et cuir, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 35.-** Tabatière rectangulaire en écorce de boulot à motif de scène de cabaret, bois, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 36.-** Tabatière ronde en corne, corne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 37.-** Secouette, terre cuite, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 38.-** Boîte et sa pierre à affuter, bois et pierre, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 39.-** Rasoir, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 40.-** Rasoir noir, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 41.-** Rasoir noir, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 42.-** Rasoir ivoire, os et fer, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 43.-** Rasoir noir, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 44.-** Rasoir noir, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 45.-** Pierre à affuter, pierre, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 46.-** Pierre à affuter, pierre, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 47.-** Pierre à affuter, pierre, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 48.-** Pierre à affuter, pierre, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 49.-** Cuir à affuter, bois et cuir, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 50.-** Etui en carton, carton, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 51.-** Etui en carton, carton, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 52.-** Etui en bois et rasoir, bois, fer et cuir, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 53.-** Parapluie bleu, bois, fer et textile, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 54.-** Parapluie bleu, bois, fer et textile, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 55.-** Parapluie bleu et poignée corne et laiton, bois, fer, laiton, corne et textile, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 56.-** Parapluie rouge, bois, fer et textile, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 57.-** Canne, bois, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 58.-** Canne, bois, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautement, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 59.-** Sabots et guêtres blancs, bois et textile, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.

- 60.- Sabots avec fers, bois, cuir et fer, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 61.- Sabots avec fers, bois, cuir et fer, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 62.- Porte charge à dos d'homme, bois et fer, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 63.- Panier en bois, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Marmet, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 64.- Panier en bois, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Marmet, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 65.- Lanterne tôle, fer, Corbeny (Aisne), coll. Van Der Linden, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 66.- Lampe d'étable bois, fer et bois, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 67.- Lampe à pétrole, fer, laiton et verre, Corbeny (Aisne), coll. Van Der Linden, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 68.- Lanterne en tôle, fer, Corbeny (Aisne), coll. Van Der Linden, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 69.- Crapeau, terre cuite, Picardie, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 70.- Crapeau, terre cuite, Picardie, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 71.- Crapeau, terre cuite, Picardie, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 72.- Crapeau, terre cuite, Picardie, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 73.- Crapeau, terre cuite, Picardie, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 74.- Miroirs (16), verre, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 75.- Sabots, bois, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 76.- Brouette, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 77.- Panier, osier, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 78.- Bouteille verre avec étiquette, verre et papier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 79.- Bol, terre cuite, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 80.- Assiette creuse, terre cuite, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 81.- Verre, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 82.- Verre, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 83.- Fourchette en argent avec initiale de la famille Sellier, Jumigny (Aisne), fonds Sellier, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 84.- Cuillère en argent avec initiale de la famille Sellier, Jumigne (Aisne), fonds Sellier, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 85.- Couteau, fer et os, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 86.- Bouteille en terre, terre cuite, prov. inc., coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 87.- Ensemble fourchettes, plomb, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 88.- Ensemble de cuillère, plomb, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 89.- Panier, osier, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 90.- Drap, textile, Saint Erme, coll. Micheline et Denis Bellot, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 91.- Sabots, bois, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 92.- Serrure, bois et fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 93.- Serrure, bois et fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 94.- Serrure, bois et fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 95.- Serrure, bois et fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 96.- Clé, fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 97.- Clé, fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 98.- Clé, fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 99.- Clé, fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 100.- Clé, fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 101.- Clé, fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 102.- Clé, fer, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.

- 103.-** Compas, fer, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XVIII<sup>ème</sup> siècle.
- 104.-** Panier à poussin, bois et cuir, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 105.-** Panier à pomme de terre, fer et bois, fonds Maroteaux-Cabaret, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 106.-** Panier à linge, osier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 107.-** Valise, osier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 108.-** Valise, osier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 109.-** Malle, osier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 110.-** Panier à linge, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 111.-** Draps, textile, Saint Erme, coll Micheline et Denis Bellot, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 112.-** Panier bois, bois et fer, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 113.-** Tabouret, bois, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 114.-** Panier à fraise, bois, fonds Maroteaux-Cabaret, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 115.-** Casseroles, fer et cuivre, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 116.-** Chaudron, fer et cuivre, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 117.-** Serpette, fer et cuir, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 118.-** Scie de jardinier, fer et corne, Marne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 119.-** Panier, osier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 120.-** Panier, osier, Vassogne (Aisne), fonds Solange Ruelle-Hautemont, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 121.-** Charrette, bois et fer, Saint-Erme, coll. Micheline et Denis Bellot, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 122.-** Bénitier, terre cuite, Nord de la France, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 123.-** Bénitier, terre cuite, Nord de la France, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 124.-** Bénitier, terre cuite, Nord de la France, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 125.-** Brouette, bois et fer, Saint-Erme, coll. Michelin et Denis Bellot, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 126.-** Malle, bois et fer, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 127.-** Actes notaire, papier, Aisne, fonds Maroteaux-Cabaret, XIX et XX<sup>ème</sup> siècle.
- 128.-** Missel, papier et cuir, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 129.-** Joug à une tête, bois, Picardie, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 130.-** Collier de baudet, bois, fer, paille et textile, Vassogne (Aisne), fonds Maroteaux-Cabaret, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 131.-** Collier d'âne, bois, fer, paille et textile, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, XX<sup>ème</sup> siècle.
- 132.-** Les Paysans belges s'enfuient devant la guerre, Excelsior, coll. Stéphane Bedhome, 1914.
- 133.-** Exode de 1872, gravure, coll. Stéphane Bedhome.
- 134.-** Exode de 1915, gravure, coll. Stéphane Bedhome.
- 135.-** L'exode en 1915, Gravure originale de Steinlen (1859 – 1923), coll. Stéphane Bedhome.
- 136.-** Motobécane type MB1, fer et caoutchouc, coll. Micheline et Denis Bellot, 1921.



## **Le retour** *Par Stéphane Bedhome*

Lorsque retentit le clairon de l'armistice, le département de l'Aisne est marqué à jamais par l'ampleur des dégâts. Les pertes sont considérables et sans commune mesure dans toute l'histoire de France. Sur 841 communes que comptait le département, seules 6 n'ont subi aucune destruction. Sur 530 000 habitants de l'Aisne en 1914, seulement 196 800 y demeuraient encore en 1918.

Au Chemin des Dames, le bilan de la guerre est particulièrement dramatique, puisqu'il fut longuement pilonné. On ne compte plus les trous d'obus, les sols défoncés, les forêts arasées et les maisons pulvérisées. Le bilan des destructions sera une étape inévitable pour bien saisir l'ampleur du chantier à entreprendre. Face à cette situation, la République française se devait d'aider ses citoyens mais l'action suppose deux démarches préalables : trouver de l'argent pour financer la reconstruction et définir une politique précise.

Pour le financement, la France compte sur le paiement de l'Allemagne considérée selon le traité de Versailles comme responsable de la guerre. Cependant, l'Allemagne rechigne à payer. La France de son côté est ruinée et endettée : pour faire face aux dépenses exigées par la guerre, elle a dû recourir à l'emprunt, soit sous la forme de bons de la Défense nationale, soit en faisant appel à l'étranger afin d'acheter des matières premières, des produits alimentaires ou encore des machines. De plus, durant le conflit, les Alliés ont instauré une trésorerie commune pour maintenir une solidarité financière, si bien que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne deviennent les banquiers de la France et quand, en 1919, les Alliés décident de mettre fin à ces accords, la dette française s'alourdit. Les finances sont donc au plus bas alors que des villages et des villes entières ont été rasés, que la remise en marche de l'activité tant agricole qu'industrielle nécessite de gros investissements. Mais les Français sont confiants car, pour la majeure partie de la population, l'Allemagne va payer les réparations. Il n'en va pas de même pour les milieux politiques, les Américains et Anglais, qui répugnent à pousser l'Allemagne dans ses derniers retranchements, redoutant de contrarier un

relèvement nécessaire sur le long terme à l'économie de marché de ce pays. C'est ainsi que dès mars 1919, la solidarité financière interalliée disparaît. Il s'ensuit une inflation sans précédent qui aboutira, en 1924, à la naissance du « franc Poincaré ». L'effondrement de la monnaie allemande en 1923 ainsi que la nécessité de l'appui des banques américaines et anglaises pour sauver le franc obligent la France et l'Allemagne à négocier l'aménagement des réparations et à adopter le plan Dawes. Ce plan, appliqué jusqu'en 1929, devait permettre le versement de réparations (amoindries cependant par rapport aux dispositions initiales) sans compromettre l'équilibre financier allemand.

### **La loi sur les dommages de Guerre**

Pendant ce temps, une politique de reconstruction était définie. Le ministère des Régions libérées, créé le 16 septembre 1917, ne cesse de se développer et de s'organiser pour faire face à l'immense tâche de réorganisation. Huit Ministres et cinq sous-secrétaires d'Etat se succèdent jusqu'au 12 août 1926, date à laquelle ce Ministère est rattaché au ministère des Travaux publics. Dans un premier temps, l'Etat prend un grand nombre d'initiatives pour organiser la vie des sinistrés. Cependant, du fait d'une trop grande arborescence administrative, beaucoup de sinistrés se trouvent lésés et ne sont pas capables de remplir les dossiers, ni même d'effectuer les demandes nécessaires à la reconstruction. Le gouvernement assouplit alors le système en déléguant l'autorité administrative à différents services plus proches des victimes. Un service purement administratif et un service technique sont chargés du contrôle ; l'ordonnancement et les vérifications des dépenses sont gérés par un service financier. Le décret du 16 septembre 1917 détermine les attributions du ministère du Blocus et des Régions libérées, placé sous l'autorité effective d'un ministre, même si les différents services qui le constituent sont répartis entre plusieurs départements ministériels. Ces services ont des antennes placées dans les départements et sont donc sous l'autorité du Préfet, secondé par le secrétaire général à la Reconstitution. Les services centraux

comportent des bureaux administratifs responsables de la réorganisation de la vie locale, de la réparation des dommages de guerre et de la coordination des secours publics et privés. Des bureaux techniques mettent en œuvre la vie au provisoire des habitants et la préparation technique de la reconstruction définitive. Deux offices spécialisés se consacrent à la reconstitution agricole et industrielle.

Depuis la promulgation de l'article 12 de la loi de finance du 26 décembre 1914 déclarant qu' « une loi spéciale déterminera les conditions dans lesquelles s'exercera le droit à la réparation des dommages matériels résultant des faits de guerre », une longue réflexion s'est mise en place pour élaborer cette nouvelle loi, impliquant le ministère des Régions libérées, d'un côté, et les groupements des sinistrés de l'autre, et échafauder les principes de la reconstruction.

Il est admis que les dommages de guerre, préjudices matériels subis par un Etat du fait d'une guerre, peuvent donner lieu à des réparations aux personnes, sous certaines conditions, si le droit à la réparation intégrale des dommages de guerre est reconnu. Le droit à la réparation est admis pour la première fois en France par le décret du 27 février 1793 de la Convention nationale. Cependant, il subit de telles limitations dès le premier Empire qu'il ne signifie bientôt plus grand-chose. Il faut attendre 1871 pour que l'on en revienne au principe de la réparation intégrale. Après la guerre de 1870, une proposition de loi est examinée par l'Assemblée nationale : elle considère que par nécessité d'équité, de justice et d'intérêt politique, on ne peut pas laisser à la charge des départements envahis la réparation des dommages qu'ils ont subis lors d'un conflit concernant l'ensemble du pays. Mais Thiers, alors chef du pouvoir exécutif, ainsi que d'autres hommes politiques ripostèrent : « *en droit public et d'après les arrêts nombreux de la Cour de cassation et du Conseil d'Etat, la guerre ne constitue qu'un cas de force majeure et que par suite elle ne pouvait engager la responsabilité civile de l'Etat*<sup>23</sup> ». Un débat s'ouvre et après maintes concessions des deux camps, l'Assemblée nationale adopte les 5 et 6 septembre 1871, une loi accordant un simple « dédommagement » à tous ceux qui ont subi pendant l'invasion des dommages de toutes natures. Il n'y

---

<sup>23</sup> Se reporter au Code Civil, art. 1773.

avait aucune logique de précédent à tirer des lois antérieures après la Grande Guerre mais simplement une tendance. Quelles furent donc les bases de la loi sur la reconstruction du 17 avril 1919 ?

A l'évidence l'ampleur des destructions imposait des mesures administratives adaptées à un tel cataclysme. Un premier crédit de trois cents millions est ouvert au ministère de l'Intérieur pour les besoins les plus urgents. « Un décret pris en Conseil d'Etat fixera la procédure de la constatation des dommages et le fonctionnement des Commissions d'évaluation <sup>24</sup> ». Cet article, complété par les décrets des 4 février et 20 juillet 1915, posait un principe résolument novateur : celui du droit à l'indemnisation intégrale des dommages pour l'ensemble des sinistrés. Ce principe doit constituer la pierre angulaire du dispositif législatif sur les dommages de guerre, qui voit sa consécration juridique dans le premier projet de loi sur les dommages de guerre adopté par la Chambre des députés le 23 janvier 1917. Cette loi, complétée par celle du 5 juillet 1917 qui permettait aux sinistrés de faire constater par des architectes experts l'état des dommages subis, constitue en fait le texte de la loi fondamentale dite « Charte des sinistrés », qui sera promulguée le 17 avril 1919. Elle est l'œuvre d'une commission parlementaire, la commission des dommages de guerre qui avait, dès 1915, mis en chantier le projet de loi.

A partir de 1915, a été mis en place un organe administratif pyramidal chargé de constater, d'évaluer et de fixer le montant des indemnités, depuis la Commission cantonale jusqu'au Tribunal des dommages de guerre ; il s'agissait de classer des dommages en trois catégories ; de calculer l'indemnité immobilière entre la perte subie, les frais supplémentaires nécessaires à la reconstruction de l'édifice et le coefficient de vétusté ; de réemployer les indemnités dans un rayon kilométrique légal ; de verser les acomptes par l'Etat sur justifications de réemplois. Enfin, deux articles particulièrement importants précisent le financement public pour l'établissement des plans exigés des sinistrés à l'appui de leurs demandes

---

<sup>24</sup>M. Illaire, *La France après les ruines (1918-1945) : reconstruction, modernisation*, catalogue de l'exposition des Archives nationales, 1991, p. 106.

d'indemnités et la prise en charge par l'Etat du financement des plans de nivellement et de déblaiement imposés aux communes sinistrées. Cette disposition aura des conséquences primordiales en matière urbanistique. Notons, par ailleurs, la similitude des destinées législatives du projet de loi sur les dommages de guerre voté en 1917 mais promulgué en 1919, et du célèbre projet de loi Cornudet, voté dès 1915, qui impose aux communes de plus de 10 000 habitants la confection d'un plan d'extension et d'embellissement : ce dernier projet de loi ne sera ratifié par l'exécutif qu'en 1919.

### **L'événement ruine**

*« Destruction, détérioration, anéantissement, désastre, champ de ruines, pays aplati, carnage, cataclysme, dégâts, démolition, désolation, dévastation, disparition, dommage, écrasement, effacement, ravage, pulvérisation, saccage<sup>25</sup> »,* autant de termes qui nous permettent d'appréhender le premier instant qui suivit la dernière explosion sur le Chemin des Dames. Ces différents mots désignant ce que nous justifierons comme étant un « événement ruine » demandent une étude spécifique ainsi qu'une mise en contexte. Extraits des sources pour certains et de la bibliographie pour d'autres, il est nécessaire de procéder à une catégorisation.

Les sources issues de l'administration de la Reconstruction utilisent un vocabulaire de nature juridique ne présentant aucun caractère affectif mais une certaine mesure.

La loi sur les dommages de guerre nous permet d'appréhender la gradation dans l'utilisation de la terminologie d'un point de vue administratif. La dénomination « dommage<sup>26</sup> », générique, comprend les préjudices portés à quelqu'un ou à quelque chose et propose ainsi une vision matérielle et morale d'un phénomène de destruction. Il englobe par ailleurs tous les niveaux de sinistre, partiel ou total. Ce terme est le plus représenté dans les sources administratives

---

<sup>25</sup> Se référer aux notes au cours du texte.

<sup>26</sup> Se référer aux dossiers de dommages de guerre, Arch. dép. Aisne, 15R.

pour parfois même les désigner<sup>27</sup>. Le vocable « destruction<sup>28</sup> » est entendu comme étant l'« action de mettre à bas un édifice ou un ensemble architectural réalisé selon un plan déterminé<sup>29</sup> » et complété par le terme de détérioration, qui induit une gradation dans l'acte de détruire. Cette terminologie administrative est complétée par la dénomination « dégâts<sup>30</sup> », fréquemment utilisée dans les rapports des architectes présents dans les dossiers de dommages de guerre : « Le dégât est par conséquent un dégât total<sup>31</sup> ». Ce terme peut alors désigner la ruine (un dégât) mais aussi l'acte de détruire (le dégât).

La correspondance des sinistrés permet par ailleurs de cerner le vocabulaire employé par les victimes pour désigner les ruines. A celui de « disparition<sup>32</sup> », on peut ajouter « démolition<sup>33</sup> » puis « ravage<sup>34</sup> » et « saccage<sup>35</sup> ». La « disparition » renvoie à une vision globale des ruines : l'ancien paysage cesse définitivement d'être visible. La portée du vocable « démolition » est beaucoup plus restreinte puisqu'il ne concerne que les constructions. Les deux termes suivants apportent une nouvelle nuance, celle de la violence et de l'action dévastatrice. Un « ravage » n'est pas forcément volontaire tandis qu'un « saccage » désigne un pillage volontaire accompagné de destructions. Cette appellation ne renvoie alors plus seulement aux ruines mais suggère les responsabilités qui se cachent derrière les tas de pierre.

Les écrivains, parfois historiens, vont de la même façon désigner les ruines. Ils utilisent « anéantissement<sup>36</sup> », « champ de ruines<sup>37</sup> », « pays aplati<sup>38</sup> »,

---

<sup>27</sup> Exemple : dossier de dommages de guerre.

<sup>28</sup> Arch. dép. Aisne, journal officiel, loi sur les dommages de guerre.

<sup>29</sup> Rey-Debove J., *Le Robert brio*, dictionnaire encyclopédique, 2004.

<sup>30</sup> Se référer aux dossiers de dommages de guerre, Arch. dép. Aisne, 15R.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> Archives privées de la famille Adam, Vassogne.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> Archives privées de la famille Adam, Vassogne.

<sup>36</sup> R. Courtois, *Le Chemin des Dames*, Paris, Tallandier, coll. Guides Historia, 1992.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> R. Dorgelès, *Le Réveil des morts*, Paris, Albin Michel, 1923.

« cataclysme<sup>39</sup> », « désolation<sup>40</sup> », « dévastation<sup>41</sup> », « écrasement<sup>42</sup> », « effacement<sup>43</sup> », « pulvérisation<sup>44</sup> ». Trois thématiques mettant en perspective un acteur antérieur ou postérieur à l'événement ruine se distinguent alors : celle de la violence, état de ce qui est détruit par la force (anéantissement, dévastation, cataclysme, pulvérisation), celle désignant l'espace victime du poids du passé dans un style souvent métaphorique (champ de ruines, pays aplati, écrasement) et enfin la thématique de la tristesse provoquée chez l'individu par cet écrasement (désolation, dévastation, effacement)

Ce point de vocabulaire nous permet d'introduire la question des perceptions des acteurs face à un événement de courte durée dans lequel il faut vivre pour certains et sur lequel il faut travailler pour d'autres. Cet événement ruine conduit pour quelques mois à une société des ruines pour laquelle la réutilisation et le emploi seront des préoccupations majeures. Le regard tourné vers la reconstruction, les sinistrés vont vivre et se représenter le tableau des ruines, l'administration l'écraser sous le pupitre de la Reconstruction, l'historien en faisant un événement duquel il devient possible de dresser un bilan matériel et psychologique.

---

<sup>39</sup> *Reconstruction en Picardie après 1918*, Paris, la Réunion des musées nationaux, 2000.

<sup>40</sup> R. Dorgelès, *Le Réveil des morts*, Paris, Albin Michel, 1923, p. 179-180

<sup>41</sup> *Ibidem.*

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> *Reconstruction en Picardie après 1918*, Paris, la Réunion des musées nationaux, 2000.

<sup>44</sup> Témoignage de Solange Ruelle-Hautemont, Vassogne, 2005.



CROUY (Aisne) après la Guerre.

G. LAGUERRE, édit., à Soisson.

**Une Mairie provisoire à Crouy (Aisne), carte postale, 1920**

© Conservatoire du Musée de Vassogne, coll. Stéphane Bedhome



## Vivre au Provisoire

par Stéphane Bedhome

Rentrés « au pays », les sinistrés découvrent la disparition de la maison familiale, des souvenirs et des objets de leur vie d'avant-guerre, l'anéantissement de l'endroit où ils ont aimé, travaillé et élevé leurs enfants. C'est face aux ruines qu'ils prennent conscience de la tâche qui les attend. Le retour rapide des sinistrés provoque un flottement de la machine étatique durant quelques mois face à l'ampleur des dégâts. Contrainte de faire face à une situation inédite, l'Administration des régions libérées trouve une solution dans le logement provisoire, des baraquements préfabriqués en bois ou en tôle. Des « provisoires » au remboursement, en passant par la constitution des dossiers de dommages de guerre, les sinistrés attendent beaucoup de l'Etat.

### Protéger le citoyen et « faire » vivre au provisoire

*« - Ils sont rentrés d'aujourd'hui, ceux là, dit Hélène penchée. C'est drôle, le pays se repeuple tout de même. Il se rapatriait ainsi de nouveaux habitants tous les jours. Sans maisons, sans argent, sans ouvrages, ils revenaient quand même, les vieux grimpés dans les camions de la troupe, les gosses poussés sur une brouette, ne sachant pas comment ils mangeraient le lendemain. On s'aménageait des tanières, on descendait ses paillasses sous les tôles « métro<sup>45</sup> », où Allemands et Français avaient dormi, et l'armistice n'était pas signé depuis trois mois que déjà la vie reprenait sous les ruines, comme une mystérieuse germination.*

*Près du carrefour de la grand'route qui descend à l'Aisne, une dizaine de familles étaient déjà installées dans leurs décombres, les murs rafistolés avec des planches, du papier bitumé en guise de toit. Les plus industriels ou les moins pauvres avaient aussitôt*

---

<sup>45</sup> Ces tôles furent appelées ainsi parce que l'alternance ondulatoire prenait des allures de « tube de métro ».

*transformé leur mesure en débit et les autres vivaient au jour le jour, privés de tout [...]»<sup>46</sup>*

Ainsi que le relève Roland Dorgelès, tout est bon à récupérer pour se construire un abri de fortune. Le métal ainsi que le bois utilisés dans les tranchées sont réemployés et servent désormais d'abris contre un nouvel ennemi : le mauvais temps. Trois types de « provisoires de fortune » se dégagent. Le premier est constitué d'un amoncellement de matériaux de toute sorte (briques, pierres..) sur lequel on posait un amas de planches recouvertes de carton bitumé ou de vieilles tuiles récupérées dans les décombres ; il était le plus courant dans les premiers mois suivant la guerre.

Le deuxième type consistait à réutiliser les anciennes caves encore couvertes et à les aménager en habitats de fortune fermés par un drap. Les grottes ou « creutes » furent utilisées de la même façon. C'est pourquoi les habitants des villages troglodytes connurent un meilleur sort que les réfugiés des villages maçonnés. Selon les situations et suivant la construction plus ou moins rapide des maisons provisoires, les sinistrés pouvaient, avec le temps, se constituer des maisons beaucoup plus solides que celles du premier type et moins humides que les caves. Il s'agissait d'utiliser les anciennes tôles métro à la verticale et à l'horizontale clouées sur une structure de bois ou posées sur d'anciens pans de murs<sup>47</sup>.

L'utilisation de ce type de matériaux demandait une organisation particulière et une entraide entre sinistrés. En effet, ces tôles, très résistantes, étaient aussi très lourdes et ne pouvaient se manœuvrer qu'à deux voire trois personnes<sup>48</sup>. Certaines « métro », de forme arrondie, permettaient de créer des abris semi-cylindriques. Glaciales en hiver, brûlantes en été, ces tôles-habitats de fortune

---

<sup>46</sup> R. Dorgelès, *Le Réveil des morts*, op. cit. , p. 10 et 11.

<sup>47</sup> La structure de bois était composée de matériaux de récupération de tranchées : boulins, planches, madriers, bastings.

<sup>48</sup> Il existait plusieurs types de tôles métro. Les plus grandes (L 3m x l 2m) pouvaient peser jusqu'à 150 à 200 kg.

sont plus qu'inconfortables. Le 23 janvier 1921, *Les Tablettes de l'Aisne*<sup>49</sup> écrivent encore que « *des familles logent dans des trous, sous des murs branlants, baraquements où l'on cuit en été et où on se transforme en glaçons en hiver. Dans le canton de Craonne, des habitants se lèvent les nuits pour faire du feu pour empêcher que leurs enfants ne périssent dans leurs lits sous la morsure de la gelée* ».

Revenus dans leurs villages dévastés, confrontés aux ruines, vivant dans les conditions les plus précaires, les réfugiés attendent un soutien fort de la nation. La situation dans laquelle ils se retrouvent alors provoque une intense déception, parfois proche de la révolte. En juin 1919, le député de l'Aisne, Olivier Deguise, peut parler de « *populations trop abandonnées à elles-mêmes, et gagnées, par la fâcheuse situation, à une révolte qui gronde* ». Il estime, par ailleurs, que le « *gouvernement a failli au plus haut point à son devoir patriotique, en abandonnant à la veulerie ou à l'inertie d'un certain nombre de fonctionnaires les régions auxquelles ils se devaient tout particulièrement*<sup>50</sup> ».

L'Etat avait pourtant prévu dès 1915 un plan d'habitations provisoires constitué par des architectes experts tel Auburtin. *Comment reconstruire nos cités détruites*, ouvrage collectif, nous aide à appréhender cette question du sentiment d'abandon. Il prévoyait en effet de « *construire dans les conditions les plus économiques possibles des logements, afin d'inciter les habitants des villages détruits à revenir et à reprendre leurs occupations. Les constructions devront être faites sous forme de baraquements et hors du village de façon à permettre l'évaluation des dommages sur place, les possibilités de transformation de voirie, et les reconstructions définitives qui demanderont un certain temps*<sup>51</sup> ». L'histoire se déroula autrement. Personne n'avait prévu, avant l'armistice, un tel engouement des réfugiés pour le retour alors que tout le Chemin des Dames était en ruine. Tout

---

<sup>49</sup> *Les Tablettes de l'Aisne*, 23 janvier 1921.

<sup>50</sup> *Journal officiel*, débats de la Chambre des députés, 1919, p. 2877.

<sup>51</sup> A-D. Agache, J-M Auburtin, E. Redont, *Comment reconstruire nos cités détruites. Notions d'urbanisme s'appliquant aux villes, bourgs et villages*, Paris, A. Colin, 1915, p. 112.

ce qu’avaient prévu l’Etat, les ingénieurs et les architectes, aboutit, au lendemain de la guerre à l’effet inverse de celui recherché. En effet, loin d’inciter les sinistrés au retour, les baraquements arrivèrent bien après les populations. De plus, l’idée selon laquelle la mise en place de villages provisoires éviterait un afflux de réfugiés dans les villes fut rapidement contredite.

Il n’est donc pas étonnant de voir l’Etat dépassé par les retours et de constater qu’il est en même temps capable de recentrer son programme d’aides aux sinistrés relativement rapidement. Les projets de 1915 conservaient un potentiel technique qui allait permettre de mettre en place un système efficace de logements et de ravitaillement.

La loi votée le 17 avril 1919 permit aux sinistrés de recevoir, pour répondre aux besoins les plus urgents, des avances imputables sur les futurs dommages de guerre. Ces dispositions s’appliquaient également pour l’obtention d’une maison provisoire. Malgré les efforts de l’administration, l’installation de ces « baraques » par les Services des Travaux de Première Urgence<sup>52</sup> se fit lentement et resta insuffisante du fait de la crise du transport et de l’importance de l’œuvre à accomplir pour y remédier. Ce nouvel organisme administratif « *rendit l’espoir aux plus découragés. Ç’avait été la création, à Crécy, d’un Service des travaux de première urgence, constitué avec les cadres des anciens Travaux du front, et qui permettait de tout faire : déblayer, réparer, construire. Rien qu’en prononçant ces quatre lettres magiques : STPU, les sinistrés croyaient que les murs allaient sortir de terre tout jointoyés*<sup>53</sup>. » Le sinistré devait donc adresser à cet organisme une demande de « provisoire ». Ainsi, lors de la séance du conseil municipal du 28 novembre 1920 de Vendresse, une demande de mise en place de « provisoire » est étudiée<sup>54</sup>. Il s’agissait de placer cette « provisoire » sur un morceau de terrain communal d’un are environ. Le conseil devait donner un avis préalable à la demande avant d’envoyer le dossier au STPU *via* la préfecture. Les communes pouvaient, elles aussi, demander des « provisoires » pour la mairie, les écoles mais

---

<sup>52</sup> Désormais STPU dans le texte.

<sup>53</sup> R. Dorgelès, *Le Réveil des morts*, *op. cit.*, p. 18 et 19.

<sup>54</sup> Arch. com. Vendresse, Registre de délibérations.

également pour l'hygiène publique en constituant des baraquements bains-douches tels ceux de Vailly-sur-Aisne. Le 28 novembre 1920, la mairie reçoit un « projet d'établissement de bains-douches sur les bords de la plaine St Vincent. La Croix-Rouge a fourni le matériel. Mr Labarre autorise la traversée de sa propriété par des tuyaux reliés à la source devant alimenter l'installation des bains douches. » Le dossier donne par ailleurs la nature des bâtiments. En effet, « *le ministère des régions libérées a cédé à la commune de Vailly-sur-Aisne, suivant convention passée le 29 mai 1925, transmise à la direction générale de la reconstruction à Laon, le 9 juin 1925, un baraquement en bois et plâtre, recouvert de fibrociment à usage de bains-douches ; il se compose de 4 pièces d'habitation servant de logement au gardien et dix cabines de douches non compris la chaufferie ; cette cession a été faite pour le prix de 100 francs*<sup>55</sup>. » Ce type de structure fut particulièrement utile à un moment où l'hygiène était, selon les propres termes de l'inspecteur départemental d'hygiène de l'Aisne, catastrophique et rendrait « *toute épidémie difficile à gérer*<sup>56</sup> ». Le registre de délibérations du conseil municipal de Craonne confirme par sa délibération du 5 décembre 1924 que « *malgré de nombreuses aides, le village manque encore de nombreux produits pharmaceutiques*<sup>57</sup> ». Cette situation est à mettre en relation avec le manque de chauffage lié à la pénurie de combustibles. La commune de Craonne demande dès 1923 au préfet de l'Aisne « *l'autorisation de laisser les habitants de la commune se servir en bois dans les zones expropriées*<sup>58</sup> » ; la demande est réitérée quelques mois plus tard. Ce phénomène semble s'étendre rapidement à tout le Chemin des Dames, comme tend à le montrer l'affaire de l'école de Colligis-Grandelain lorsque l'Inspecteur d'Académie écrit au Préfet le 5 octobre 1927 :

*« J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante  
attention sur la situation lamentable de l'école de  
Colligis-Grandelain. La reconstruction de l'école a été*

---

<sup>55</sup> Arch. com. Vailly-sur-Aisne, dossier bains-douches.

<sup>56</sup> Rapport du Dr Paquet, « La situation sanitaire dans les communes des régions libérées de l'Aisne », *Revue pratique d'hygiène municipale*.

<sup>57</sup> Arch. com. Craonne, Registre de délibérations.

<sup>58</sup> *Ibidem*.

*commencée mais les travaux sont interrompus depuis deux ans. En attendant, la maîtresse et les enfants sont toujours installés dans de mauvais baraquements qu'il a été impossible, cet hiver, de chauffer. Les parents n'envoient plus leurs enfants à l'école l'hiver qui n'est plus fréquentée que par un seul enfant, pupille de la nation. A la suite des mauvaises conditions d'hygiène dans lesquelles elle se trouvait, l'institutrice vient de tomber malade. Je vous demande, monsieur le Préfet, de vouloir bien intervenir énergiquement auprès de la municipalité et de la coopérative pour faire cesser le plus vite possible cet état de chose, préjudiciable à la santé des enfants et de la maîtresse<sup>59</sup> ».*

Les sinistrés furent donc bien souvent maintenus plus longtemps que prévu dans leurs baraquements « provisoires » suite à des retards de l'administration. En effet, après enquête des services compétents, le Préfet informe l'Inspecteur d'Académie que :

*« la gestion de l'indemnité est assurée directement par la commune de Colligis-Grandelain. Le retard apporté à l'achèvement des travaux de reconstruction provient donc des faibles moyens de crédit dont dispose l'entrepreneur adjudicataire qui se trouve dans l'obligation d'attendre le remboursement de ses situations de travaux avant de donner un regain d'activité à son chantier. Il ne reste plus actuellement que des travaux de finition de peu d'importance : achèvement des peintures, replanissage des parquets. Monsieur le maire est intervenu récemment auprès de l'entrepreneur et espère la réception définitive prochaine. La réquisition de la dernière justification s'élevant à 8 585 francs vient d'être adressée par le service financier au crédit national<sup>60</sup> ».*

Cet échange survient près de neuf ans après la fin des combats et montre que l'utilisation des « provisoires » dura donc bien plus longtemps qu'envisagé initialement ; ce qui d'ailleurs ne manqua pas de provoquer de multiples désagréments liés au vieillissement prématuré des installations normalement

---

<sup>59</sup> Arch. dép. Aisne, Coopératives de reconstruction, Colligis-Grandelain, 15R 2017.

<sup>60</sup> *Ibidem*.

résistantes à seulement quelques années d'intempéries. Ainsi, la toiture en carton bitumé pouvait rapidement exposer le sinistré à des mécomptes par suite de l'usure rapide de cette protection essentiellement « provisoire » qui, en peu de temps, se délabrait et ne garantissait plus contre les aléas du climat ; les toiles huilées des fenêtres s'obscurcissaient, se déchiraient et ne laissaient finalement plus passer la lumière. Chaque type de « provisoire » vieillissait plus ou moins bien en fonction de la qualité des matériaux employés lors de la construction. *« En attendant, les hommes disent à leur femme pour les apaiser : « nos députés nous ont promis l'âge d'or, voici déjà la joie du printemps ». Pendant ce temps, dans leur camp en planches, dans les chantiers déserts, où le travail de la reconstitution s'est ralenti pour obéir à l'inquiétude générale, les travailleurs oisifs des régions libérées ouvrent des débits où ils vendent à boire et prêtent à la petite semaine aux sinistrés<sup>61</sup> ».*

### Les types de construction

Parler de « provisoire » de façon générale est commode mais impropre. En effet, de multiples types de « provisoires » ont existé qu'il convient d'examiner.

Le type Adrian ou ECMB est aménagé pour quatre familles, avec, au centre, une buanderie commune.

Le type Nissen est la « provisoire » la plus répandue sur toute la zone dévastée du grand Nord. Gérard Lobry, dans son article sur « les provisoires » en Picardie en donne une très fidèle description. Selon lui, *« baptisée « tube », « métro » à Chaulnes, « tonneau » à Péronne et « demi-lune » à Ham, « la Nissen » pousse à chaque pas. Le tube se composait de deux parois cylindriques qui descendaient jusqu'au ras du sol et de deux parois percées de fenêtres, un habitat dans lequel « il faut prendre l'habitude de ne pas se cogner contre la*

---

<sup>61</sup> P. Flamand, *Le Réveil des vivants : la bataille de l'Aisne et les régiments de Champagne et du nord-est*, Paris, éd du Nord-Est, 1924, p. 124.

*toiture, ce que rendait trop facile sa courbure convexe*<sup>62</sup> ». Une cloison de 7 cm d'épaisseur avec une porte de 0,75 m en son milieu divise « la Nissen » en deux pièces si exiguës que le mobilier le plus sommaire n'y peut tenir à l'aise, à plus forte raison quand on veut y loger sept personnes<sup>63</sup>. »

Le STPU, quant à lui, se charge d'édifier des cabanes en bois disponibles. Dans l'Aisne, en août 1920, 52 % de l'habitat « provisoire » est constitué par ce type de maisons. Installées en général en série, elles peuvent former de véritables cités «provisoires». Ce type STPU est le plus répandu sur le Chemin des Dames. Il se déclinait en plusieurs constructions allant d'une simple chambre et d'une salle à des doubles chambres, salle et hangar. L'armature était en bois, composée de six piliers porteurs de cloisons et d'un pilier central maintenant les fermes de la fine charpente de sapin. Le toit était le plus souvent recouvert de fines tôles métalliques ou de papier goudronné. Les murs extérieurs étaient recouverts de planches clouées sur la structure porteuse se chevauchant et percées généralement d'une fenêtre par pièce. Ces constructions ont néanmoins évolué en fonction des demandes de plus en plus pressantes des sinistrés. La « provisoire » de la famille Genteur, rentrée précocement, offre une très bonne illustration de cette évolution. Située à Craonne, cette « provisoire » en bois fut construite sur un solide soubassement et constituée de quatre doubles parois permettant une meilleure isolation des pièces. La qualité des matériaux employés était très supérieure, parfois de loin, à ce qu'on pourra observer quelques années plus tard.

Les « provisoires-chapelles » furent construites bien après la signature de l'armistice et la qualité de la structure, tout comme des matériaux, laissait songeur le comte Maxime de Sars lors de la rédaction de son ouvrage sur *L'Œuvre des coopératives de reconstruction*<sup>64</sup> : « on ne peut pas reprocher aux communes, au milieu de la désolation générale, d'avoir couru au plus pressé », écrit-il.

---

<sup>62</sup> J. Droz, « Un village comme il y en a tant d'autres », *Revue de Paris*, 15 septembre 1920, p. 296-319.

<sup>63</sup> G. Lobry, « La vie au provisoire », *Reconstruction en Picardie après 1918*, Réunion des musées nationaux, Paris, 2000, p. 46.

<sup>64</sup> Comte M de Sars, *Les Sociétés coopératives de reconstruction du département de l'Aisne*, Paris, Cie française éd. artistique, 1937.



« Cependant, les frêles « baraques chapelles » risquaient de s'effondrer<sup>65</sup> avant que les clochers ne fussent relevés<sup>66</sup> ». Leur confort et durée de vie étaient néanmoins largement supérieurs aux « provisoires » classiques. C'est en ce sens qu'elles furent bien souvent appelées semi-provisoires au même titre que le type Puchot. Cette « semi provisoire » n'a plus rien à voir avec la « Nissen » ni avec la baraque de bois. Bâtie sur une dalle de béton, son élévation était de pierre et sa toiture en tôles clouées sur des boulins. On les rencontre très fréquemment encore aujourd'hui parce qu'elles étaient construites pour durer. « Devaient être notamment considérés comme tels, les abris ou constructions d'une valeur ne dépassant pas celle des maisons démontables en bois correspondantes et qui seraient édifiées soit avec des murs de briques de 22 cm d'épaisseur, hourdés en terre, soit avec des murs de 11 cm hourdés à la chaux, soit avec des murs en carreaux de 14 cm d'épaisseur hourdés en terre, soit en tout autre matériau local analogue<sup>67</sup> et employé dans les mêmes conditions<sup>68</sup>. »



**Maison semi provisoire de type Puchot.**

© Conservatoire du Musée de Vassogne.

<sup>65</sup> *Délibérations du Conseil général du département de l'Aisne*, Conseil général, 1923, p. 64.

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 35.

<sup>67</sup> Par exemple en pierre.

<sup>68</sup> Arch. dép. Somme, Régions libérées, sous-préfecture de Doullens, 3Z 520 691.

Les circulaires préfectorales de l'année 1919 reviennent bien souvent sur cette question des coûts de construction de ces semi-provisaires en dur par « *l'institution d'un nouveau régime pour l'avance de la construction de bâtiments semi provisoires. En cas de « semi provisoire », la somme ne doit pas dépasser 4 500 francs au risque de voir le montant intégralement déduit sur les dommages de guerre du sinistré. En cas de construction provisoire en dur, il faut justifier de l'impossibilité de pouvoir opérer le remploi dans l'instant. Dans le cas contraire, les avances seront imputées au total final*<sup>69</sup> ». La question du financement de ces maisons était d'autant plus délicate que les sinistrés avaient la possibilité de louer les « provisoires » demandées par la commune<sup>70</sup>.

De l'organisation des « provisoires » à leur devenir

« Un continuel remue-ménage régnait dans ce grand camp civil ». Telle fut l'impression de Roland Dorgelès lorsqu'il découvrit l'univers des « provisoires ». Placées dans le meilleur des cas à l'extérieur de l'ancien village, elles s'élevaient sur de vastes plates-formes nettoyées des débris de la guerre et aplanies. Cependant, les baraquements de bois ou « semi-provisaires » étaient édifiés dans la partie libre des propriétés, jardins ou cours des maisons inhabitables. En effet, dans leur immense majorité, les baraquements sont disséminés et, par défaut d'alignement et à cause de la variété des types, donnent aux communes dévastées une allure particulière. Ainsi, la commune de Vassogne demande-t-elle en 1921 six « maisons provisoires » numérotées de 14 à 19 à édifier sur le terrain de la commune (la croisette et la prison)<sup>71</sup>. La répartition des « provisoires » dans les villages tenait donc à la capacité des élus locaux et de l'administration de la reconstruction à faire appliquer un plan d'alignement, du moins dans ses grandes

---

<sup>69</sup> Arch. dép. Aisne, Arch. com. Vassogne, 4H8.

<sup>70</sup> Demande de 7 maisons provisoires numéro 6, 14, 15, 16, 17, 18, 19 édifiées sur le terrain de la commune : la croisette et la prison (1921). Arch. dép. Aisne, Arch. dép. com. Vassogne 4H8.

<sup>71</sup> Arch. dép. Aisne, Arch. com. Vassogne, 4H8.

lignes. Dans ce registre, l'exemple de la commune d'Oulches est intéressant par le reportage photographique des années 20 dont nous disposons. Il confirme, particulièrement en milieu rural, l'installation des sinistrés au sein même du village, souvent à l'emplacement de leur ancienne maison. L'environnement est lunaire (arbres morts, sols défoncés). On y voit la nature reprendre ses droits progressivement tandis que les morts sont physiquement matérialisés dans le paysage : les croix atteignent le pied des maisons. Malgré l'apparente incohérence d'implantation des semi-provisaires, ces dernières sont placées de telle sorte à ne pas gêner la construction des maisons définitives. La chronologie des documents indique que le plan d'alignement établi par le service de la reconstitution foncière et du cadastre dépendant du ministère des Régions Libérées, était bien souvent réalisé bien après la construction des provisoires et semi-provisaires. Elles apparaissent en effet sur le plan de la commune de Jumigny (1922). Ce plan était établi par un agent technique puis validé par le chef d'arrondissement, contrôlé par le chef de service de la reconstitution foncière, accepté par l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées en ce qui concerne la grande voirie et les chemins vicinaux puis approuvé définitivement par arrêté après avis conforme de la commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages de l'Aisne par le préfet<sup>72</sup>.

L'installation et les types de provisoires dépendaient donc de plusieurs facteurs. L'initiative des sinistrés, particulièrement dans les petites communes était prépondérante (récupération de matériaux, choix de l'emplacement). Dans un second temps et par le biais des plans d'alignement, l'Etat, par le biais de son administration, a intégré les initiatives spontanées au réaménagement des communes. Le régime des provisoires ne devait en effet pas durer.

Se pose enfin la question du devenir de ces constructions. Tout dépendait bien sûr du type de « provisoires ». Néanmoins, les demandes de destruction ou de rachat étaient réglementées par l'Etat. En effet, lorsque le maire de la commune de Vassogne « demande la destruction et le rachat par l'entrepreneur des matériaux

---

<sup>72</sup> Arch. com. Jumigny, reconstitution foncière.

récupérables de trois maisons provisoires à la croisette en 1929 », le service des Travaux d'Etat oppose son refus « *pour cause de non rentabilité sur la durée de 5 ans*<sup>73</sup> ». Il faudra donc que la commune rachète les habitations pour pouvoir libérer le terrain nécessaire à la poursuite des travaux du presbytère. Dès 1926, le service des travaux d'Etat des régions libérées envoie un avis à toutes les communes dévastées. Le service informe qu'il « *ne pourra, dans un avenir très rapproché, assurer l'entretien des « abris provisoires » et notamment la délivrance gratuite de carton bitumé* ». L'Etat propose donc aux locataires des « provisoires » de les racheter avant que la vente ne devienne publique. Les prix, selon le nombre de pièces, sont compris entre 600 et 1 000<sup>74</sup> francs à déduire sur les dommages de guerre ou réglés comptant. Les contrats de vente sont donc signés entre le locataire et le service de la Reconstitution des régions libérées. En cas de refus du locataire, la baraque était alors achetable par toute autre personne. Madame Chassepot écrit le 27 janvier 1926 au maire de Beaurieux pour lui « demander d'acheter une provisoire actuellement louée ainsi que le bâtiment<sup>75</sup> ». Elle demande par ailleurs à acheter sa propre baraque. L'Etat a donc tôt fait de se désengager de ces propriétés « provisoires » qui coûtent cher à l'entretien et ne rapportent rien d'autant que certains sinistrés ne réglaient pas leurs loyers<sup>76</sup>. L'édification de nouveaux baraquements est arrêtée le 1<sup>er</sup> janvier 1923, alors que les demandes de « maisons provisoires » sont toujours aussi nombreuses, certains sinistrés n'ayant pu regagner à temps leur région d'origine. La solution se dénoua lorsque les premiers « revenus » purent réintégrer leurs maisons et libérer leurs « provisoires ». Toutefois, certains documents de demandes de réparations indiquent que les « provisoires » étaient encore occupées en 1931<sup>77</sup>.

---

<sup>73</sup> Arch. dép. Aisne, Arch. com. Vassogne, 4H8.

<sup>74</sup> Indication : un manœuvre gagne entre 2 francs et 3 francs 30 de l'heure en 1920.

<sup>75</sup> Arch. Com. Beaurieux, dossier provisoire.

<sup>76</sup> *Ibidem*.

<sup>77</sup> Arch. Dép. Aisne, Arch. Com. Vassogne, 4H8.

## Vivre là où on manque de tout

Pour bon nombre de personnes de retour dans leur village, l'existence quotidienne est d'abord synonyme de recherche des ressources élémentaires : eau, nourriture, bois de chauffage, charbon, couvertures, vêtements<sup>78</sup>.

L'eau courante est souvent souillée par les dépouilles de la guerre (cadavres d'hommes et d'animaux mais aussi encombrement de matériel jeté dans les cours d'eau) et il n'est pas rare de devoir faire plusieurs kilomètres pour pouvoir trouver de l'eau potable. Ce problème perdure longtemps : en août 1920, seuls 41 réseaux communaux d'adduction d'eau sont remis en état<sup>79</sup>.

L'alimentation est faite de ce qu'on peut cultiver soi-même et des produits des animaux qu'on possède. Le petit bétail (chèvres, vaches) et les poules et lapins sont très présents dans le paysage de ces lieux provisoires. Le Comité Américain pour les Régions Dévastées<sup>80</sup> distribue d'ailleurs des lapins aux habitants les plus démunis.

Comme l'on manque de tout, les matériaux et objets de la guerre sont largement récupérés et constituent la matière première des nouveaux ustensiles. Ainsi, de nombreux tournevis sont réalisés dans d'anciennes baïonnettes françaises pour les plats tandis que les cruciformes sont fabriqués dans des baïonnettes allemandes. Les casques « Boche » sont par ailleurs réemployés en mangeoire-abreuvoir ou en seau. Autres exemples : les queues de cochons servent de tuteur ou piquets de vigne, d'anciennes balles deviennent des crochets à bottine et autres fils à plomb réalisés dans des percuteurs.

Le bois de chauffage est également récupéré où cela est possible (anciennes traverses de chemin de fer, anciennes bâtisses, bois de confortement des tranchées).

---

<sup>78</sup> Témoignage de Madame Démoulin, Paissy, 2005.

<sup>79</sup> Se référer au registre de délibérations de Soupir : Arch. com. Paissy, Registre de délibérations.

<sup>80</sup> Désormais CARD dans le texte.

Ce sont des entreprises rémoises qui fournissent le gros des besoins. Le café-épicerie est le lieu central où les habitants de retour peuvent acheter les biens de première nécessité. Les commandes de ces boutiques, essentielles dans l'après-guerre, sont éloquentes : couvertures, matelas, chaussettes...

Nécessaire mais coûteux, le régime des provisoires favorisa la recomposition sociale où se mêlent les permanences et mutations. Les villages purent donc reprendre vie malgré l'amas de ruines. Cette question laisse entrevoir combien l'attitude de l'Etat évolua. Elle passa en effet d'un stade de préparation et de planification à un état de surprise et de flottement administratif devant le flux inattendu des retours avant d'adopter une politique interventionniste, finalement providentielle.

## Liste des objets

### Salle d'accueil

- 1.- Armoire**, bois, et fer, provient de la maison provisoire achetée par l'Association du Musée de Vassogne, coll. du Conservatoire, 1919.
- 2.- Lampion**, bois, papier et fer, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, 1920.
- 3.- Encrier réalisé à partir d'éléments militaires**, laiton, cuivre et fer, Aisne, coll. Stéphane Bedhome, 1920.
- 4.- Bouteilles**, verre, Aisne, proviennent de la maison provisoire achetée par l'Association du Musée de Vassogne, coll. du Conservatoire, 1919.
- 5.- Verreries**, verre, Aisne, proviennent de la maison provisoire achetée par l'Association du Musée de Vassogne, coll. du Conservatoire, 1919.
- 6.- Terre blessée et réparée par des agrafes métalliques**, terre et fer, Bourgogne, coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 7.- Soc d'araire**, fer, prov. inc. , coll. Stéphane Bedhome, XIX<sup>ème</sup> siècle.
- 8.- Tôles métro**, fer, Aisne, proviennent de la maison provisoire achetée par l'Association du Musée de Vassogne, coll. du Conservatoire, 1919.





**TROISIEME PARTIE**  
Après la Grande Guerre



**L'exode en 1940, gravure à l'eau forte par Abel Renault.**

© Conservatoire du Musée de Vassogne, coll. Stéphane Bedhome.

## **L'exode de mai-juin 1940** *par Patrick Doucet*

**Remarque importante** : cette présentation s'appuie sur le livre de l'historien Éric Alary, *L'exode - Un drame oublié*, publié aux éditions Perrin en 2013, et qui fait autorité en la matière. Les témoignages issus de cet ouvrage sont signalés par les notes de bas de page.

### **Une catastrophe nationale**

L'exode de 1940, l'un des plus importants déplacements de population en Europe au XX<sup>ème</sup> siècle, est sans précédent<sup>81</sup>. Pour la première fois près d'un quart de la population française est pris dans l'engrenage d'une guerre totale qui vise souvent directement les civils. Tous les Français, de tous milieux et de toutes classes sociales, sont concernés de près ou de loin. Les différents plans d'évacuation imaginés par l'État dans l'entre-guerre deviennent vite inopérants et c'est le chaos qui prédominera pendant de longues semaines.

Des scènes, parfois presque indescriptibles, de fuite de familles entières, sous une chaleur écrasante, jetées sur les routes, usant de toutes sortes de moyens - depuis la voiture jusqu'aux landaus d'enfants en passant par les charrettes - surchargés d'affaires, d'effets personnels, d'ustensiles, de matelas, et mitraillées par les avions allemands - le tout sur fond de vols, de pillages, parfois de meurtres - hanteront longtemps les esprits et marqueront la conscience nationale.

Le régime de Vichy se servira de cet épisode tragique pour justifier en partie sa politique de collaboration. « *Dès le début de l'Occupation, Pétain fait culpabiliser les réfugiés, les rendant en partie responsables de la débâcle, elle-même fruit du délitement de la société française décadente des années 1930*<sup>82</sup>. » Il s'agit en fait d'occulter les véritables responsabilités du désastre militaire et politique de 1940. Éric Alary précise : « *Le régime de Vichy est sans conteste*

---

<sup>81</sup> Alary, p.10.

<sup>82</sup> Alary, p.14.

*enfanté largement par l'exode, car le traumatisme subi par les français est considérable et motive chez beaucoup la volonté d'une fin immédiate de la guerre*<sup>83</sup>. »

On peut véritablement parler de l'exode de mai-juin 1940 comme d'une catastrophe nationale dont les conséquences économiques, politiques, sociales, et morales seront déterminantes dans l'histoire de l'occupation et plus profondément dans l'inconscient collectif de la France.

### **Un exode sans précédent**<sup>84</sup>

En mai-juin 1940, plus de 8 millions de réfugiés - Hollandais, Belges et Français - se jettent sur les routes de France pour fuir l'avancée de l'armée Allemande. Cette fuite totalement imprévue de plusieurs semaines se fait dans des conditions souvent très précaires, parfois épouvantables. Le manque de ravitaillement, les pillages des habitations et des commerces, les vols de toutes sortes, les bombardements de l'aviation allemande sont les principales difficultés que rencontre cette population devenue nomade malgré elle.

Dès l'entrée des Allemands en France, de nouveaux ordres d'évacuation sont donnés, tandis que certains habitants partent de leur propre initiative. Des scènes rappellent ce qui s'était passé pendant la Grande Guerre, comme le montre ce passage des Mémoires de Weygand :

*« Les routes étaient déjà encombrées de réfugiés belges et français traînant avec eux tout ce qu'ils avaient pu retirer à la hâte de leurs maisons et charger sur des véhicules aux modes de traction les plus divers, emmenant pêle-mêle femmes, enfants et bestiaux. Plus nous avançons vers l'est, plus le flot de réfugiés devenait compact, plus il était mélangé de soldats belges tournant le*

---

<sup>83</sup> Alary, p. 447.

<sup>84</sup> Alary, p.10

*dos au front, plus nous fut offert ce spectacle de désordre et de panique qui me rappelait fâcheusement nos premiers revers de 1914 »<sup>85</sup>.*

## **L'exode belge<sup>86</sup>**

En mai 1940, devant l'offensive allemande, des milliers de Hollandais, de Belges, de Luxembourgeois et des habitants des Ardennes et du nord de la Somme prennent la décision de partir. À partir du 10 mai 1940, l'exode s'accélère<sup>87</sup>. Tout le monde ne peut pas partir en voiture. Le Luxembourgeois Jacques Dollar se souvient des circonstances du départ de sa famille :

*« Avant de mettre la clef sous le paillason, nous distribuons jambon et lard du fumoir aux occupants d'un véhicule militaire qui stationne dans la rue. Le 11 mai, peu avant midi, nous quittons le domicile en amenant une petite charrette à bras, surchargée de valises et de baluchons rassemblés à la hâte [...] Des hauteurs qui dominent la vallée de la Chiers, nous jetons un dernier regard sur l'immense panorama qui s'étend jusqu'à Bascharage, Sanem, et Soulevre [...] De nombreuses voitures nous dépassent, chargées de ballots difformes et de trésors de l'armoire à linge emportés sans trop savoir pourquoi. [...] À Villiers-la-Montagne, au carrefour de la grande route Longwy-Metz, des sentinelles appartenant au camp militaire de Morfontaine canalisent tant bien que mal la file des réfugiés qui affluent de partout. [...] Les ambulances revenant du front n'arrivent que difficilement à se frayer un chemin »<sup>88</sup>.*

Bruxelles se vide de sa population, comme le raconte un témoin<sup>89</sup> :

---

<sup>85</sup> Philippe Nivet, « Les réfugiés de guerre dans la société française (1914-1918), Histoire, économie et société, 2004/2 23e année, p. 254.

<sup>86</sup> Alary, p.72.

<sup>87</sup> Alary, p.75.

<sup>88</sup> Jacques Dollar, *L'Exode des Luxembourgeois sur les routes de France en 1940*, Luxembourg, Bascharage, 1990, p.26-27.

<sup>89</sup> Alary, p.84.

*« Les rues sont désertes, on entend le bruit des pas des rares promeneurs. [...] Les terrasses des cafés n'ont pas de clients. [...] Mais à la périphérie, quelle trépidation. C'est un afflux extraordinaires de voitures, de camions, d'autos roulant en des sens opposés, les uns se dirigeant vers le Bois, les autres vers Schaerbeek. Même spectacle de véhicules lancés en des directions différentes à la chaussée de Louvain et à l'avenue de Tervueren. [...] Des camions militaires pleins de soldats et camouflés de branchages passent rapides dans le flot ininterrompu. [...] »*

*Plus loin, j'aperçois des écoliers débarquant d'un autobus avec leurs religieuses chargées de les conduire sans doute en lieu sûr ; et des charrettes de paysans, peuplées de réfugiés de tous âges, de toutes conditions, s'en allant pêle-mêle, Dieu sait où ? De pauvres diables épuisés, assis au bord du trottoir, reçoivent les soins des membres de la Croix-Rouge. Nous commençons à éprouver toutes la angoisses de la guerre »<sup>90</sup>.*

La gare de Bruxelles connaît un désordre indescriptible<sup>91</sup> :

*« Sous l'immense hall vitré de la gare, à peine éclairé mais qu'illuminait de temps à autre le feu des projecteurs fouillant le ciel, des milliers de vieillards, de femmes et d'enfants étaient là, pêle-mêle, leurs pauvres bagages autour d'eux, attendant interminablement qu'il leur fût possible de trouver une place dans l'un des trains nouveaux qui sans cessent se formaient. La plupart de ces malheureux déjà n'étaient plus capable de réagir tellement les fatigues et les spectacles d'horreur accumulés depuis deux jours les tenaient figés au sol »<sup>92</sup>.*

---

<sup>90</sup> P. Delansheere, A.Ooms, *La Belgique sous les nazis*, Bruxelles, Édition Universelle, 1945, vol.1, p.19, cité dans J. Gerard-Libois, José Gotovitch, *L'an 40, La Belgique occupée*, Bruxelles, CRISP, 1971, p.233-234.

<sup>91</sup> Alary, p.86.

<sup>92</sup> Jacques Crokaert, *Les routes de l'exode. 1940*, Bruxelles, éditions Scorpion, 1975, p.37.

Une fois en France, chacun tente de récupérer physiquement des dizaines de kilomètre de marche<sup>93</sup> :

*« Des gosses aux traits tirés dorment sur l'épaule de leurs pères en attendant l'hébergement dans une grange réquisitionnée par l'autorité militaire [...] Des soldats et des civils, mués en bons samaritains, font de leur mieux pour venir en aide à tout ce monde infortuné qui fait preuve d'un calme et d'une résignation remarquable. [...] Comme le patelin n'est pas bien grand, les chefs de famille se dépêchent pour aller aux provisions, tandis que les enfants se rafraîchissent en plongeant la tête dans le bassin d'une fontaine. Mais il ne reste déjà plus rien dans l'épicerie-boulangerie de la grand'rue, même pas une boîte de « Vache qui rit ». On se console et s'encourage comme on peut avant de se laisser tomber dans la paille craquante anéanti par la fatigue »<sup>94</sup>.*

Les Français du Nord qui ne sont pas encore touchés par les événements assistent avec surprise à l'arrivée de ces premiers réfugiés, comme le jeune Louis Mexandeau, futur ministre de François Mitterrand, qui vit près d'Arras<sup>95</sup> :

*« Dehors, un bruit de moteur m'intrigua. Je risquais un regard entre deux lames de persiennes. Un camion [...]. Sur le flanc du véhicule, destiné à transporter des meubles, s'étalait une grande inscription commerciale « Au grand salon », suivie de l'adresse et du nom de la ville : Liège. Que venait faire ce camion belge, un soir de mai, à Wanquetin ? Le conducteur descendit, entra dans la ferme d'Ernest Bouttemy, le berger [...]. Le chauffeur dut demander de l'eau. Il revint avec un broc bleu et versa de l'eau dans le radiateur fumant. Il attendit un moment puis le camion repartit ».*

Ces scènes imprévues provoquent rapidement la panique dans certaines familles françaises qui commencent à s'enfuir dès la nuit suivante<sup>96</sup>.

---

<sup>93</sup> Alary, p.78.

<sup>94</sup> Jacques Dollar, *L'Exode des Luxembourgeois sur les routes de France en 1940*, Luxembourg, Bascharage, 1990, p.29.

<sup>95</sup> Alary, p.79.

## L'exode en France

« Dès le 11 mai 1940, plusieurs départements français voient les premiers trains déverser des réfugiés belges ainsi que les premiers français évacués<sup>97</sup>. ».

Dans l'Orne, par exemple, où *Le Journal de Flers* (22 mai) décrit la situation :

« Nous assistons à l'exode des populations qui fuient l'envahisseur. C'est depuis deux jours un incessant défilé d'autos où sont entassés grandes personnes, enfants, chiens et bagages, la literie étant attachée au sommet de la carrosserie pour servir au besoin, de pare-balles. Les autos belges sont en majorité, mais on y trouve aussi une proportion notable de voitures du Nord, de l'Aisne et de Paris »<sup>98</sup>.

Des flots de réfugiés commencent à s'entasser dans Paris comme le note le journaliste hongrois, Zoltan Szabo<sup>99</sup> :

« D'après les informations, les autobus transportent les réfugiés belges et hollandais. Ces réfugiés, aux vêtements chiffonnés et aux yeux cernés, surgissent de temps à autre dans le métro qui passe sous la gare du Nord ; ils traînent des blondinets crasseux et des bagages ficelés. Je ne décèle de véritable et profonde angoisse dans les yeux des parisiens que lorsqu'ils lèvent leur regard sur ces gens-là, dans le métro nocturne, entre la Gare du Nord et le Châtelet. Et lorsqu'on les voyait aux actualités, comment ils franchissaient la frontière. Un panneau au bord de la route : France. Les réfugiés regardaient le panneau avec des yeux désabusés et indifférents, puis ils buvaient du lait avant de s'endormir les uns penchés sur les autres, au refuge »<sup>100</sup>.

---

<sup>96</sup> Louis Mexandeau, *Nous, nous ne verrons pas la fin. Un enfant dans la guerre (1939-1945)*, Paris, Le Cherche Midi éditeur, 2003, p.71-72.

<sup>97</sup> Alary, p.88.

<sup>98</sup> Alary, p.89.

<sup>99</sup> Alary, p.96.

<sup>100</sup> Zoltan Szabo, *L'effondrement. Journal de Paris à Nice (10 mai 1940-2 août 1940)*, Paris, Exils, 2002, p.50.



Puis Paris est à son tour gagné par la contagion. La jeune étudiante Tereska Torres dit son déchirement au moment de quitter son domicile parisien<sup>101</sup> :

*« Ma petite maison, adieu ! Pièces aimées où s'est passée mon adolescence, je vous abandonne peut-être pour toujours. Les murs sont nus, les cadres vides. Une dernière rose s'effeuille dans un vase, mon ours assis sur son lit regarde tristement dans le vide en tendant les bras. [...] Voici la rue, le taxi qui nous emporte »*<sup>102</sup>.

Les familles emportent ce qu'elles peuvent avec elles, elles perdront souvent ces biens en chemin : « *vélo, voiture, ustensiles ménagers, vêtements, chevaux blessés ou épuisés, attelages, landaus chargés de souvenirs intimes*<sup>103</sup>. » Les matelas feront figure d'objet emblématique de l'exode : ils servent à se reposer ou de protection illusoire sur le toit des véhicules face aux mitraillages<sup>104</sup>. Arthur Koestler, un autre journaliste hongrois, réfugié en France, décrit le passage des réfugiés dans le centre de Limoges :

*« Il pleuvait et les matelas, sur le toit des voitures étaient trempés. [...] Ces matelas et ces édredons semblaient être la principale préoccupation des gens sur la route. Ils essayaient de les recouvrir avec des morceaux de toile cirée et même avec leurs imperméables attachés avec des bouts de ficelle. Avant que la Grande Migration ne commence, les stocks de toile cirée avaient fondu jusqu'au dernier mètre. Qui sur terre, sinon une Française, aurait pensé à la toile cirée pour ses matelas au milieu de l'Apocalypse. [...] Dix millions de Français allaient sans but, sur les routes, avec leurs matelas et leur poêles, arrêtant les communications, paralysant tout mouvement militaire rapide »*<sup>105</sup>.

---

<sup>101</sup> Alary, p.98.

<sup>102</sup> Tereska Torrès, *Une Française libre. Journal. 1939-1945*, Paris, Phébus, 2000, p.41-42.

<sup>103</sup> Alary, p.123.

<sup>104</sup> Alary, p.229.

<sup>105</sup> Arthur Koestler, *La lie de la terre*, Paris, Le livre de poche, 1971, p.246-247.

L'on cherche impérativement à se diriger vers le Sud. Zoltan Szabo note une scène tragi-comique :

*« Avant d'arriver à Sceaux, j'ai dépassé une vieille dame qui pédalait exténuée et les joues en feu. Elle avait un porte-bagage à l'avant de sa bicyclette. Elle y avait ficelé un vieux fox-terrier à l'aide d'une corde à linge. [...] À Palaiseau, une vieille dame appuyait lentement sur les pédales. Une cage était accrochée au guidon. Dans la cage, deux canaris effarés. [...] Après Palaiseau, j'ai dépassé une caravane de trois voitures. C'étaient des voitures à cheval, des corbillards. [.. Le premier transportait des bagages, un chien de compagnie, une cage avec un perroquet qui n'arrêtait pas de crier quelque chose en français. Les deux autres voitures funèbres transportaient des familles »<sup>106</sup>.*

Arthur Koestler, raconte l'ambiance sonore sur les routes<sup>107</sup> :

*« Limoges était l'une des routes principales où le fleuve des réfugiés coulait du nord au sud. Mes souvenirs de ces derniers jours de France sont principalement auditifs : la cacophonie des trompes d'auto, le rugissement et le martèlement des trains, le fracas des lourds camions sur la route, le râle asthmatique des vieilles Citroën, le hennissement des chevaux et les sanglots des enfants épuisés : fleuve chaotique qui inondait la ville dans sa course aveugle. Sans interruption, jour et nuit »<sup>108</sup>.*

La plupart des gens ont pour objectif de passer la Loire, coûte que coûte, pensant se mettre à l'abri de l'avancée allemande. Mais « la densité de population atteint un niveau inédit, effrayant à partir du 12 juin 1940 ». Cela provoque une pagaille monstre d'autant que la signalisation a pu être arrachée et que nombres de

---

<sup>106</sup> Zoltan Szabo, *op. cit.*, p.127-128.

<sup>107</sup> Alary, p.191.

<sup>108</sup> Arthur Koestler, *La lie de la terre*, Paris, Le livre de poche, 1971, p.246.

personnes n'ont pas de cartes routières et se perdent<sup>109</sup>. Le romancier et journaliste Léon Werth raconte :

*« Devant moi la monstrueuse colonne [...] : je n'en voyais ni le commencement ni la fin. Mais voilà que me trouvant en haut de la côte, je la vis qui, en bas, était détournée sur la droite. Une heure après, ce fut mon tour d'arriver devant quatre gendarme qui barraient la route nationale. L'exode était refoulé, fragmenté, dans des chemins secondaires ».*

*« Je pensais à consulter ma carte. Mais j'entendais alors. Mais j'entendais alors dire par tant de gens : « Où allons-nous ? Où allons-nous ? », que je ne voulais pas n'être qu'une unité dans la foule ignorante, et je jetai la carte par-dessus-bord ».*

*« Par où passions-nous ? Tantôt en colonne double, tantôt en file unique, toujours au milieu d'un fleuve de cyclistes et de piétons. Des villages, avec des gardes champêtre à brassards qui réglaient fort bien la circulation... Et cela, d'une progression lente, bruyante, avec d'énervantes stations inexplicables jusqu'à la tombée de la nuit ».*<sup>110</sup>

La question de l'alimentation devient vite primordiale, malgré les pénuries certains se débrouillent bien. Dans son journal, une grand-mère note à la date du 12 juin<sup>111</sup> :

*« Bu du lait sur la route [...], déjeuner lapin dans restaurant ; [...] dîner hangar d'un château ; eau chaude ; coucher dépendance château. Le 14, tartines, confiture ; bu de l'eau ; [...] avant Rambouillet, premier camion brûlé ; trius de bombes ; bu café dans café pas aimable ; acheté escalope ; [...] acheté beefsteak ».*

---

<sup>109</sup> Alary, p.203.

<sup>110</sup> Léon Werth, *33 jours*, Paris, Viviane Hamy, 2006, p.53.

<sup>111</sup> Alary, p.233.

Par ailleurs un autre exode se jouera dans le Sud-Est avec l'entrée en guerre des Italiens le 10 juin. Les mêmes scènes se reproduisent que dans le Nord et dans l'Est.

### **L'exode dans l'Aisne<sup>112</sup>**

Les habitants de l'Aisne seront parmi les premiers Français à fuir massivement. Beaucoup ont en mémoire la fuite de la population suite aux occupations allemandes des Ardennes et de la Picardie en 1870-1871 puis de sept départements dès 1914<sup>113</sup>.

Du 10 au 15 mai 1940, l'aviation allemande bombarde Chauny, La Fère, Laon et Tergnier faisant 200 morts et près de 2 000 blessés. Dès le 12 mai, des habitants de La Fère et de Charmes commencent à fuir. Les 15 et 16 mai, l'intensification des bombardements pousse de plus en plus de monde sur les routes<sup>114</sup>.

Un jeune habitant de La Fère témoigne de la soudaineté des événements<sup>115</sup>. Suite à un bombardement, la famille est obligée de passer la nuit sur un matelas, dans le cimetière. Le 16 mai, le père de famille décide que la famille doit partir :

*« Nous rentrons à l'aube et trouvons la végétation du jardin grillée. Mon père se rend au dépôt d'artillerie et constate la fuite des habitants. Il décide de prendre la route également (mes parents avaient connu les quatre années d'occupation de la Grande Guerre et ne voulaient pas vivre à nouveau cette situation ; il retire de l'argent à la banque et emprunte une voiture à bras qui est chargée, ainsi que mon landau, de*

---

<sup>112</sup> Alary, p.117 et suivantes.

<sup>113</sup> Alary, p.117.

<sup>114</sup> Alary, p.117 et 118.

<sup>115</sup> Alain Huyon, « Journal d'un réfugié sur l'exode de mai-juin 1940 », dans *Revue historique des Armées*, juin 2000, n° 219, p.118-125. Cité dans Alary, op. cit., p.118.

*cinq valises, d'effets de couchage, de la collection de timbres paternelles, du violon de mon frère et de deux bicyclettes ; nous abandonnons des cartons de linge et une réserve de vivres que ma mère avait constituée peu à peu depuis le début de la guerre ainsi que les masques à gaz qui nous ont été distribués il y a quelques mois. [...] Auparavant, nous avons soigneusement fermé les portes et volets de l'habitation ».*

La maison en question restera vide trois ans, « livrée aux intempéries et surtout aux voleurs. Des villages entiers de l'Aisne se vident ainsi sans jamais suivre aucun ordre d'évacuation des autorités militaires et civiles<sup>116</sup>. »

Des maires qui n'ont pas quitté leur commune en 1914 préfèrent cette fois partir, dès le mois de mai, et donner la consigne de l'évacuation à leurs administrations. Ils tiennent leurs poste jusqu'à l'ultime instant où le danger devient trop important. La Mayenne accueillera plus de 150 000 habitants de l'Aisne à partir du 22 mai.

Mais tous ne sont partent pas :

*« Des habitants de l'Aisne, partis pendant la Grande Guerre, ont gardé une image noire de cette période ; ils se sont souvent sentis oubliés dans leur « refuge » ou après leur rapatriement. Beaucoup ont dû rebâtir une maison après 1918, reconstituer un cheptel volé ou tué dans les combats. En 1940, d'anciens réfugiés de l'Aisne, allocataires de l'État en 1914-1918, ont eu peur de connaître à nouveau cette condition de migrants forcés, et parfois stigmatisés comme des assistés »<sup>117</sup>.*

---

<sup>116</sup> Alary, p.118.

<sup>117</sup> Alary, p.120.

En 1943, la femme d'un ancien combattant de Bray-en-Laonnois écrit au préfet de l'Aisne<sup>118</sup> :

*« Après avoir subi les malheurs de la guerre 14-18 où nous avons souffert quatre années et perdu par notre évacuation en 1917 la plupart de notre intérieur, nous avons réussi étant jeune encore par notre travail et l'économie à arriver au moment où mon mari, après 26 ans à la SNCF, nos enfants bien élevés et mariés à pouvoir, pour finir nos vieux jours tranquilles à acheter non pas un château mais une baraque de 24 m de long sur 6 m. de large, comprenant six pièces d'habitation et un grand bâtiment comme dépendance : nous y vivions heureux et tranquilles avec notre petite retraite de 8 000 francs par an, notre jardin pour les lapins, etc. Mais survient la deuxième catastrophe, chose que nous ne pouvions croire, l'évacuation du village le 12 mai 1940 à 2 heures du matin ».*

### **La question du retour**

Dès la signature de l'armistice (22 juin 1940) le retour des réfugiés commence. Il va s'effectuer essentiellement, de juillet à septembre 1940. Le nouveau régime de Vichy, doit gérer au mieux et au plus vite l'organisation du retour des réfugiés, de concert avec les militaires allemands. Rapatrier des millions de Français, de Belges et de Luxembourgeois est une opération lourde et complexe. Le nouveau régime s'échine à l'accélérer :

*« Mais une fois le retour effectué, un nouveau traumatisme attend parfois les réfugiés : celui du spectacle des ruines, notamment dans les régions de l'Est et du Nord de la France. [...] La perte des biens, ajoutée à des problèmes sanitaires et psychiques, mais aussi à des mesures d'exclusion, a fini de déstructurer certaines familles victimes de l'exode. En outre, des milliers de réfugiés sont encore à la charge des communes d'accueil, lesquelles espèrent une aide conséquente de l'État et des oeuvres, souvent en vain. Et pourtant, il*

---

<sup>118</sup> Alary, p.121.

*faut faire vivre ces nouveaux habitants, sans travail et sans revenus. Enfin, une minorité de réfugiés ne sont jamais revenus »<sup>119</sup>.*

Éric Alary cite le témoignage de Georges Adrey, métallo parisien sur l'état d'esprit qui règne à Orléans, fin juin, au moment du retour<sup>120</sup> :

*« Afin que les réfugiés ne forcent pas, comme il y a huit jours, les portes de leur maison, les habitants d'Orléans, en rentrant chez eux, écrivent un peu partout à la craie : « Maison habitée », « Maison habitée par le propriétaire », « Maison habitée par les locataires » ou bien encore « Maison réquisitionnée ».*

À leur retour en zone occupée, les réfugiés constatent parfois la destruction d'une maison ou d'un immeuble, mais aussi de l'école, des magasins ou des entrepôts. Les municipalités tentent de soulager leur souffrances au plus vite en installant des baraquements en bois, mais une solution provisoire n'est pas satisfaisante à moyen terme. Ainsi, en décembre 1940, malgré la mise à disposition de plusieurs centaines de baraquements dans des régions dévastées, il en manque encore beaucoup en zone occupée. Il faut à la fois trouver des fabricants, du bois - non réquisitionné par l'occupant -, et de la main d'œuvre pour accélérer le rythme de production de ces habitations de fortune. [...] Le département de l'Aisne par exemple en réclame 374 mais les retards de livraisons peuvent être considérable en raison du pillage économique allemand. Des mois durant, des baraquements ont donc été remis aux réfugiés, au coup par coup. Ces logements deviennent de véritables lieux de vie, mais avec très peu de confort<sup>121</sup>.

Témoignage de Berthe Auroy, institutrice juste retraitée revenant dans le hameau de Vinerville, à Épernon, en région parisienne<sup>122</sup> :

---

<sup>119</sup> Alary, p.448-449.

<sup>120</sup> Alary, p.482.

<sup>121</sup> Alary, p.501-502.

<sup>122</sup> Alary, p.485.

*« Dès que nous avons quitté la place de la Gare, notre coeur se serre. Dans la petite rue des Ponts, beaucoup de maisons sont en ruines. Des toits crevés, d'énormes trous dans les murs, des fenêtres qui pendent lamentablement, des tuiles et des débris de verre sur la chaussée, [...] Passé la piscine, c'est une vision d'enfer. des autos tordues, calcinées gisent sur les côtés de la route défoncée. On distingue çà et là des objets échappés au désastre : un casque, un voilier, un globe terrestre, même un bock à injections ! Ici une motocyclette, là une voiture d'enfants, renversées, tordues. De distance en distance, des croix de bois indiquent les tombes creusées provisoirement. » Sa maison a été pillée : « Tous les meubles sont vidés et le contenu répandu sur le carrelage [...] N'était-ce pas assez d'avoir perdu sur la route nos biens les plus précieux »<sup>123</sup> ?*

Le départ de milliers de réfugiés des communes du sud de la ligne de démarcation soulage bien des habitants. Mais dans la Vienne de nombreux Mosellans devront revenir en octobre, après avoir été refoulés à la ligne de démarcation, tout comme des réfugiés de départements « interdits » tels que l'Aisne, les Ardennes, la Meurthe-et-Moselle, la Moselle, le Nord et la Somme<sup>124</sup>.

*« Cependant de nombreux réfugiés sont retenus en zone libre. Les Allemands ouvrent la ligne de démarcation comme bon leur semble, ce qui ajoute aux problèmes matériels énormes dus au rapatriement de millions de réfugiés »<sup>125</sup>.*

*« Le train joue un rôle important dans le rapatriement. Par exemple, on estime le nombre de personnes rapatriés ainsi à Paris de début juillet à début novembre 1940 à plus de 1 300 000. [...] à Paris, l'ampleur du flux aggrave encore les problèmes de ravitaillement : le beurre, le lait, les œufs manquent*

---

<sup>123</sup> Berthe Auroy, *Jours de guerre, Ma vie sous l'occupation*, Paris, Bayard, 2008, pp. 88-89, 90-91.

<sup>124</sup> Alary, p.504.

<sup>125</sup> Alary, p.486.



*particulièrement, la viande est rare. Les premières cartes de rationnement entrent en vigueur fin septembre 1940. L'activité économique reprend tant bien que mal »<sup>126</sup>.*

### **Le cas des enfants<sup>127</sup>**

*« Pour des centaines de milliers d'enfants, l'exode a représenté une épreuve psychologique décisive, parfois terrible ». L'un d'eux François Pakonyk, âgé de 8 ans, parti en juin sur Montargis (Loiret) et vite rentré chez lui, après 250 kilomètres parcourus avec sa famille, se souvient quarante ans plus tard :*

*« Nous étions revenus par Fontainebleau, Melun, Meaux, sur cette route qui ramenait à notre village de Sacy-le-Petit. Nous en avons vu des choses : des soldats tués, allemands et français, des tombes un peu partout, des blindés, des camions brûlés ou transpercés par les obus, des voitures, des chariots avec leur attelage renversés dans les fossés, avec des morts encore accrochés après, civils ou militaires, des enfants gisaient un peu partout, on commençait à les enterrer »<sup>128</sup>.*

Des milliers d'enfants ont perdu leur famille et ne savent même pas parfois comment ils s'appellent. [...] Certains refuges pour enfants fonctionnent tant bien que mal en zone occupée, comme dans l'Aisne ou des problèmes de sous-alimentation sont signalés dès le mois de février 1941. Ces centres situés à la lisière de la zone interdite permettent aux « revenants » d'attendre le feu vert allemand pour franchir cette autre ligne de démarcation. C'est le cas des centres de Soissons et de Chauny, qui sont frappés de problèmes sanitaires dès la fin de l'automne 1940 : les enfants souffrent de rougeole et sont couverts de poux. Beaucoup sont avec leur mère, mais celles-ci découragées et choquées,

---

<sup>126</sup> Alary, p.489-490.

<sup>127</sup> Alary, p.515-517.

<sup>128</sup> François Pakonyk, *1940-1945, Les enfants de l'exode ou le tourbillon de la grande défaite*, Paris, La Pensée Universelle, 1984, p.29.

ont du mal à s'en occuper. Plusieurs enfants resteront jusqu'en 1943 dans des structures précaires, obligeant la préfecture de l'Aisne à rechercher sans cesse des nourrices et des familles d'accueil.

### **En guise de conclusion, qu'est ce qu'un « civil » en temps de guerre ?**

En résumé, « *la société de l'exode n'a plus aucun repère*<sup>129</sup> » selon l'analyse de l'historien Marc Bloch :

*« La mitraille [...] ne fait pas de différence entre le soldat et l'enfant. Ces horreurs, à vrai dire, sont-elles si nouvelles que certains l'ont pensé ? Assurément, dans l'intensité et surtout la rapidité, le bombardier ailé, comme fléau destructeur, n'a pas de précédent. Mais le temps n'est pas si loin où les guerres entassaient, communément, beaucoup de victimes dans les campagnes, pillées et affamées, ou le long des rues des villes prises à sacque dans les rangs même combattants. [...] Qu'est-ce au vrai, qu'un « civil » au sens que le mot revêt en temps de guerre »<sup>130</sup> ?*

---

<sup>129</sup> Alary, p.124.

<sup>130</sup> Marc Bloch, *L'Étrange défaite*, Paris, Gallimard, 1990, p.161-163.

## Bibliographie

### 1) Outils de travail et de réflexion

#### **- Sur l'histoire générale de la France, notamment sur la France rurale**

- Agulhon M., *La République au village*, Paris, Plon, coll. Civilisation et mentalités, 1970.
- Augé-Laribé M., *La Révolution agricole*, Paris, A. Michel, 1955.
- Barral P., *Les Agrairiens français, de Meline à Pisani*, Cahiers de la FNSP, A. Colin, 1968.
- Bernstein S., *Dictionnaire historique de la France contemporaine*, Tome I : 1870-1945, Paris, éd. Complexes, 1995.
- Blanc M., *Les paysanneries françaises*, Paris, Delarge, 1977.
- Cahiers du CEVIPOL, *Les organisations professionnelles en Europe*, Paris, FNSP-CNRS, 1989.
- Canevet, C., *Le modèle agricole breton*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1992.
- Chapuis R., Brossard T., *Les ruraux français*, Paris, Masson, 1986.
- Chavagne Y., *L'agriculture industrielle en crise*, Paris, Syros, 1984.
- Cholvy G., Hilaire Y-M, *Histoire religieuse de la France contemporaine*, t. 2, 1880-1930, Toulouse, Privat, 1986.
- Corbin A., *Le miasme et la jonquille*, Paris, Flammarion, coll. Champs, 1986.
- Coulon P., Nallet H., *Le syndicalisme agricole et la création du paysan modèle*, Paris, INRA, 1980.
- Delorme H., Tavernier Y., *Les paysans français et l'Europe*, Paris, A. Colin, FNSP, 1969.
- *Dictionnaire des Eglises de France : Champagne, Flandre, Artois, Picardie*, Paris, 1969.
- Duby G., Wallon A., *Histoire de la France rurale*, Tome 4 : De 1914 à nos jours, Paris, Seuil, coll. Point histoire, 1998.
- Garneret J., *Vie et mort du paysan*, Paris, L'Harmattan, 1993.
- Garrigues J., *La France de 1848 à 1941*, Paris, Seuil, Mémo histoire, 1997.
- Gavignaud-Fontaine G., *Les campagnes en France, XIXème et XXème siècles*, Apt, Ophrys, 1990, 2 tomes.
- Gavignaud-Fontaine G., *La Révolution rurale dans la France contemporaine (XVIIIème-XXème siècle)*, Paris, L'Harmattan, 1998.
- Gratton P., *Les paysans français contre l'agrarisme*, Paris, Maspéro, 1972.
- Heffer J., Serman W., *Le XIXème siècle, des révolutions aux impérialismes 1815-1914*, Paris, Hachette supérieur, Histoire université, 2001.
- Houée P., *Les étapes du développement rural*, Paris, éd. Ouvrières, 1972, 2 tomes.
- INRA-SCEES, *Grand Atlas de la France rurale*, Paris, Monza, 1989.
- Klatzmann, *L'Agriculture française*, Paris, Le Seuil, 1978.
- Lambert B., *Les paysans dans la lutte des classes*, Paris, Le Seuil, 1970.
- Lecat J-M., *Paysans de France : un siècle d'histoire rurale 1850-1950*, Paris, éditions de Lodi, 2005.

- Moulin A., *Les paysans dans la société française, de la Révolution à nos jours*, Paris, Seuil, 1989.
- Nora P., *Les Lieux de mémoire : la République, la Nation, la France*, Paris, Gallimard, Coll. Quarto, 1997.
- Olivesi A., Nouschi A., *La France de 1814 à 1914*, Paris, Nathan université, Fac. Histoire, 1997.
- Prugnaud L., *Les étapes du syndicalisme agricole en France*, Paris, éd. De l'Epi, 1963.
- Rioux J-P., Sirinelli JF., *La France d'un siècle à l'autre, 1914-2000 : dictionnaire critique*, Paris, Hachette littéraire, 1999.
- Renaudeau P-M., *La IIIème République*, Paris, Seuil, Mémo histoire, 1998.
- Samaran C., *l'Histoire et ses méthodes*, Encyclopédie de la pléiade, Paris, Gallimard, 1961.
- Vaillat L., *Les Maisons des pays de France, Champagne, lorraine, Alsace*, Paris, Flammarion, 1969.
- Vigarello G., *Le propre et le sale. L'hygiène du corps depuis le Moyen-Age*, Paris, Seuil, Points Histoire, 1985.
- Vigarello G., *Le Corps redressé*, Paris, Delarge, 1978.
- Wayne N-J., *Atlas for the great war*, Avery Publishing Group, INC, 1986.

#### - Sur les techniques, matériaux et outils

- Blondel J-F., *Les Outils et leurs symboles*, Paris, Jean-Cyrille Godefroy, 2004.
- Bona C. et J., *Les Outils du Bois*, Paris, Flammarion, coll. La maison rustique, 1997.
- Boucard D., *Dictionnaire des outils*, Paris, Jean-Cyrille Godefroy, 2006.
- *Catalogue des collections de la Maison de l'outil et de la pensée ouvrière*, Paris, Hachette, 2004.
- *Catalogue des outils Goldenberg*, éd. 1927, rééd. Mars 1998.
- Chopin H., *Métiers d'antan, Les métiers d'autrefois à travers la carte postale ancienne*, Paris, éd. HC, 2007.
- Comte H., *Des outils et des hommes : une étude de l'homme et de l'outil : la main et la matière*, Paris, Jean Cyrille Godefroy, 1997.
- Comte H., *Outils du monde*, Paris, France Loisirs, 1997.
- Dubouchet G., *Le musée des campagnes : Mon folklore éternel*, Les amis du musée de Saint-Didier-en-Velay, 2007
- Feller P., Tourret F., *L'Outil*, Paris, EPA, 2004.
- Humbert J. et R., *Métiers oubliés*, Paris, France Loisirs, 2003.
- Launay Guy, *La vie de la pierre, l'extraction à la lance*, HS n°5, octobre 2009.
- Mergnac M-O., *Les métiers de nos ancêtres*, Paris, éd. Archives et culture, coll. Vie d'autrefois, 2007.
- Mouret J-N., *Les Outils de nos ancêtres*, Paris, France Loisirs, 1994.
- Nessi L., *Outils et instruments anciens*, Paris, 5 continents, 2004.
- Novarino A., *Dictionnaire des métiers oubliés de la ville et de la campagne*, Paris, Omnibus, 2006.
- Peretz J-C., *L'Outil et le compagnon*, Paris, Jean-Cyrille Godefroy, 2004.
- Robert J-F., *Outils et machines des métiers du bois*, Tomes 1 et 2, Turin, éd. Vial, 2006.

- Roland D., *Architectures rurales en Picardie, Le Soissonnais*, Nonette, éd. Créer, 1998.
- Russel D., *Antique woodworking tools*, Cambridge, J. Adamson, 2010.
- Velter A., Lamothe M-J., *Le Livre de l'outil*, photos de Jean Marquis avec avant-propos de René Char, Paris, Phébus, 2003.

### - Ethnologie des paysans à la veille de la première guerre mondiale

#### - Univers et mentalités

- Anglade J., *Mémoires paysannes*, Paris, De Borée, 1995.
- Clément P., Sherrer C., *Objets traditionnels de nos campagnes*, éd. Jean Pierre Gyss, 2005.
- Cuisenier J., *L'héritage de nos pères, un patrimoine pour demain*, Paris, éd. De la Martinière, 2006.
- Cuisenier J., *L'art populaire en France*, Paris, Arthaud, 1975.
- Delamarre M., *La vie agricole et pastorale dans le monde : technique et outils traditionnels*, Paris, Glénat, 1999.
- Glémas P., *Les outils de la campagne*, Paris, Flammarion, La maison rustique, 1998.
- Haudricourt A., Delamarre M., *L'homme et la charrue à travers le monde*, géographie humaine, Paris, Gallimard, 1955.
- Herman Robert, *Anciens outils de la vigne et de la tonnellerie*, Paris, Glénat, 1996.
- Lefébure C., *Trésors du patrimoine rural d'Ile-de-France : moulins, pigeonniers, lavoirs, fermes et granges*, Paris, Parigramme, 2006.
- Mayaud J. L., *Gens de la terre : la France rurale de 1880 à 1940*, Paris, éd. Du Chêne, 2002.
- Mayaud J. L., *Gens de l'agriculture : la France rurale de 1940 à 2005*, Paris, éd. Du Chêne, 2005.
- Mouret J-N., *Les objets de nos campagnes*, Paris, éd. France Loisirs, 1994.
- *Objets usuels de création populaire*, cat. exp., Maison de la Culture André Malraux de Reims, 1970.
- Pellerin G., *Outils de jardin*, Paris, Flammarion, La Maison Rustique, 1997.
- Pons A., *La maison des jours d'autrefois*, Paris, éd. Joël Guénot, 1980.
- Willemin V., *La France des croyances paysannes*, Paris, EDL, éd. De Lodi, 2005.

#### - Mouvements paysans :

- Porchnev B., *Les soulèvements populaires en France, de 1623 à 1648*, Paris, Sevpen, 1963.
- Walter G., *Histoire des paysans de France*, Paris, Flammarion, 1963.
- Roupnel G., *Histoire de la campagne française*, Paris, Plon, 1932.
- Blum J., *Histoire des paysans*, Paris, Berger Levrault, 1982.
- Weber E., *La fin des terroirs, la modernisation de la France rurale de 1870 à 1914*, Paris, Fayard, 1983.

## **2) L'antiquité Romaine**

- Chevallier (R.), *Les voies romaines*, Paris, Picard, 1998.
- Coulon (G.), *Les voies romaines en Gaule*, Paris, Errance, 2007.
- Jacques (F.) - Scheid (J.), *Rome et l'intégration de l'Empire, (44 av. J.C. – 260 ap. J.-C.)*, T. 1, *Les structures de l'empire romain*, Nouvelle Clio, Paris, PUF, 1990.
- Molin (M.), « Les véhicules sur les routes romaines », *Les dossiers histoire et archéologie*, 1982, p. 38-43.
- Molin (M.), « Circulation, transports et déplacements en Europe occidentale (II<sup>e</sup> s. av. J.-C. – II<sup>e</sup> ap. J.-C.) : données indigènes et apports romains », *Pallas*, 2009, p. 205-221.
- Raepsaet (J.), « Techniques de traction et de transport terrestre dans l'Antiquité. Bilan et avancées expérimentales » in M. Molin (éd.), *Archéologie et histoire des techniques dans le monde romain*, Paris, de Boccard, 2008, p. 87-104.

## **3) La Guerre de 1870**

- François Roth, *La guerre de 1870*, Paris, Arthème Fayard, 1990, Pluriel, 2010.

## **4) La guerre 14-18**

### **- Généralités en histoire militaire et sur la guerre 14 :**

- Amat J-P, « L'inscription de la guerre dans les paysages ruraux du Nord de la France », *Les Sociétés européennes et la guerre 1914-1918*, Paris, université de Paris X-Nanterre, 1990.
- Amat J-P., « La forêt du stratège et du soldat dans les batailles de Morhange et de la Trouée de Charmes », *Forêt et guerre*, Paris, L'Harmattan, 1994.
- Audoin-Rouzeau S., *1870 La France dans la guerre*, Paris, Armand Colin, 1989.
- Audoin-Rouzeau S., *A travers leurs journaux : 14-18, les combattants des tranchées*, Paris, Armand Colin, 1986.
- Audoin-Rouzeau S., Becker A., *La Grande guerre*, Paris, Gallimard, 1998.
- Audoin-Rouzeau S., Becker A., *La Politique et la guerre. Pour comprendre le XX<sup>e</sup> siècle européen*, Hommage à Jean-Jacques Becker, Paris, éd. Agnès Viénot-Noésis, 2002.
- Audoin-Rouzeau S., Becker J-J., *Encyclopédie de la Grande Guerre 1914-1918*, Paris, Fayard, 2004.
- Becker J-J., *La France en guerre : 1914-1918, la grande mutation*, Bruxelles, éd. Complexe, 1996.
- Blancpain M., *La Vie quotidienne dans la France du nord sous les occupations : 1814-1944*, Hachette, 1983.
- Boniface X., « L'Eglise devant le service militaire XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle », in *Historiens et géographes*, n° 390, avril 2005, p. 183-192.
- Boulanger P., « Les conscrits de 1914 : la contribution de la jeunesse française à la formation d'une armée de masse », in *La population dans la Grande Guerre, Annales de démographie historique*, 2002, n°1, p. 11-34.
- Bouloc F., « L'union sacrée des aveyronnais », in *Annales du Midi*, revue de la France méridionale, tome 112, n°232, octobre-décembre 2000, p. 447-462.
- Bouloc F., *Les profiteurs de guerre 1914-1918*, Bruxelles, éd. Complexe, 2008.

- Burollet T., *Les mots de la Grande Guerre*, Paris, éd. Paris musée / Actes Sud, 2005.
- Canini G. (dir.), *Mémoire de la Grande Guerre, témoins et témoignages*, Actes du colloque de Verdun (12, 13, 14 juin 1986), Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1989.
- Capdevila L., Rouquet F., Virgili F., Voldman D., « Le genre à l'épreuve des guerres (France 1914-1945) », in *Historiens et géographes*, n°394, mai 2006, p. 157-165.
- Caucanas S., Cazals R. (dir.), *Traces de 14-18*, actes du colloque de Carcassonne (24-27 avril 1996), Carcassonne, éd. Les Audois, 1997.
- Cazals R., Picard E., Rolland D., *La Grande Guerre, Pratiques et expériences*, actes du colloque international de Craonne et Soissons (12 et 13 novembre 2004), Toulouse, éd. Privat, 2005.
- Cazals R., *Les mots de 14-18*, Toulouse, PUM, coll. Les mots de, 2003.
- Cazals R., Rousseau F., *14-18 : le cri d'une génération*, Toulouse, éd. Privat, 2001.
- Cochet F., *Survivre au front 1914-1918. Les poilus entre contrainte et consentement*, Paris, éd. 14-18, 2005.
- Corvisier A., *Histoire militaire de la France, de 1871 à 1940* (tome 3), Paris, Quadrige-PUF, 1992.
- Crocq L., *Les traumatismes psychiques de guerre*, Paris, éd. Odile Jacob, 1999.
- Darmon P., *Vivre à Paris pendant la Grande Guerre*, Paris, Fayard, 2002.
- Delaporte S., *Gueules cassées de la Grande Guerre*, Paris, éd. Agnès Vienot, 2004.
- Diacono C., *La propagande de guerre à travers l'Illustration (août 1914-août 1915)*, mémoire de DEA, Montpellier, Université Paul-Valéry – Montpellier III, 1991.
- Doise J., Vaisse M., *Politique étrangère de la France. Diplomatie et outil militaire (1871-1991)*, Paris, Seuil, coll. Point histoire, 1992.
- Duroselle J-B., *La Grande Guerre des Français : l'incompréhensible*, Paris, éd. Perrin, 1994.
- Duroselle J-B., *La France et les Français 1914-1920*, Paris, éd. Richelieu, 1972.
- Duval E-J., *Regards sur la conscription 1790-1997*, Paris, Fondation pour les Etudes de Défense, coll. Perspective stratégique, 1997.
- Ferro M., *la Grande Guerre, 1914-1948*, Paris, éd. Folio-Histoire, n°29, 1990.
- Hudemann R., Walter F., *Villes et guerres mondiales en Europe au XX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, éd. de l'Harmattan, coll. Villes, histoire, culture et société, 1997.
- Kleff P., *Ceux de Verdun, les écrivains et la grande guerre*, Paris, GF Flammarion, coll. Etonnants Classiques, 2001.
- « La France dans la Grande Guerre », dossier, in *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°179, 1995.
- « La littérature et la guerre de 1914-1918 », dossier, in *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°175, juillet 1994.
- Maurin J., Jauffret J-C., *La Grande Guerre 1914-1918, 80 ans d'historiographie et de représentations*. Actes du colloque de Montpellier (20, 21 novembre 1998), Montpellier, Université Paul-Valéry – Montpellier III (ESID), 2003.
- Miquel P., *14-18. 10 000 photographies inédites*, Paris, éd. Du Chêne, 1998.
- Morel O., Pazery D., *Visages de la Grande Guerre, des survivants de 14-18 à travers le monde*, Paris, éd. Calmann-Lévy, 1998.

- Pearce Cyril, *Comrades in conscience : the history of english community's opposition to the Great War*, London, Francis Boutle Publishers, 2001.
- Pourcher Y., *Les jours de guerre, la vie des français au jour le jour entre 1914 et 1918*, Paris, Plon, 1994.
- Prochasson C., Rasmussen A. (dir.), *Vrai et faux dans la Grande Guerre*, Paris, La Découverte, L'espace de l'histoire, 2004.
- Prost A., Winter J., *Penser la Grande Guerre. Un essai d'historiographie*, Paris, Le Seuil, 2004.
- Prost A., *La Grande Guerre expliquée à mon petit-fils*, Paris, Seuil, 2005.
- Rousseau F., *La guerre censurée. Une histoire des combattants européens de 14-18*, Paris, Seuil, coll. points histoire, 2003.
- Rousseau F., *La Grande Guerre en temps qu'expériences sociales*, Paris, Ellipses, coll. Mondes contemporaines, 2006.
- Rousseau F., *Le procès des témoins de la Grande Guerre. L'affaire Norton-Cru*, Paris, Seuil, 2003.
- Rousseau F. (dir.), *Guerres, paix et sociétés 1911-1946*, Paris, Atlande, Clefs concours en histoire contemporaine, 2004.
- Schor R., *La France dans la première guerre mondiale*, Paris, Nathan université, 1997.
- Winter J., Bagget B., *14-18 : le grand bouleversement*, Paris, éd. Presse de la cité, 1997.
- [www.association14-18.org](http://www.association14-18.org) : recensement de sites Internet consacrés à la Grande Guerre.
- [www.annuaire14-18.fr](http://www.annuaire14-18.fr) : recensement de sites Internet consacrés à la Grande Guerre.
- [www.chtimiste.com](http://www.chtimiste.com) : site consacré à l'histoire de la Grande Guerre et à l'armée.
- [www.1914-1918.org](http://www.1914-1918.org) : 14-18, La Der des der.
- <http://iabem.free.fr> : site consacré à l'infanterie pendant la première guerre mondiale.
- [www.crid14-18.org](http://www.crid14-18.org) : site consacré à la première guerre mondiale.

#### **- En Picardie :**

- Hallade J., *1914-1918, de l'Aisne, on bombardait Paris*, imp. de l'Aisne Nouvelle, 1987.
- *La Picardie dans la Grande Guerre : 1914-1918*, Centre régional de documentation pédagogique, 1986

### **5) La reconstruction**

#### **- Sur le plan international :**

- Artaud D., *La Question des dettes interalliées et la Reconstruction de l'Europe (1917-1929)*, Lille, Atelier de reproduction de thèses de l'Université de Lille III, 1978, 2 volumes.
- Seydoux J., *De Versailles au plan Young : répartitions, dettes interalliées, reconstruction européenne*, Plon, 1932.
- Smets M., *Resurgam. La reconstruction en Belgique après 1914*, Brussels, Crédit Communal, 1985.



### - En Allemagne (guerre et reconstruction)

- Beckmann M., *Briefe im kriege*, Munich, 1955.
- Breuer Gerda, Wagemann I., *Ludwig Meidner 1884-1966. Zeichner, Maler, Literat.* Cat. d'exp. Mathildenhöhe Darmstadt, Stuttgart, 1991.
- Collectif, *Allemagne les années 20.* La nouvelle Objectivité, catalogue d'exposition, musée de Grenoble, 2003.
- Conzelmann O. (éd.), *Otto Dix. Handzeichnungen*, Hanovre, 1968.
- Conzelmann O., *Der andere Dix – Sein Bild vom Menschen und vom Kriege*, Stuttgart, 1983.
- Dagen P., *Le silence des peintres, les artistes face à la Grande Guerre*, Paris, Fayard, 1996.
- Dückers A., George Grosz. *Das druckgraphische Werk*, Francfort-am-Main, 1979.
- Eberle M., *Der weltkrieg und die Künstler der Weimarer Republik. Dix, Grosz, Beckmann*, Stuttgart, Schlemmer, 1989.
- Grosz G., *Ein kleines ja und ein grosses Nein*, Hambourg, 1955.
- Grosz G., *Briefe 1913-1959*, Reinbek, 1979.
- Hofmaier J., Beckmann. *Catalogue Raisonné of his Prints*, Berne, 1990.
- Jünger E., *In Stahlgewittern* [Orages d'acier], publié à compte d'auteur en 1920, 44ème éd., 2006.
- Jürgens-Kirchloff A., *Schreckensbilder. Krieg und Kunst im 20. Jahrhundert*, Berlin, 1993.
- Karsch F. (éd.), *Otto Dix. Das graphische Werk* (Texte de Hans Kinkel), Hanovre, 1970.
- Knust H. (éd.), *George Grosz, Briefe 1913-1959*, Reinbek, 1979.
- Leistner G., Die grossstadt Berlin als Krisenherd der Expressionisten, in Hülsewig-Johnen Jutta, *O mein Zeit ! So namenlos zerrissen...*, cat. d'exp. De la Kunsthalle Bielefeld sur la vision universelle de l'expressionisme, Bielefeld, 1985.
- Löffler F., *Otto Dix 1891-1969. Euvre de Gemälde*, Recklinghausen, 1981.
- Löffler F., *Otto Dix und der Krieg*, Leipzig, 1986.
- Lorquin B., Vogel A., Wilderotter H., *Allemagne : les années noires*, cat. d'exp. De la Fondation Dina Vierny – Musée Maillol, Paris, Gallimard, 2007.
- Meidner L., *Im Nacken der Sternenmeer*, Leipzig, 1918.
- Pillep R. (éd.), *Die Realität der Träume in der bildern.* Schriften und Gesprächen 1911 bis 1950, Munich, 1990.
- Reimertz S., *Max Beckmann*, 1995.
- Roters E., *Grossstadt-Expressionismus.* Berlin und der deutsche Epressionismus, in Vogt Peter (éd.), *Deutscher Expressionismus 1905-1920*, éd. Allemande augmentée du catalogue de l'exposition de New York et San Francisco 1980-1981, Munich, 1981.
- Rother Rainer (éd.), catalogue de l'exposition *Die Letzen Tage der Menschheit.* Bilder des estern Welkrieses, Deutsches Historisches Museum, Berlin, 1994.
- Sabarsky S. (éd.), *Otto Dix*, cat. d'exp. De la Kunsthalle Berlin, Stuttgart, 1987.
- Sabarsky S. (éd), Georges Grosz. *Die Berliner Jahre*, cat. d'ex. Du Museum Villa Stuck, Munich, 1985.
- Schmidt Diether, *Otto Dix im Selbstbildnis*, Berlin, 1978.
- Spies Werner, *Mode d'emploi*, coll. « Art et Artistes », Gallimard, 1998.

- Vallier D. *L'intérieur de l'Art*, Paris, Seuil, 1982.

**- Sur le plan régional et local :**

- Amat J-P., « Nettoyer, restaurer, réaffecter le champ de bataille : la zone rouge », dans *Finir la guerre. Les cahiers de la paix*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 2000, n°7.

- Bedhome S., « Hommes de Dieu et Reconstruction : une ultime offensive pastorale ? », *Mémoire de la Société d'Agriculture, Commerce, Sciences et Arts du département de la Marne*, Tome 125, Châlons en Champagne, 2010, p. 253-263.

- Bedhome S., « Formation et dynamiques sociales d'une identité : les « sinistrés » du Chemin des Dames (1919-1939) », *Identités troublées*, Toulouse, éd. Privat, 2011, p. 369-381.

- Bedhome S., « 1919, le logement des sinistrés à leur retour sur les zones du front de Picardie », *Les Chemins de la Mémoire*, ministère de la Défense, n°191, février 2009, p. 7-10.

- Blanc I., *La Reconstruction dans le Saint-Quentinois après la première guerre mondiale*, sous la direction de Nadine-Josette-Chaline, université de Picardie-Jules-Verne, mémoire de maîtrise d'histoire, 1999.

- Brunet E., « La restauration de la cathédrale de Soissons », *L'architecture*, vol. XLV, n° 2, 15 février 1932, p. 59-68.

- Bussière E. (dir.), *La Grande reconstruction : reconstruire le Pas-de-Calais après la grande guerre* : actes de colloque d'Arras, archives départementales du Nord-pas-de-Calais, 2002.

- Clout H., *After the ruins : resorting the countryside of Northern France after the Great War*, University of Exeter, Exeter University Press, 1996.

- Clout H., "Rebuilding Northern France after the Great War", *Construction History Society Newsletter*, n°70, 2004, p. 7-10.

- Clout H., "The great reconstruction of towns and cities in France 1918-1935", *Planning Perspectives*, n° 20, 2005, p. 1-33.

- Clout H., "The reconstruction of Reims 1919-1930", *Planning Outlook*, n°32, 1989, p. 23-24.

- Clout H., "Rural reconstruction in Aisne after the Great War", *Rural History*, n°4, 1993, p. 165-185.

- Collet A-L., *La Reconstruction des villages de la ligne de front dans la Marne après la première guerre mondiale*, sous la direction de M-C. Genêt-Delacroix, Université de Reims mémoire de maîtrise d'histoire, CEHRIC, 2001.

- *Des Américains en Picardie : au service de la France dévastée : 1917-1924*, exposition, Péronne, Historial de la Grande Guerre, 3 mai-31 août 2002.

- Dufour A-C., *Les fêtes de la renaissance ou de la reconstruction dans le Pas-de-Calais au lendemain de la première guerre mondiale*, mémoire de maîtrise, Université d'Artois, dir. E. Bussière, 1999.

- Duménil A., Nivet P. (dir.), *Les Reconstructions en Picardie* : actes des colloques, Amiens, 27 mai 2000 et 12 mai 2001, Encrage, 2003.

- Guillaud L., Klein R., Mamou-Guillaud H., Oger-Laurent A., *Bailleul, ville reconstruite, 1919-1934*, Paris, Itinéraire du patrimoine, 1999.

- Hardier T., *Les Villages du canton de Noyon de 1914 à 1940*, Société archéologique, historique et scientifique de Noyon, 1990.

- *L’Affiche et l’Emprunt : La reconstruction en 1920*, Mulhouse, Faculté des lettres et sciences humaines, 1980.
- Lavalard R., *La Reconstruction après 14-18 dans la Somme et les régions dévastées*, Société archéologique de la région de Péronne, 1996.
- *Les Monuments français détruits par l’Allemagne*, enquête entreprise par M.A. Dalimier, sous secrétaire d’état aux Beaux arts, Paris-Nancy, éd. Berger-Levrault, 1918.
- Michel E., *Les Dommages de guerre de la France et leur réparation*, Paris, éd. Berger-Levrault, 1932.
- Monnier M., *Le financement de la reconstruction dans le Pas-de-Calais*, sous la direction de D. Varaschin, Université d’Artois, mémoire de maîtrise, 2001.
- *Reconstruction en Picardie après 1918*, ouvrage publié à l’occasion des expositions présentées aux Archives départementales de l’Aisne, Réunion des musées nationaux : Association des amis du musée de Blérancourt, 2000.
- *Reconstruction et modernisation : la France après les ruines : 1918-1945*, catalogue de l’exposition organisée par la Direction des Archives de France, ministère de la Culture, de la Communication et des grands Travaux à l’Hôtel Rohan, janvier-mai 1991, Paris, Archives Nationales, 1991.
- Sars M. de, *L’Œuvre des coopératives du département de l’Aisne*, Paris, Cie française éd. artistique, 1937.
- Sousa D., *La Reconstruction et sa mémoire dans les villages de la Somme*, sous la direction de Stéphane Audoin-Rouzeau, Université de Picardie-Jules-Verne, mémoire de maîtrise d’histoire, 1997.
- Tassel X., *La Reconstruction de Reims après 1918 : illustration de la naissance d’un urbanisme d’Etat*, sous la direction de P. Merlin, Université de Paris VIII, thèse, 1987.
- Véziat E., *La Reconstruction dans le département de l’Aisne après la Grande Guerre*, sous la direction de Denis Varaschin, Université d’Artois, DEA, Archives départementales de l’Aisne, 2000.

#### **- La reconstitution agricole et forestière**

- Amat J.P., « Guerre et milieux naturels : les forêts meurtries de l’Est de la France, 70 ans après Verdun », *L’espace Géographique*, n°16, 1987, p. 217-233.
- Amat J.P., « La forêts et la guerre, un exemple de sylvofaciès sur les champs de bataille de la Grande Guerre en Argonne », *Bulletin de l’Association de Géographes Français*, n°65, 1988, p. 191-201.
- Bach M., « Les forêts mirailées en Lorraine » *Revue Forestière Française*, n°27, 1975, p. 217-222.
- Boussard I., « L’agriculture au lendemain des guerres de 1914 et 1939 », *Reconstruction et modernisation*, Direction des Archives de France, Paris, éd. Archives nationales, 1991, p.187-193.
- Buridant J., *La forêt dans l’Aisne*, Société Historique de Haute-Picardie, éd. Dominique Guéniot, 2007
- Carpentier P., *La Reconstruction agricole des champs de bataille de l’Artois (1915)*, mémoire de maîtrise, université d’Artois, dir. D. Varaschin, 2000.
- Gouttin P., « Les forêts mitraillées soixante ans après », *Revue Forestière Française*, n°31, 1979, p. 318-322.

- Huin F., « L'évolution des forêts ruinées d'Argonne », *Mémoires de la Société d'Agriculture, Commerce, Sciences et Arts du Département de la Marne*, n°77, 1962, p. 159-166.
- Kukula F., *La Reconstitution de l'espace agricole dans le canton de Cambrin au lendemain de la première guerre mondiale*, université d'Artois, dir. E. Bussière et G. Noël, 1999.
- Petit O., *La naissance et le développement du syndicalisme et de la mutualité agricole dans le département de l'Aisne entre les deux guerres*, Thèse de Docorat, Université Paris IV, 1986.
- Pruvost E., *La Reconstitution agricole dans le canton de Vimy après la première guerre mondiale*, mémoire de Maîtrise, université d'Artois, dir. E. Bussière et G. Noël, 1999.
- Schmerber J.M., *La réorganisation foncière en France : le remembrement rural*, Cahors, Coueslant, 1949.
- Trupin S., *La Reconstitution agricole du canton de Bapaume de 1919 à 1929*, université d'Artois, dir. E. Bussière et G. Noël, 1999.

## REFERENCES ET CONTRIBUTEURS

**L'association du Musée de Vassogne, son Conseil d'Administration, et son Président, Patrick Doucet, remercient les intervenants et financeurs sans qui cette exposition n'aurait pas eu lieu.**

### **- Contributeurs :**

**Andrée BEDHOME**, Membre de l'Association du Musée de Vassogne, Professeur.

**Andrée DEWIERE**, Membre de l'Association du Musée de Vassogne, Professeur de Français, nouvelliste.

**Audrey CHANIER**, Professeur de Français et Histoire-Géographie.

**Claire FEUVRIER-PREVOTAT**, Vice-Présidente du Musée de Vassogne, Professeur émérite d'Histoire Ancienne à l'URCA.

**Daniel KOSTRZEWA**, Membre du CA du Musée de Vassogne, Directeur d'école, professeur des écoles.

**Daniel PILLANT**, Direction artistique, Membre d'honneur de l'Association du Musée de Vassogne. Professeur émérite à l'ESAD de Reims, Chevalier des Arts et Lettres.

**Denis BELLOT**, Membre du CA du Musée de Vassogne, Menuisier.

**Didier VANDENHAUTE**, Membre de l'Association du Musée de Vassogne, Tailleur de pierre.

**François BEDHOME (Capt.)**, Membre de l'association du Musée de Vassogne, Formateur.

**Marie-Reine SELLIER**, Membre du CA du Musée de Vassogne, Directrice, professeur des écoles.

**Marie-Thérèse SASTALO**, Membre du CA du Musée de Vassogne, formatrice.

**Micheline BELLOT**, Membre de l'Association du Musée de Vassogne, Responsable de service.

**Patrick DOUCET**, Président de l'Association du Musée de Vassogne, Responsable des Etudes et de la Documentation d'une grande Maison de luxe française.

**Odile et Alain LUMBROSO**, Membre du CA du Musée de Vassogne, partie musicale, Association Camerata Champagne.

**Stéphane BEDHOME**, Membre du CA du Musée de Vassogne, Docteur en Histoire, Responsable des Opérations d'une grande Maison de luxe française.

**- Conservatoire du Musée de Vassogne :** coll. Stéphane BEDHOME, fonds CHOVET, fonds RUELLE-HAUTEMONT, fonds PERRINE, fonds BARRAT.

**- Prêt d'objets :** coll. Daniel PILLANT, coll. Micheline et Denis BELLOT

**- Photographies :** Louis BOURJAC et Thierry DEPAGNE.

### **- Nous adressons tous nos remerciements :**

Mission Nationale du Centenaire de 14-18, et son Directeur, Joseph Zimet.

DRAC des Hauts-de-France et son Directeur, Marc Drouet.

Région Hauts-de-France, et son Président, Xavier Bertrand.

Conseil Départemental de l'Aisne, et son Président, Nicolas Fricoteaux.

Communauté de Communes du Chemin des Dames, et son Président Jean-Paul Coffinet.

Commune de Vassogne, et son Maire, Franck Villequey.

Commune de Neuville sur Ailette et son Maire, Claude Collange.

La Fondation du Crédit Agricole du Nord-Est.

L'association Camerata Champagne.

Achevé d'imprimer  
Mars 2019  
sur les presses de  
l'Imprimerie des Moissons  
51100 REIMS

N° imprimeur 78-14

© Musée de Vassogne, 2019  
Tous droits réservés, reproduction strictement interdite.  
Toute reproduction intégrale, ou partielle de l'ouvrage  
faite sans l'autorisation du Musée de Vassogne est illicite,  
constitue une contrefaçon et une atteinte à la propriété intellectuelle.