



HAL
open science

Les espaces ferroviaires en France et en Allemagne pendant la Première Guerre mondiale

Romain Devauchelle

► **To cite this version:**

Romain Devauchelle. Les espaces ferroviaires en France et en Allemagne pendant la Première Guerre mondiale. Histoire. Université de Nanterre - Paris X; Humboldt-Universität (Berlin), 2021. Français. NNT : 2021PA100032 . tel-03381402

HAL Id: tel-03381402

<https://theses.hal.science/tel-03381402>

Submitted on 16 Oct 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Membre de l'université Paris Lumières
ÉCOLE DOCTORALE ESPACES, TEMPS, CULTURES – ED 395
EA 4414 – HISTOIRE DES ARTS ET DES REPRÉSENTATIONS
Labex, Les Passés Dans Le Présent

Romain Devauchelle

**Les espaces ferroviaires
en France et en Allemagne
pendant la Première Guerre mondiale**

Thèse présentée et soutenue publiquement le 9 mars 2020
en vue de l'obtention du doctorat en histoire de l'Université Paris Nanterre
sous la direction de M^{me} Annette Becker (Université Paris Nanterre)
et de M^{me} Gabriele Metzler (Humboldt-Universität zu Berlin)

Jury :

Annette BECKER,
professeure des universités,
Université Paris Nanterre

Gabriele METZLER,
professeure des universités,
Humboldt-Universität zu Berlin

Emmanuelle CRONIER,
maîtresse de conférences,
Université Jules Verne

Stéphanie SAUGET,
professeure des universités, (rapporteure)
Université de Tours

Heike WIETERS,
Doktor. Des.,
Humboldt-Universität zu Berlin (rapporteure)

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier mes directrices de thèse. Annette Becker pour m'avoir accepté comme étudiant, m'avoir fait découvrir Drancy et avoir toujours la gentillesse de prendre des nouvelles des enfants. Mais avant tout, pour s'être montrée enthousiaste à approuver mon sujet et malgré la distance et mes choix de vie de m'avoir toujours encouragé et témoigné de sa confiance pour mener ce projet à terme. Gabriele Metzler pour m'avoir accompagné depuis le Master et avoir supporté, à l'époque, mon allemand universitaire débutant. Elle fut surtout la première à approuver mon sujet et accepta sans hésiter de diriger une nouvelle fois mon travail universitaire. Toutes deux rendirent possible cette association de mes deux lieux d'études, Paris et Berlin, concrétisée par la convention de cotutelle.

Une perspective franco-allemande qui plut aux membres du Labex *Les passés dans le présent*, qui m'accordèrent leur confiance pour un financement de trois ans, décision qui fut une source de motivation incroyable. Je ne saurais jamais assez les remercier, Ghislaine Glasson Deschaumes en premier lieu, sans oublier Pierre Rouillard. Sans ce financement, je n'aurais pu mener cette thèse jusqu'au bout, je n'aurais peut-être même pas continué. Le Labex *Les passés dans le présent*, de par ses projets pluridisciplinaires, m'a permis d'échanger avec des doctorants non-historiens et d'organiser en commun deux journées d'études. Merci à Frank Reichherzer de m'avoir aiguillé vers ce sujet au moment où je désespérais d'en trouver un réalisable. Merci à Marie-Noëlle Polino de m'avoir ouvert au monde de la recherche sur le ferroviaire et de ne pas m'avoir laissé seul aux urgences un soir de juin.

Un grand merci à mes parents de m'avoir soutenu, relu et de s'être rendus très disponibles dans les deux dernières années, pour me permettre de continuer. Un immense merci à Anne et Hervé pour leur patience et leur détermination pour la finalisation technique de cette thèse. Merci à ma grande fille Sasha et à tous mes amis de m'avoir systématiquement demandé « alors elle est finie cette thèse ? », ce qui me motiva à continuer pour ne plus avoir à répondre à cette question. Merci à Marie, doctorante avant moi, qui fut toujours de bon conseil et est toujours si positive. Enfin merci de tout mon cœur à ma compagne, Aline, de m'avoir constamment soutenu et de s'être souvent dédoublée pour me permettre de travailler. En plus d'avoir supporté les livres traînant partout, elle m'a apporté, avec mes trois filles, ce qui est nécessaire pour réussir sur le long terme, de l'amour et de la tendresse.

Romain Devauchelle

**Les espaces ferroviaires
en France et en Allemagne
pendant
la Première Guerre mondiale**

**Thèse présentée et soutenue publiquement le 9 mars 2020
en vue de l'obtention du doctorat en histoire de l'Université Paris Nanterre
sous la direction de M^{me} Annette Becker (Université Paris Nanterre)
et de M^{me} Gabriele Metzler (Humboldt-Universität zu Berlin)**

Sommaire

INTRODUCTION	9
MILITARISATION ET PREMIÈRES CIRCULATIONS	31
Prise de contrôle et défense du réseau	37
Maintenance et exploitation du réseau	109
En route vers le front	144
Les réseaux s'adaptent aussi aux civils	191
PERMISSIONS ET AUTRES DÉPLACEMENTS	216
Voyage entre deux fronts	220
Contacts illicites et indisciplines	277
CONSÉQUENCES DE LA GUERRE SUR LES ESPACES FERROVIAIRES	347
Espaces de nouvelles, sources d'informations	351
Espaces de réception des victimes	397
Les conséquences de la guerre à outrance	505
CONCLUSION	551
Sources	563
Bibliographie	579
Annexes	589

INTRODUCTION

Les espaces ferroviaires en France et en Allemagne pendant la Première Guerre mondiale

La Grande Guerre comme la réflexion la concernant ont 101 ans. Désormais le choix d'un sujet contraint le jeune chercheur à explorer des domaines toujours plus innovants. C'est le lot de chaque nouvelle génération d'historiens et c'est cette contrainte qui a permis de passer de l'histoire des batailles à l'histoire du combattant, puis à celui des non-combattants. D'une histoire très axée sur le militaire, désintéressée du vécu personnel, même des soldats, la recherche a évolué vers l'étude de chaque acteur de cette guerre, soldats, femmes, enfants¹. L'histoire se faisant toujours plus proche du quotidien, des affects. Depuis des années, la recherche historique s'est confrontée à d'autres matières comme la géographie, l'anthropologie, la sociologie, etc. afin de développer de nouveaux angles d'approche. Une de ces nouvelles approches, nommée *Spatial Turn*² consiste à se réapproprié un lieu, un espace, pour y observer les influences réciproques entre celui-ci et des événements historiques dans un temps donné³. L'influence de ces lectures et un parcours universitaire à cheval entre l'Allemagne et la France⁴ m'ont poussé à choisir un sujet portant sur un lieu de la Grande Guerre et de le traiter dans une perspective binationale (France-Allemagne).

Comprendre l'influence de la guerre sur un endroit, et sur les êtres qui ont fait ce lieu. De nombreux lieux auraient pu être choisis, à l'instar des différents chapitres du tome II de l'ouvrage collectif *Capital Cities at War*⁵; celui me semblant le plus pertinent fut la gare. Pour multiplier les exemples et pour ne pas renoncer à des faits marquants et importants, j'ai dû ouvrir mon étude à l'ensemble des gares sur les territoires allemand et français. Bien sûr, certaines régions (Bavière, Berlin, Paris, Rhône-Alpes) et certaines gares (Perrache, Metz, Gare de l'Est

¹ Pour une bonne vue d'ensemble de l'évolution historiographique au sujet de la Première Guerre mondiale. Antoine PROST, Jay WINTER, *Penser la Grande Guerre : un essai d'historiographie*, Paris, Éd. du Seuil, 2004.

² Doris BACHMANN-MEDICK, *Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*, Reinbek bei Hamburg, Rowohlt Taschenbuch Verlag, 2011. Chapitre *Spatial Turn*, p. 284-328.

³ „So bekommt das Stück Raum einen eigenen Sinn; indem es historische Akteure es gestalteten, aneigneten und wahrnahmen, »machten« sie es erst zu einem »räumlich-sinnliche Gebilde.« (Simmel, 1992, 697) in Geisthövel, Alexa KNOCH, *Habbo, Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt-am-Main, 2005.

⁴ Finalisé par la rédaction d'un mémoire de master sur la presse durant l'année 1917 dans les deux pays, *Kriegsmüdigkeit und Friedenshoffnung in der französischen und deutschen Presse (1917)*, sous la direction de Gabriele METZLER, H-U zu Berlin.

⁵ *Capital Cities at war. 2, A cultural history*, Jay WINTER; Jean-Louis ROBERT, (dir.), *Cambridge Univ. Press*, 2007.

et du Nord) sont mises plus en relief au fil des chapitres. La volonté de lutter contre un éparpillement trop marqué et la puissance de certaines sources les ont imposées à ma recherche. Toutefois en aucun cas je ne voulais me priver de faits et d'analyses par un choix trop restreint de l'objet d'étude, et cette généralité est contrebalancée par l'accumulation de petits faits, d'anecdotes, de détails du quotidien.

Toutefois se limiter à la gare aurait eu pour effet de ne pas prendre en compte tout une partie de ce qui constitue le chemin de fer, notamment les voies et les trains. D'un lieu j'ai décidé d'étudier un espace, celui du ferroviaire en guerre, un choix largement justifié. En effet le chemin de fer est devenu en 1914 l'outil principal des états-majors pour une mobilisation rapide et d'envergure puis pour la suite de la conduite de la guerre. Les réseaux ferrés couvrent l'ensemble des territoires, et furent un passage obligatoire pour les soldats de 1914-1918, qui ont forcément emprunté les trains plusieurs fois durant la guerre. Enfin c'est un espace de rencontres puisqu'il est également traversé et occupé par d'autres acteurs nombreux et variés. Un espace qui permet donc de traiter des civils tout autant que des soldats.

Chemin de fer et militaire

Premier constat, le chemin de fer fut rapidement lié au militaire. En Prusse, dès les années 1830, certains responsables voient en ce nouveau mode de transport un outil stratégique. En 1850, l'Autriche utilise le train pour sa *Pressionsaufmarsch* contre la Prusse⁶. Pour les Prussiens, la guerre de 1864 contre le Danemark représenta un premier test. Mais c'est avec la guerre austro-prussienne de 1866 et surtout en 1870-1871 contre la France que l'état-major prussien sous l'impulsion du Général Moltke va pour la première fois se servir du train plus largement⁷. La guerre franco-prussienne a prouvé l'utilité du chemin de fer pour une mobilisation rapide et massive ainsi qu'un déplacement efficace des troupes, même si les chiffres sont incomparables avec ceux de la première Guerre Mondiale. Pour la mobilisation de 1914 en Allemagne, 20 800 trains furent utilisés pour le transport des hommes pendant les trois premières semaines. En 1870, 1 300 trains suffirent.

Entre 1870 et 1914, l'évolution du chemin de fer allemand est très liée au militaire. Le réseau se développe dans ce nouvel état qu'est l'Allemagne, mais pas seulement en raison de l'avancée

⁶ Manfred RAUCHENSTEINER *Räder müssen rollen für den Krieg, die Wiener Bahnhöfe im Ersten Weltkrieg in Wiener geschichtsblätte*, n° 61, Wien, 2006, p. 1 ; Au sujet de cette démonstration de force de l'Autriche voir Burkhard KÖSTER, *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825 – 1859*, Militärgeschichtliche Studien, Band 37, Munich, Oldenbourg, 1999, p. 181-183.

⁷ Le conflit russo-turc en 1877/1878 a aussi vu une utilisation nouvelle du chemin de fer, Manfred RAUCHENSTEINER *Räder müssen rollen für den Krieg, op. cit.*, p. 1

moderne pour la société. Les constructions de nouvelles lignes sont soumises à l'aval des militaires et depuis 1876 des commissions de ligne, composées d'un militaire et d'un technicien du rail, ont été créées⁸. En France, même si le chemin de fer fut utilisé pour la répression de la révolution de 1848⁹, c'est la défaite de 1871 qui encouragea l'état-major à prendre plus en compte l'apport du chemin de fer pour les préparatifs d'un conflit éventuel. Des deux côtés du Rhin, on développa beaucoup de plans en vue d'une guerre future et ceux-ci inclurent toujours plus le chemin de fer, au point qu'il devient en 1914 l'outil principal des états-majors. C'est ce qu'exprimait déjà très clairement le comte de Schlieffen¹⁰ en 1898 à l'occasion des 25 ans de la création du premier bataillon de pionniers du chemin de fer : « Les chemins de fer sont passés d'un moyen de faire la guerre à un outil de guerre, sans lequel les grandes armées du présent ne peuvent ni être constituées, ni regroupées, ni acheminées, ni entretenues. À présent on ne demande plus seulement le chiffre des bataillons de l'adversaire, mais aussi le chiffre de ses lignes de chemin de fer ; on ne compare plus seulement la qualité et la valeur des troupes, leur armement et leur équipement, mais on considère aussi ce que les chemins de fer ici et là ont comme rendement. Ainsi depuis 1866 et définitivement depuis 1870 nous nous trouvons dans une nouvelle période de la conduite de guerre. »¹¹ En effet, si cette guerre est souvent désignée comme la première guerre moderne, le train y est pour beaucoup. Il permet de transporter à grande échelle et rapidement tout ce qui fait une guerre moderne : des armées composées de millions de soldats, du matériel et des armes toujours plus importantes en nombre et en taille. Pour Moltke, le train est donc un « outil de guerre » : « Le chemin de fer, qui compte comme un des moyens les plus importants de la conduite de guerre et entre en considération pour toutes les combinaisons stratégiques, a gagné en importance militaire. »¹² L'importance du train durant tout le conflit et la réussite de la mobilisation pour les deux pays confirment cette

⁸ Rohde HORST, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen. Zweiter Band. Die Eisenbahnen von Oktober 1914 bis zum Kriegsende*, Hamburg, Mittler, 2010, p. 16 et 17.

⁹ Éric HAZAN évoque la liaison ferroviaire de la Normandie avec Paris et son rôle dans la révolution. https://www.youtube.com/watch?v=at_Ml0Zutfk à partir de (6^mmn)

¹⁰ SCHLIEFFEN, notamment avec son plan, et MOLTKE ont été les premiers à penser le chemin de fer d'un point de vue de tactique militaire et surtout à appliquer ses nouveaux principes stratégiques.

¹¹ Graf VON SCHLIEFFEN, *Ansprache beim 25jährigen Stiftungsfest des Eisenbahn-Bataillons I in Stefan von Felsen, Der Weltkampf um Ehre und Recht. Die Erforschung des Krieges in seiner wahren Begebenheit, auf amtlichen Urkunden und Akten beruhend*, Bd. 6, *Die Organisationen der Kriegführung*, chapitre VI, Leipzig Johann Ambrosius Barth, 1925, p. 185 „Die Eisenbahnen sind zu einem Kriegsmittel, zu einem Kriegswerkzeug geworden, ohne welches die großen Armeen der Gegenwart weder aufgestellt, noch zusammengebracht, noch vorwärtsgeführt, noch erhalten werden könnten. Man fragt jetzt nicht nur nach der Zahl der Bataillone des Gegners, sondern auch nach der Zahl seiner Eisenbahnlinien ; man vergleicht nicht allein die Güte und Tüchtigkeit der Truppen, ihre Bewaffnung und ihre Ausrüstung, sondern man stellt auch fest, was die Eisenbahnen hier und drüben leisten können. Seit 1866, vollends seit 1870 befinden wir uns somit in einer neuen Periode der Kriegführung“

¹² Moltke in Stefan VON FELSEN, *Der Weltkampf um Ehre und Recht*, op. cit., *Die operativen Vorbereitungen zur Schlacht* „Die Eisenbahnen haben eine militärische Bedeutung gewonnen, die sie zu den wichtigsten Mitteln der Kriegführung zählen und bei allen strategischen Kombinationen wesentlich in Betracht treten läßt“

analyse. Pour les responsables militaires des chemins de fer cela ne fait aucun doute, et plusieurs déclarations le confirment durant la guerre, comme ici en 1917 : « L'organisation prometteuse d'une guerre moderne conduite par de gigantesques armées est impensable sans un chemin de fer performant. »¹³

Pendant la Première Guerre tout ce qui est nécessaire au conflit va donc être transporté par train. Les humains bien sûr, dont principalement les soldats qui sont eux-mêmes divisibles en plusieurs catégories : combattants, blessés, malades, permissionnaires, renforts, soldats en missions, prisonniers. Parmi ces humains on compte également les membres des équipes sanitaires, les gendarmes et policiers, et en plus petite quantité des parlementaires, des journalistes, des civils. Il s'agit ici de ceux circulant entre l'arrière et le front, les déplacements de voyageurs civils et de militaires dans le reste du pays sont aussi très nombreux. Mais le train transporte aussi les vivres, les boissons, les combustibles, le courrier, les munitions, les armes, les outils et tout le matériel pour construire et entretenir les tranchées et tout l'espace derrière les lignes. Ce sont des centaines, voire des milliers de choses différentes qui sont affrétées en chemin de fer. L'artillerie lourde sur voie ferrée, c'est-à-dire des canons de très gros calibres montés directement sur des trains, sont des exemples parfaits de la fusion du Militaire et du chemin de fer. Bien sûr les transports par automobile ou voie fluviale ne sont pas inexistantes mais restent marginaux en comparaison avec le chemin de fer, particulièrement à l'échelle du pays. En effet le transport par automobile est souvent un prolongement du train, par exemple sur le front domestique pour transporter les blessés des gares aux hôpitaux ou au front pour accéder au plus proche des lignes. Un aspect logistique qui vaut particulièrement pour la France puisque les Allemands ont réussi d'une manière générale à étendre le réseau ferré plus proche du front que les Français grâce à une bonne utilisation des voies étroites de 600 mm¹⁴.

Un espace de mixité à l'échelle du territoire

En 1914, les réseaux ferrés des deux pays sont extrêmement denses et connaissent même l'expansion maximale de leur histoire, couvrant la majeure partie du territoire et des petites villes, mais aussi des villages qui ont eu leur propre gare¹⁵. Cela signifie que l'étude de l'espace

¹³ Bundesarchiv (BArch), PH 15/55, *Wie werden die Lokomotiven im Kriegsbetriebe leistungsfähig erhalten ? „Die aussichtsvolle Durchführung eines modernen, mit Riesenheeren geführten Krieges ist ohne leistungsfähige Eisenbahnen nicht denkbar.“* Voir aussi à propos de la mobilisation BArch, N233/10, *Journal de guerre d'Otto von Trotta*, p. 39.

¹⁴ Andreas KNIPPING, *175 Jahre Eisenbahn in Deutschland : die illustrierte Chronik 1835-2010*, München, GeraMond, 2010, p. 82.

¹⁵ Alexa GEISTHÖVEL, *Orte der Moderne : Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt-am-Main, Campus, 2005, p. 20 ; Lothar GALL und Manfred POHL, *Die Eisenbahn in Deutschland : von den Anfängen bis zur Gegenwart*, München, Verlag C. H. Beck, 1999, p. 56 ; https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1951_num_60_322_13310 p. 321

ferroviaire englobe campagne et villes, et donc citadins et ruraux.

Avec le déclenchement de la guerre, de nombreux soldats sans grades, qui comme civils s'offraient les classes supérieures, sont tout à coup contraints de circuler en 3^e ou 4^e classe. Une contrainte souvent contournée par les soldats qui se faisaient volontiers tricheurs et prirent souvent d'assaut des classes et des trains qui ne leur étaient pas autorisés. Deux phénomènes qui, malgré cette volonté immuable tout au long du conflit de séparer au maximum les soldats des différentes armées ainsi que les soldats des civils, créèrent des contacts permanents entre ces catégories.

Dans cet univers les soldats se sont croisés, rencontrés, ils ont échangé, sympathisé ou se sont disputés voire battus. Ces soldats souvent n'appartiennent pas à la même unité ou arme, ils peuvent être en route pour une permission ou en revenir, mais sont unis par leur expérience commune de combattant de cette guerre d'un nouveau type. Surtout ils croisent d'autres catégories de la population qu'ils n'ont pas ou peu l'occasion de rencontrer au front et dans les cantonnements : cheminots, civils non-résidents dans la zone des Armées, membres d'association type Croix-Rouge et des soldats ou gradés des bureaux et structures organisationnelles de l'Armée et qui ne sont jamais allés au front.

La gare est un lieu de croisement, de rencontres ; toutefois dans un contexte de guerre ces rencontres prennent un tout autre sens, cela permet en particulier d'observer la guerre sous l'angle du genre. La guerre est terriblement masculine mais les femmes y jouent un rôle important, et pas seulement en tant que soutien moral, mais comme pilier du front domestique. Des femmes qui ont, comme les hommes, des positions et des rôles bien différents. Les auxiliaires de la Croix-Rouge ne connaissent pas le même traitement dans l'opinion publique et au sein de l'association que les infirmières. Les femmes issues de l'aristocratie ou de la bourgeoisie n'ont pas vécu la même guerre que celles issues de milieux plus modestes, même dans l'espace ferroviaire. Même si elles ne sont pas absentes des cantonnements en arrière du front, que beaucoup d'entre elles tentent de rejoindre, les femmes, qu'elles soient des prostituées, des marraines de guerre, des fiancées, des sœurs, des bénévoles ou encore des inconnues sur le quai de la gare, sont souvent l'incarnation des dernières images de la féminité qu'emporte le soldat qui quitte l'arrière et elles sont les premières lors de leur retour (même ponctuel).

Un espace permettant donc un certain mélange de la population et qui s'inscrit dans un constat plus global, l'espace ferroviaire joue le rôle d'un sas entre deux lieux. C'est souvent un sas entre son lieu d'habitation et une destination précise où l'on se rend en congés pour flâner, se baigner, changer d'air, visiter ou rendre visite à quelqu'un mais aussi pour travailler, le train

étant déjà en 1914 pour de nombreux citadins un outil de transport quotidien. C'est en ce sens que la gare, symbole de la cité moderne, est souvent désignée comme la porte de la ville.

Symbolique de l'espace ferroviaire

La gare est un monument des métropoles modernes¹⁶. La gare a toujours fasciné, et beaucoup de poètes et d'artistes l'ont prise comme sujet.¹⁷ Certains, comme Théophile Gauthier, parlent de « religion du railway », où la gare jouerait le rôle d'église. C'est aussi le constat de Christiane Scelles qui compare la tour horloge des gares avec le clocher des églises¹⁸. D'où l'importance de la gare, et de sa symbolique, qui doit aussi beaucoup à son architecture. La façade extérieure est souvent majestueuse, monumentale et ornée alors que l'intérieur laisse plus à désirer, souvent plus humble, moins fou avec un toit en tôle qui se cache derrière la façade. Une dichotomie que l'historien allemand, Wolfgang Schivelbusch, a soulignée en parlant de la gare comme un lieu « mi-usine, mi-palais »¹⁹. Les gares sont, encore aujourd'hui, des endroits bruyants mais au début du xx^e siècle cet aspect sonore a encore plus d'importance. Les locomotives à vapeur dégageaient fumée et bruits d'acier, les roues et les freins, les coups de sifflet, le bruit de la foule, sont autant d'éléments qui rendent aussi cet espace potentiellement impressionnant pour un voyageur arrivant dans une grande gare. Cette agitation et ces bruits, décrits par Émile Zola dans *La bête humaine*, sont toujours d'actualité au début du premier conflit mondial²⁰.

On découvre la gare avant la ville, son quartier est la première image qu'on se fait d'une cité. Ainsi cette jeune fille allemande de la campagne descendant du train à Berlin, après avoir effectué un changement à Halle : « Ah, ici c'est encore autre chose qu'à Halle, quelle foule de gens ! Et qu'est-ce qu'ils sont pressés ! ». Elle se rappelle alors ce que sa mère lui avait dit à propos de Berlin et des grandes villes : « un lieu où les maisons sont si proches l'une de l'autre qu'on ne peut plus voir le ciel »²¹. Que ce soit en France ou en Allemagne, la population est

¹⁶ René CLOZIER, *La Gare du nord*, thèse, Faculté des lettres de Paris, 1941, Introduction.

¹⁷ Rimbaud la désigne comme un « dégorgeoir dans le poème *L'orgie parisienne ou Paris se repeuple*, cité in Stéphanie SAUGET, « Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares voyageurs », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 38, 2008, p. 19-26.

¹⁸ Christiane SCELLES, *Gare, atelier du voyage*, Paris, Rempart, 1993, p. 28.

¹⁹ „Halb Fabrik, halb Palast“ in Wolfgang SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise : zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München, Wien, Hanser, 1977, p. 153, voir également Alexa GEISTHÖVEL, *Orte der Moderne*, op. cit., p. 20-21.

²⁰ Émile ZOLA, *La Bête humaine*, Paris, Gallimard, 1977, p. 59 et 208-209.

Voir également Heide GERSTENBERGER, *Zwischen Ankunft und Abfahrt : Zur Geschichte des Bremer Hauptbahnhofs*, Bremen, Ed. Temmen, 1989, p. 62 ;

Henri BARBUSSE, *Le Feu : journal d'une escouade*, Paris, Flammarion, 1916, chapitre VII.

²¹ Dora THIELE, *Wohin ? : Bilder aus der Bahnhofsmision ; nach dem Leben gezeichnet*, Berlin-Dahlem, Verb. Evang. Dt. Bahnhofsmision, 1918, p. 10 (Erste Reise).

encore à grande majorité rurale et l'occasion de visiter un grand centre urbain n'allait pas de soi. Beaucoup de ruraux ne découvrirent les grandes villes que grâce à la guerre et par la gare. La guerre qui rompt tant d'habitudes et de destins a aussi eu un effet d'ouverture à l'ailleurs pour beaucoup de citoyens. La preuve réside dans les mémoires des soldats, qui n'évoquent que trop peu les voyages en train durant les permissions mais signalent souvent leur passage par les villes importantes, surtout s'ils ont l'occasion, ou l'audace, de pouvoir descendre du train et de sortir de la gare.

La gare est donc un lieu haut en symbole en ce début de xx^e siècle. Elle est un lieu de séparations, de retrouvailles, mais aussi le lieu central d'une ville qui attire et est traversée par des gens qui n'ont pas forcément de raison d'y être. Les gares des grandes villes sont aussi « des paradis pour voleurs », « des scènes pour les escrocs », elles sont peuplées de démarcheurs pour les hôtels, pour du travail et seraient un lieu de rencontre pour homosexuels²².

Les gares ont quelque chose d'intemporel et en 1914 elles sont déjà composées de boutiques, de bancs, de salles d'attente, de guichets, d'horloges. Par contre, les trains au début du siècle ne sont, pour la majorité, pas traversables d'un bout à l'autre, et comptent une porte par compartiment, permettant d'y monter et descendre.

Le chemin de fer est un symbole de l'accélération de la vie²³, tout comme le fut la guerre qui accélère l'heure de la mort et où les jeunes sans expériences deviennent de vieux soldats en quelques mois. En juillet 1914 tout s'est accéléré en un mois : à partir d'un attentat sur une personne, l'Europe a fini dans un charnier.

Le chemin de fer est synonyme de voyage, d'un moment d'éloignement, de prise de distance. Selon Nikolaus Reisinger, historien autrichien, la gare a toujours été un lieu de fuite, de refoulement, d'illusion et de compensation, et qui grâce au voyage en train, donne la possibilité de laisser tout derrière soi²⁴. Un parallèle avec les soldats laissant leur vie de civil et de paix derrière eux s'impose. Car le sas représenté en temps de paix par l'espace ferroviaire devient en temps de guerre une réelle interface entre deux mondes, entre deux univers. Les gares furent les hauts lieux de l'entrée en guerre au moment de la mobilisation²⁵ et l'espace ferroviaire fut durant toute la guerre le passage obligatoire entre le front et le front domestique. À la gare de

²² Dorothea SCHMIDT, „Reisende soll man nicht aufhalten... Zur Geschichte der Bahnhofsmision“ in Heide GERSTENBERGER, *Zwischen Ankunft und Abfahrt*, op. cit., p. 133-160

²³ Lukas MORSCHER, Martine SCHEUTZ, Walter SCHUSTER, *Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart : Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge*, Innsbruck ; Wien ; Bozen, Studien Verlag, 2013, p. 319.

²⁴ Lukas MORSCHER, Martine SCHEUTZ, Walter SCHUSTER, *Orte der Stadt*, op. cit., p. 315.

²⁵ Jay WINTER, Jean-Louis ROBERT (dir.), *Capital Cities at war. 2, A cultural history*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 2007, p. 23.

l'arrière, le soldat quitte les civils et c'est là que tout commence, ou recommence lors des départs suivants. Parti d'une gare, en ayant traversé d'autres, c'est de nouveau par la gare que le soldat pénètre dans un autre univers, celui du front et de sa zone directe. Depuis le train l'observation des paysages joue un rôle dans l'évolution de l'état d'esprit des combattants.

L'éloignement physique qui s'effectue par train peut être mis en parallèle avec l'éloignement qui s'opère entre le monde de l'arrière et les combattants de l'avant et qui a été de plus en plus remarqué par les soldats au fil des permissions. Mais cet éloignement est aussi celui opéré avec le front, le temps d'une permission justement, qui malgré ses frustrations, était la seule perspective heureuse et permettant de « tenir » pour les soldats. Permissions qui provoquent l'éloignement des « copains » du front mais surtout du cadre du régiment, de l'unité et des supérieurs hiérarchiques mais où des phénomènes de groupes se reproduisent.

L'éloignement provoqué par le départ en train joue un rôle également très important pour les blessés des trains sanitaires puisqu'il est synonyme de survie et d'une mise à distance pour un temps relativement important de la zone du front.

État de la recherche

Le passage des différents acteurs de la guerre par l'espace ferroviaire fut souvent marquant. Pourtant beaucoup d'œuvres traitant du chemin de fer ou d'une gare précise font l'impasse sur la période entre 1914 et 1918, tel le livre *La Gare d'Amiens 1846 à 1986*²⁶ qui en dit plus sur la guerre de 1870 et surtout sur la seconde Guerre Mondiale que sur 1914-1918, l'auteur écrivant seulement à ce sujet : « Au cours de la guerre de 1914 à 1918, la ville et surtout la gare, sont souvent sous le feu de l'artillerie adverse, elle subit des dégâts. ». Une étude sur les chemins de fer en Allemagne du début jusqu'à nos jours²⁷ ne traite tout simplement pas de la guerre. Même chose pour les recherches sur la gare de Brême²⁸, qui a pourtant été le lieu de beaucoup d'évènements, ou sur la gare Montparnasse, aucun chapitre à ce sujet, comme si cette période n'avait pas existé.²⁹ Ce trou dans la chronologie de ces œuvres prouve bien le caractère spécial de cette période et la complexité à traiter du même espace en temps de guerre et en temps de paix. Un constat confirmé par Stéphanie Sauget qui choisit le début du conflit mondial comme limite chronologique pour son étude sur les gares parisiennes. Les gares et les trains durant la

²⁶ Jacques MERCIER, *La Gare d'Amiens 1846-1986*, Amiens (Gare St-Roch), ARPDO, 1986.

²⁷ Lothar GALL und Manfred POHL, *Die Eisenbahn in Deutschland : von den Anfängen bis zur Gegenwart*, München, Verlag C. H. Beck, 1999.

²⁸ Heide GERSTENBERGER, *Zwischen Ankunft und Abfahrt*, op. cit.,

²⁹ Gerard LE PROVOST, *la vieille gare Montparnasse : aperçu historique, photos et légendes*, Paris, Impr. Latour-Maubourg, 1970. Deux phrases sont consacrées à la guerre.

première Guerre Mondiale méritent un traitement à part.

C'est le cas de plusieurs ouvrages consacrés au chemin de fer et aux gares durant la Première Guerre mondiale. Dans les années d'après guerre tout d'abord,³⁰ puis de nouveau à partir des années 1970³¹, et enfin dans les 15 dernières années.³² Toutefois toutes ces œuvres traitent principalement de l'aspect technique et organisationnel du système ferroviaire tentant d'expliquer comment cette énorme machine a traversé le conflit. Hormis pour les cheminots, l'expérience humaine des différents acteurs de l'espace ferroviaire durant la Grande Guerre n'y est pas traitée. Ces aspects techniques et fonctionnels qui sont décrits dans ces études, sont en partie repris dans ma recherche, principalement pour deux raisons. Ils permettent de bien contextualiser les évolutions du chemin de fer, imposées par la guerre, mais permettent également d'effectuer la comparaison entre les deux pays.

Des recherches plus récentes et plus proches du vécu concret des soldats et des civils traitent également du ferroviaire. C'est le cas des livres de Jean-Yves Le Naour, Éric Allary, Pierre Darmon ou encore Julien Arbois³³ qui dans certains chapitres sur les départs des soldats, les permissionnaires, la prostitution ou l'indiscipline évoquent forcément le rôle joué par le ferroviaire sans en faire l'objet d'étude principal. Des thèmes également présents dans la thèse de doctorat d'Emmanuelle Cronier.³⁴ Une étude des permissions et des permissionnaires traitée

³⁰ Colonel LE HÉNAFF et capitaine Henri BORNECQUE, *Les Chemins de fer français et la guerre*, Paris, Nancy, Chapelot, 1922 ;
Marcel PESCHAUD, *Politique et fonctionnement des transports par chemin de fer pendant la guerre*, Paris, PUF, 1926 ;
Les chemins de fer pendant la guerre 1914-1918, Paris, Dunod, 1919 ;
Marcel PESCHAUD, *Les chemins de fer allemands et la guerre*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1927 ;
Max HEUBES, *Ehrenbuch der Feldeisenbahner*, Berlin, Verl. Tradition Kolk, 1931 ;
Hermann VON SANTEN, *Die Eisenbahnen im Kriege*, Berlin 1918 ;
Adolph SARTER, *Die deutsche Eisenbahnen im Kriege*, Stuttgart, Berlin, Leipzig, Deutsche Verlags-Anstalt, 1930

³¹ Georges RIBEILL, *Les cheminots en guerre : Le personnel des compagnies de chemins de fer, tome II*, CERTES, 1988 ;
Georges RIBEILL ; *Les grands réseaux de chemins de fer français pendant et après la première Guerre Mondiale : 1914-1921* ;
Didier MALAVIALLE, *Les chemins de fer français pendant la Première Guerre Mondiale - Aspect économique et financier*,
Université de Montpellier III Paul Valéry, 1984 ;
Marc ELLENBERGER, *La Compagnie des chemins de fer de l'Est et la guerre de 1914-1918*, Bures-sur-Yvette, 1975 ;
Pascal PUIG, *Les chemins de fer à voie métrique et leur utilisation sur le front par l'armée française durant la Première Guerre Mondiale*, thèse, Université de Montpellier, 1991 ;
Bruno CARRIÈRE, Général BONDIL, Commandant CAPEL, *Les transports militaires 1895-1995*, 1995.
D. BISHOP et K. DAVIS, *Eisenbahnen im Ersten und Zweiten Weltkrieg*, München 1976.

³² Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux de chemin de fer...* op.cit. ;
Nicolas BRAZIER, *Rôle et fonctionnement du chemin de fer sur les champs de bataille de la Somme durant la Première guerre mondiale*, mémoire de maîtrise, université de Picardie, 2001.
Horst ROHDE, *Die Eisenbahnen von Oktober 1914 bis zum Kriegsende*, Hamburg, 2010 ; Andreas KNIPPING, *Eisenbahn im Krieg : im Dienste des Militärs 1848 – 1948*, Munich, 2005 et *175 Jahre Eisenbahn in Deutschland*, Munich, 2005.

³³ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments de la chair durant la Grande Guerre : les mœurs sexuelles des Français 1914-1918*, Paris, Aubier, 2002 ;
Éric ALLARY, *La Grande Guerre des civils : 1914-1919*, Paris, Perrin, 2013 ;
Pierre DARMON, *Vivre à Paris pendant la grande guerre*, Paris, Fayard, 2002 ;
Julien ARBOIS, *La vie quotidienne des poilus, témoignages intimes de la Grande Guerre*, Grainville, City Lights Books, 2014.

³⁴ Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle : permissions et permissionnaires du front à Paris pendant la Première Guerre mondiale*, thèse, U. Paris Panthéon-Sorbonne, 2005.

de manière très complète même si celle-ci ne portait, à juste titre vu la spécificité de la capitale française durant le conflit, qu'uniquement sur Paris. L'espace ferroviaire y trouve une place importante puisque faisant partie intégrante de la permission. Pour autant le sujet des permissions au sein de l'espace ferroviaire pouvait être encore traité en l'élargissant à l'échelle du pays et en sélectionnant quelques aspects spécifiques. En effet ma thèse vient souvent compléter des pans de la recherche en leur donnant un autre angle de vue : celui du ferroviaire qui permet de confirmer des analyses antérieures sur certains sujets et d'en préciser d'autres. C'est le cas des actes d'indiscipline bien étudiés par Emmanuelle Cronier mais qui méritaient une analyse concentrée sur le ferroviaire et élargie aux soldats en général et non uniquement sur les permissionnaires. Guy Pedroncini dans son ouvrage sur les mutineries de l'année 1917 dans l'Armée française évoque les actes d'indiscipline qui, dépassant la frontière de l'arrière zone du front (cantonnements), se manifestèrent dans les gares³⁵, sans pour autant traiter cet aspect de la crise car dépassant son cadre géographique de recherches. Depuis de nombreuses recherches³⁶ ont traité de ce moment unique de la guerre et qui est source d'analyses divergentes. Pour autant il était important de traiter cette période agitée du printemps-été 1917 par le prisme du ferroviaire, en la recontextualisant dans l'ensemble des actes d'indisciplines de la période 1914-1918. Ainsi les études antérieures trouvent ici un complément comme c'est le cas pour la recherche sur la période de la mobilisation et du phénomène de la « fleur au fusil » (*Augusterlebnisse* en allemand.), mythe qui a été détruit par l'historiographie. Que ce soient les recherches très complètes de Jean-Jacques Becker³⁷ pour la France ou de Jeffrey Verhey pour l'Allemagne, ou encore de Michael Stocker dans le cas plus précis de Darmstadt³⁸, le rôle des gares y est bien sûr évoqué. Toutefois une étude de ce moment exceptionnel mais aussi des départs plus tardifs, concentrée sur l'espace ferroviaire, lieu central de ces instants riches en émotions et en souvenirs, semblait encore nécessaire.

³⁵ Guy PEDRONCINI, *Les mutineries de 1917*, Paris, PUF, 1967, p. 97-98 et 54.

³⁶ Nicolas BEAUPRÉ (dir.), Heather JONES (dir.) et Anne RASMUSSEN (dir.), *Dans la guerre 1914-1918 : accepter, endurer, refuser*, Paris, Les Belles Lettres, 2015 ; André LOEZ, *14-18, les refus de la guerre une histoire des mutins*, Paris, Gallimard, 2010 ; André LOEZ (dir.) et Nicolas MARIOT (dir.), *Obéir, désobéir : les mutineries de 1917 en perspective*, Paris, Éd. La Découverte, 2008 ; Nicolas OFFENSTADT, *Les Fusillés de la Grande Guerre et la mémoire collective*, Paris, éditions Odile Jacob, 2009 ; Guy PEDRONCINI, *Les mutineries de 1917*, op. cit., ; Denis ROLLAND, *La grève des tranchées : les mutineries de 1917*, Paris, Imago, 2005 ; Leonard V. SMITH, *Between mutiny and obedience : the case of the French Fifth Infantry during World War I*, Princeton, Princeton Univ. Press, 1994 ; François ROUX, *La Grande Guerre inconnue : les poilus contre l'armée française*, Paris, Max Chaleil, 2006.

³⁷ Jean-Jacques BECKER, *1914 : comment les Français sont entrés dans la guerre : contribution à l'étude de l'opinion publique, printemps-été 1914*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1977 ; Jeffrey Verhey, *Der «Geist von 1914» und die Erfindung der Volksgemeinschaft*, Hamburg, Hamburger Ed., 2000

³⁸ Michael STÖCKER, „Augusterlebnisse 1914“ in Darmstadt : *Legende und Wirklichkeit*, Darmstadt : Roether, 1994.

D'autres thèmes comme l'espionnage³⁹ qui se manifeste partout mais est très présente dans les trains et les gares, les échanges de grands blessés entre l'Allemagne et la France⁴⁰, et surtout le travail de la Croix-Rouge, sont directement liés à l'espace ferroviaire mais n'ont pourtant pas ou trop peu été étudiés sous cet angle. Pourtant les recherches sur la Croix-Rouge et le service de santé⁴¹ sont loin d'être inexistantes mais elles ont moins mis en avant cette partie de leur activité. La prostitution fut le sujet principal de beaucoup d'ouvrages mais qui appartiennent pour la plupart à d'autres matières comme la sociologie ou la médecine. Même constat pour les suspensions de permissions⁴², les bombardements⁴³ ou encore les réfugiés⁴⁴, autant de thèmes auxquels une bibliographie plus ou moins importante est consacrée mais où le ferroviaire n'est que trop peu pris en considération.

D'autres sujets au contraire n'ont jamais été traités tandis que certains ont déjà intéressé la recherche historique mais seulement dans le cas de la Seconde Guerre mondiale ou seulement dans un des deux pays. Les permissions n'ont pas été traitées du côté allemand en dehors du second conflit mondial.⁴⁵ C'est le cas pour le marché noir, fort bien traité par Fabrice Grenard pour la période entre 1940 et 1949 dans sa thèse de doctorat⁴⁶, mais qui ne connaît pas d'équivalent ni pour l'Allemagne ni pour la Grande Guerre. Les *Bahnhofsmissionen* ont déjà été étudiées mais jamais dans la limite chronologique de la guerre⁴⁷.

Enfin d'autres sujets inhérents au ferroviaire n'ont jamais été traités. C'est le cas des acci-

³⁹ Gundula BAVENDAMM, *Spionage und Verrat : konspirative Kriegserzählungen und französische Innenpolitik ; 1914 – 1917*, Essen, Klartext, 2004.

⁴⁰ Bruno FOUILLET, *La ville de Lyon au centre des échanges de prisonniers de guerre (1915-1919)*, Vingtième Siècle. Revue d'histoire, vol. n° 86, n° 2, 2005, p. 25-42.

⁴¹ Romaric NOUAT, *Soigner la grande guerre : Le service de santé aux Armées dans la 9e région militaire durant la Première Guerre mondiale*, thèse, Université de Tours, 2016 ; Vincent VIET, *La santé en guerre, 1914-1918 : une politique pionnière en univers incertain* ; Marc MORILLON, Jean-François FALABRÈGUES, *Le service de santé 1914-1918*.

⁴² Elles sont évoquées in Benjamin ZIEMANN, *Front und Heimat : ländliche Kriegserfahrungen im südlichen Bayern ; 1914 – 1923*, Essen, Klartext-Verlag, 1997 ; Gerd KRUMEICH, *Die 101 wichtigsten Fragen - Der Erste Weltkrieg*, München, Beck, 2014

⁴³ Craig MORRIS, *Aircraft, Reconnaissance and Bomber, in : 1914-1918, online*, International Encyclopedia of the First World War, ed. by Ute DANIEL, Peter GATRELL, Oliver JANZ, Heather JONES, Jennifer KEENE, Alan KRAMER, and Bill NASSON, issued by Freie Universität Berlin, Berlin 2016/07/14 DOI : <http://dx.doi.org/10.15463/ie1418.10935>

⁴⁴ Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande guerre, 1914-1920 : les «Boches du nord»*, Paris, CFHM, 2004 ;

⁴⁵ Detlef VOGEL, *Andere Helme – andere Menschen ? : Heimaterfahrung und Frontalltag im Zweiten Weltkrieg ; ein internationaler Vergleich*, Essen, Klartext-Verlag, 1995.

⁴⁶ Fabrice GRENARD, *La France du marché noir (1940-1949)*, Paris, Payot, 2008

⁴⁷ Bruno W. NIKLES, *Sozial Hilfe am Bahnhof : Zur Geschichte der Bahnhofmission in Deutschland. 1894-1960*, Freiburg, Lambertus, 1994 ; Astrid MIGNON KIRCHHOF, *Das Dienstfräulein auf dem Bahnhof. Frauen im öffentlichen Raum im blick der Berliner Bahnhofsmision 1894-1939*, Stuttgart, Steiner, 2011 ; Wolfgang REUSCH, *Bahnhofsmissionen in Deutschland 1897-1987, Sozialwissenschaftliche Analyse einer diakonisch-caritativen Einrichtung im sozialen Wandel*, Frankfurt am Main, Lang, 1988.

dents, des GVC⁴⁸, des curieux, des rumeurs ou encore des plaintes de la part des cheminots allemands. De plus, même quand elles traitent du ferroviaire durant le conflit, la grande majorité des études font l'impasse sur un lieu où énormément de gens ont circulé et sans lequel le chemin de fer n'est rien : la gare. Au cours de mes recherches bibliographiques je n'ai pu trouver que deux titres traitant vraiment des gares en guerre. Ce sont en réalité deux contributions à deux œuvres plus globales. Le premier a été écrit par Adrian Gregory dans le tome II de *Capital Cities at War*. Un travail fort intéressant mais qui englobe trois pays différents à travers ses capitales, Berlin, Londres et Paris, et qui ne peut bien sûr en 30 pages, avoir la même dimension qu'une thèse. Le second est une contribution de Mangeriez Rauchensteiner pour le Cahier de l'histoire de la ville de Vienne, qui s'intitule, *Räder müssen rollen für den Krieg, die Wiener Bahnhöfe im Ersten Weltkrieg*.⁴⁹ En à peine 14 pages, et même s'il s'attache à traiter des gares de Vienne, Rauchensteiner écrit finalement plus un résumé du service ferroviaire entre 1914 et 1918 qu'une vraie analyse du rôle des gares.

Un autre sujet, peu abordé par la recherche historique et qui aurait dû trouver sa place ici, concerne les rapatriés civils qu'ils soient allemands ou français. J'ai consulté et analysé les archives et les sources autour de ce thème mais pour une raison de volume et de temps j'ai malheureusement dû renoncer à les exploiter.

Ce sont ces différents constats et la documentation disponible qui m'ont conforté à traiter de l'espace ferroviaire durant le premier conflit mondial et poussé à approfondir les différents sujets abordés dans ma thèse. En effet l'espace ferroviaire s'avère être un laboratoire de la guerre, permettant d'étudier autant l'aspect technique qu'humain. Une étude qui s'avère encore plus intéressante dans une perspective comparative entre deux des principaux belligérants de cette guerre : la France et l'Allemagne.

Sources

Au-delà de la lecture du plus grand nombre possible de témoignages, mes recherches ont surtout été un énorme « épiluchage » de lieux d'archives.

Mes sources principales ont été les archives militaires. Les archives du Service Historique de la Défense (SHD) à Vincennes et celles des archives militaires fédérales à Fribourg-en-Brisgau (Bundesarchiv Militärarchiv). Archives indispensables pour saisir les volontés du commandement et tout l'aspect organisationnel pour le ferroviaire mais aussi pour connaître les infractions et les actes d'indisciplines commis par les soldats. La recherche dans les archives militaires

⁴⁸ Garde voies communicaitons. Seulement un site internet amateur y est consacré.

⁴⁹ Les roues doivent rouler pour la guerre, les gares viennoises pendant la Première Guerre mondiale.

des deux pays est complétée par l'exploitation des archives nationales sur le site de Pierrefitte-sur-Seine pour la France et les archives fédérales (*Bundesarchiv*) à Berlin-Lichterfelde pour l'Allemagne. On y trouve parfois des documents identiques ou portant sur les mêmes sujets que dans les archives militaires mais également de nombreux autres documents émanant des ministères, des préfets, des commissariats de gare ou des compagnies de chemin de fer.

J'ai consulté les archives de la SNCF au Mans, qui centralisent la majorité des archives des anciennes compagnies de chemin de fer françaises. Un séjour en archive très attendu en début de recherche et finalement quelque peu décevant même si j'ai pu y trouver des informations précieuses, notamment concernant les mesures contre les bombardements. En Allemagne aussi incroyable que cela puisse paraître, l'entreprise de la *Deutsche Bahn*, qui n'existait pas encore à l'époque, n'a aucune archive concernant cette période. Pour trouver des informations sur les compagnies de chemin de fer allemandes, il faut aller chercher dans chaque archive des États allemands, voire dans chaque ville au niveau des archives municipales. J'ai effectué de courtes recherches dans les archives municipales de Berlin et dans celles de Saxe à Dresde (*Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden*) et un séjour plus prolongé dans celles de Bavière à Munich (*Bayerisches Hauptstaatsarchiv*) notamment le département des archives de guerre (*Kriegsarchiv*).

En effet le problème posé par les archives allemandes, souvent incomplètes suite au second conflit mondial, m'a conduit à un séjour aux archives fédérales et aux archives militaires de Bavière, le corpus le mieux conservé d'Allemagne. Des archives qui permettent de confirmer des observations plus globales à une échelle plus locale et qui servent de principales références pour certains chapitres, comme l'étude sur le marché noir. Les archives de Bavière sont en quelque sorte le pendant allemand aux archives consultées à Lyon, permettant d'étudier une région située loin de la zone du front et autre que la capitale mais dont l'activité et la population sont importantes.

Le problème principal posé par toutes les archives allemandes durant ma période de recherche fut l'interdiction de photographier les documents. Cette interdiction stricte m'a fait perdre un temps précieux en comparaison avec les archives françaises. Cela signifie devoir tout analyser et recopier sur place. À quoi s'ajoutent de nombreux documents écrits en *Sütterlin*, écriture manuscrite compliquée à déchiffrer car composée dans un alphabet différent. Certains documents ne sont presque plus lisibles (encre effacée) tandis que l'écriture et parfois l'alphabet varient selon l'auteur du document. Lors de mes séjours de recherche, beaucoup d'archives étaient en voie de digitalisation ce qui a rendu certains cartons indisponibles, sans qu'ils soient

déjà en ligne au moment de ma rédaction. L'interdiction de photographier m'a paru illogique voire incompréhensible et anachronique. Elle fut un réel frein à une recherche plus ample et de meilleure qualité, notamment pour une analyse plus approfondie des documents en *Sütterlin*. Certaines archives sont en voie de modifier le règlement à ce sujet mais pour mes recherches, ces modifications arrivent trop tard.

Sur les conseils de Nicolas Beaupré, j'ai complété mes recherches avec les archives disponibles à Lyon : les archives municipales et les archives départementales du Rhône. Comme pour les archives de Bavière ou de Saxe, elles m'ont permis d'alimenter et de confirmer à un niveau local mes observations faites au niveau national. C'est dans les archives départementales que j'ai pu trouver les carnets du commissariat de la gare de Perrache. Il s'agit d'un registre des plaintes et infractions relevées dans la gare et parfois ses alentours. C'est un document très brut et qui m'aura moins servi qu'espéré mais qui revêt tout de même une grande importance. C'est tout d'abord un des seuls documents de ce genre que j'ai pu trouver dans toutes les archives consultées. C'est ensuite une source d'exemples concrets et du quotidien permettant de saisir quelques tendances et évolutions au sein de cette gare.

Les archives des Croix-Rouge allemande et française, respectivement situées à Berlin et Paris, contiennent des informations précieuses pour saisir le travail de cette association. Elles se présentent principalement sous la forme des bulletins de l'association. Ces bulletins furent très longs à exploiter car très volumineux. Ils concernent le travail de l'association dans tous les domaines, de paix comme de guerre, et ne portent donc pas uniquement sur l'action dans l'espace ferroviaire. En France le bulletin de la Société de Secours aux Blessés Militaires (SSBM) représente la source la plus intéressante même si j'ai également consulté et exploité celui de l'association des Dames Françaises et de l'union des Femmes de France (UFF), qui ensemble forment la Croix-Rouge Française (CRF). Pour la Croix-Rouge allemande (DRK⁵⁰) il y a deux bulletins différents, celui de l'organe central, *Das Rote Kreuz*, qui regroupe plusieurs associations allemandes qui forment la Croix-Rouge et le bulletin des brancardiers volontaires allemands de la Croix-Rouge intitulé *Der deutsche Kolonnenführer, Zentralblatt für die deutschen freiwilligen Sanitätskolonnen vom Roten-Kreuz*. Pour la France j'ai parcouru les plus de 500 pages de ces bulletins couvrant l'ensemble de la période de guerre, tandis que pour l'Allemagne, la documentation à ma disposition était de près de 4 800 pages. Devant l'importance de cette documentation j'ai renoncé à effectuer des recherches à Genève au Comité International de la Croix-Rouge (CICR).

⁵⁰ *Deutsche Rotes-Kreuz*

Un autre type de source vient compléter l'étude sur la Croix-Rouge. Il s'agit du carnet intime de Herta Strauch, plus connu sous son nom d'écrivaine, Adrienne Thomas⁵¹ doublé du roman autobiographique, qui s'inspire de ces carnets, *Katrin wird Soldat*⁵². Dans une moindre mesure les mémoires de guerre d'Hedwig Voß, volontaire de la Croix-Rouge dans une gare allemande dont on ne connaît pas l'emplacement exact⁵³, représentent aussi une source très intéressante. Deux sources qui permettent donc d'observer les gares depuis l'intérieur et qui apparaissent dans de nombreux chapitres.

Une autre association a été présente dans de nombreuses gares en Allemagne et s'avère être une source intéressante, c'est l'association des missions de gare, les *Bahnhofsmission*. Cette association comporte une branche catholique et une protestante. Je me suis contenté d'étudier les bulletins et les archives de l'association protestante, déjà très volumineuse. Certains bulletins sont disponibles à la bibliothèque d'État à Berlin (*Staatsbibliothek*), d'autres ainsi que les archives internes à l'association sont conservés aux *Archiv des Evangelischen Werkes für Diakonie und Entwicklung* à Berlin. Cette source n'a pas été simple à traiter puisqu'en principe tout y concerne la gare, et il m'a donc fallu lire attentivement chaque article, ne pouvant procéder à une lecture plus en diagonale. Cette source dévoile beaucoup d'informations sur l'évolution interne de cette association relativement jeune au moment de la mobilisation et en permanence en recherche de reconnaissance. Si certaines de ces informations transparaissent dans cette thèse elles sont bien sûr secondaires mais permettent de saisir par exemple la relation que les *Bahnhofsmissions* ont entretenue avec la Croix-Rouge et les autorités au sein des gares. Surtout l'étude de cette association, presque exclusivement féminine, est une source unique pour l'étude des gares. On retrouve les traces des comptes rendus locaux dans de nombreux chapitres et même si l'activité des missionnaires⁵⁴ peut paraître et fut parfois insignifiante, elle était suffisamment variée et importante pour justifier d'y consacrer un sous-chapitre.

Enfin après les archives, la lecture de nombreux carnets de guerre, carnets intimes, témoignages a permis de saisir de plus près l'expérience de nombreuses catégories de personnes durant cette guerre. Qu'il s'agisse de civils restés à l'arrière, observateurs et commentateurs assidus des événements notamment de la mobilisation (Antoine Delecraz, Maurice Demaison, Abbé Poulin, Gaston Cerfberr), de mobilisés présents dans la zone des armées mais non-combattants

⁵¹ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen aus dem Ersten Weltkrieg: ein Tagebuch*, Günter Scholdt (dir.), Köln ; Weimar ; Wien, Böhlau, 2004

⁵² Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird soldat*, München, Goldmann, 1988.

⁵³ Probablement assez à l'ouest de l'empire, possiblement autour de Stuttgart, lieu d'édition. VOß, Hedwig, *Im Dienste des Roten Kreuzes: Erlebnisse und Eindrücke aus dem Weltkrieg 1914*, Stuttgart, Seifert, 1915

⁵⁴ C'est ainsi que les membres des missions se désignent.

(capitaine de gendarmerie Jules Allard, Édouard Cœurdevey), ou de jeunes adolescentes (Henriette Thiesset ou Marcelle Lerouge) tous ces témoignages permettent de mieux saisir ce conflit et les perceptions variées de celui-ci selon les acteurs. Il est regrettable que de tels témoignages soient beaucoup moins disponibles côté allemand. Les livres de certains témoins français étant souvent au sein des bibliothèques allemandes mieux représentés que ceux des contemporains germaniques. À ces témoignages moins classiques s'ajoutent ceux très nombreux des soldats combattants quelle que fût leur arme ou leur localisation dans cette guerre. Ici encore un certain déséquilibre entre les sources françaises et allemandes ne pouvant qu'être constaté.

Les archives militaires et nationales sont très importantes pour la recherche historique mais permettent très rarement de saisir un sentiment ou une expérience personnelle. La recherche du vécu quotidien, des êtres et de leurs sentiments au milieu de la tourmente de la guerre m'a motivé. Tenter d'approcher de ses impressions, son état d'esprit, ses réactions à sa vie de soldat, de civil ou d'usager du système ferroviaire. Cela nécessite un besoin d'imagination et de témoignages⁵⁵, c'est pourquoi j'ai tenu à remettre les citations, les anecdotes au centre de cette étude et de conserver, pour ne rien perdre de sa puissance, la citation dans sa langue d'origine en note de bas de page. Si aucun témoignage, aucune citation émanant d'une seule personne ne peut être garant de la vérité, cela a au moins le mérite d'exprimer une vérité, une façon de voir et de comprendre les événements passés. C'est l'accumulation de différents témoignages sur un même sujet qui permet de se rapprocher de la réalité du passé. Par leur multiplicité, par leurs concordances ou leurs oppositions, les témoignages et anecdotes permettent de dégager des tendances⁵⁶. Les lieux et les périodes ne sont pas toujours les mêmes mais le vécu, l'expérience concrète et même les anecdotes sont souvent similaires. C'est justement parce que les combattants de la Grande Guerre ont vécu globalement la même chose que l'accumulation des témoignages est importante. C'est ce « déjà-vu » que l'on ressent à partir de la lecture d'un deuxième carnet de guerre et qui ne fera que se confirmer à la lecture des suivants, qui permet de dégager une réalité, un vécu commun à tous ces soldats. Les écrits des non-combattants sont évidemment beaucoup plus disparates selon l'âge, la catégorie sociale et le lieu d'habitation mais ont aussi quelque chose de commun.

Max Barthelemy, au sujet des témoignages dont lui avaient fait part les soldats, écrivait en avant-propos de la publication de son livre *Combattants nivernais : Épisodes ignorés* : « Ce ne

⁵⁵ Annette BECKER, *Les cicatrices rouges : 14-18, France et Belgique occupées*, Paris, Fayard, 2010, p. 19 ; Voir également Clémentine VIDAL-NAQUET, *Couples dans la Grande Guerre. Le tragique et l'ordinaire du lien conjugal*, Paris, Les Belles Lettres, 2014, p. 34.

⁵⁶ Voir à ce propos Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 345.

sont que des miettes d’histoire, mais il n’y a pas de détails insignifiants dans l’ensemble sinistre du grand égorgement mondial.

Ces récits saisissants sont d’une sincérité absolue. J’expose les faits, je ne les commente pas ; la haute philosophie de la guerre s’en dégage d’elle-même.

Le plus petit incident relaté a son intérêt ; les souvenirs du plus obscur des acteurs du grand drame, de ceux qui donnaient et recevaient les coups, contribueront pour leur part, aussi petite qu’elle soit, à l’édification du monument expiatoire qu’élèveront peut-être un jour des générations plus clairvoyantes de l’Avenir. »⁵⁷

Ces générations de l’Avenir, ce sont en partie les générations d’historiens qui n’ont pas de rapport direct avec cette guerre, ceux qui comme moi doivent remonter à leurs arrière-grands-parents pour trouver le lien les rattachant à ce conflit. À la différence de la volonté de Max Barthelemy, l’historien se doit de ne pas seulement colporter les faits mais les traiter avec du recul, de la justesse d’analyse, et un regard critique sans pour autant en favoriser certains aux dépens d’autres. Pour un événement, il y a des perceptions et des interprétations différentes, et ce d’autant plus quand il a été vécu par une multitude de personnes. Par exemple, l’entrée en guerre et la mobilisation qui a suivi n’ont pas été vécues de la même façon par tout le monde. Il y a eu des exaltés patriotiques, heureux de partir en guerre comme il y a eu des personnes effondrées et ne partant qu’à contrecœur. Affirmer que les départs n’ont été qu’enthousiastes et la fleur au fusil serait aussi malhonnête que de vouloir donner l’image d’une mobilisation où ne régnaient que la tristesse et le désespoir.

Toutefois l’origine des sources est très inégale, c’est ce qu’exprime très bien Sabine Autsch dans son livre *La guerre comme voyage*. « Alors que l’état des sources pour la première catégorie citée (les discours officiels, les journaux) peut être décrit comme au-dessus de la moyenne, il manque pour la reconstruction de la mentalité dans la population des citations fiables. Beaucoup de ce que le simple travailleur, ouvrier ou paysan ressentait ou pensait, n’est pas conservé sous la forme écrite, et se soustrait ainsi à une analyse scientifique. »⁵⁸ En effet il semble que les textes officiels, les journaux, ou les récits des citoyens les plus aisés et les plus connus (officiers, intellectuels) représentèrent dans les années d’après guerre, la majorité des sources conservées ou publiées. Si bien qu’en voulant recouper les sources officielles, émanant du haut de la socié-

⁵⁷ MAX BARTHELEMY, 1914-1918. *Les Combattants nivernais. Episodes ignorés*, Nevers, Impr. de la Nièvre, 1930 (avant propos).

⁵⁸ „Während die Quellenlage für den zuerst genannte Bereich als überdurchschnittlich gut bezeichnet werden kann (Siegener Zeitung, Kriegsgedenkbuch...), fehlt es für die Rekonstruktion der Mentalität in der Bevölkerung an belegbaren Aussagen. Vieles, was der einfache Arbeiter, Handwerker oder Bauer fühlte und dachte, ist nicht schriftlich festgehalten und entzieht sich somit einer wissenschaftlichen Deutung.“, Sabiene AUTSCH, *Der Krieg als Reise : der Erster Weltkrieg – Innenansichten*, Siegen, Börschen, 1999, p. 82.

té, avec les sources privées, une analyse par le bas n'est toujours pas réellement possible.

Mais l'abondance des carnets de guerre qui ont été publiés dans les dernières décennies, provenant de soldats ne faisant pas partie de cette intelligentsia civile et militaire, permet en partie de compenser cette inégalité dans les sources. Si ce n'est pas encore une histoire du bas qui peut être reconstituée, c'est une avancée pour la recherche et un certain rééquilibrage des sources. Des collectes dans les archives départementales ont été relancées au moment du centenaire et d'autres en ligne, dont certaines d'une ampleur très importante, tel le projet *Europeana 1914-1918*⁵⁹. Elles permettent l'étude de nouvelles sources, et par-là une étude plus proche de la sphère privée et de l'individu. Des écrits qui n'avaient pas été jugés digne d'intérêt pour le public par leur rédacteur ou par les personnes aptes à les publier, le sont devenus aujourd'hui. Mis à la lumière, souvent sous l'impulsion des descendants retrouvant lettres, carnets ou notes dans les archives familiales, ces documents viennent compléter la palette des sources à disposition du chercheur.

Face à ce double constat d'une recherche très axée sur les aspects techniques du ferroviaire et l'existence de sources exploitables, à quoi s'ajoutent une volonté d'étude comparative entre les deux pays ainsi que la tentative de s'approcher du ressenti des acteurs de l'espace ferroviaire durant le conflit, j'ai décidé d'analyser et de décrire les changements imposés par la guerre. Car la guerre n'est qu'une série de contraintes avec lesquelles les commandements doivent jongler et s'organiser. Décrire les modes de fonctionnement du ferroviaire en temps de paix, valables en temps de guerre a un intérêt limité et c'est donc bien ce qui a changé avec le conflit qui doit être au centre de cette étude. L'importance des sources et/ou l'aspect novateur de certains thèmes pour un des deux pays faisant souvent pencher ma recherche vers l'un des deux côtés du Rhin.

Les réseaux doivent être en état de fonctionner et de supporter un trafic intense, ce qui signifie une gestion très rigoureuse du matériel et des humains les constituant. En effet que ce soit dans les ateliers de réparations et d'entretien du matériel roulant, dans les gares pour accueillir et orienter les voyageurs militaires et civils, dans les trains pour contrôler, et surtout conduire les locomotives ou encore le long des voies pour aiguiller les convois, le personnel des compagnies comme les militaires actifs sur le réseau sont la clef de voûte du système ferroviaire. Pas d'humains pas de fonctionnement.

Mais la gestion d'une guerre moderne et qui s'avère beaucoup plus longue qu'attendue, ne peut pas se limiter aux zones de combats, et aux matériaux et humains les alimentant. En 1914, le chemin de fer constitue depuis longtemps un pilier pour la vie économique des deux États et

⁵⁹ <https://www.europeana.eu/portal/fr/collections/world-war-1>

le maintien du trafic commercial en temps de guerre n'est pas seulement une question d'économie morale.⁶⁰ Les transports par voie de chemin de fer nourrissent et chauffent une population qui travaille pour la guerre et qui pour cela se déplace aussi en partie en train. C'est tout particulièrement le cas en Allemagne où le plan Hindenburg entraîne de nombreux déplacements de main-d'œuvre à travers le pays. Une main-d'œuvre dont la production est, elle aussi, transportée par train.

Très rapidement certains cheminots prennent la mesure du décalage entre la volonté théorique du commandement militaire et la possibilité de l'application pratique de cette volonté. Le problème principal résidant dans le fait que le commandement considérait le chemin de fer comme ne connaissant pas de limites.⁶¹ Pourtant les compagnies des deux pays ont perdu un nombre important d'hommes avec la mobilisation. En France les agents du train effectuaient moins de distance tout en travaillant presque deux fois plus. Les temps de présence des personnels, particulièrement pour les agents du train, des gares et de la traction, ont drastiquement augmenté⁶². En Allemagne la question de la disponibilité du réseau et du matériel roulant prend toujours plus d'importance à partir de 1917. Sur le front ouest les distances parcourues restent raisonnables mais en soutien à leurs alliés, les cheminots et le matériel ferroviaire allemands furent présents de la Russie à l'Autriche en passant par l'empire Ottoman et la Roumanie. Le manque de personnel se fait donc ressentir dans tous les métiers qui composent le chemin de fer.

Comment, par la prise de contrôle des réseaux et leur militarisation, les commandements mirent-ils le chemin de fer au service de la guerre, (et donc l'armée au service du chemin de fer) ?

Qu'il s'agisse des différents acteurs de l'espace ferroviaire ou des phénomènes qui s'y développent, comment les commandements eurent-ils pour but constant d'avoir à disposition un matériel, un réseau, et des hommes (cheminots et soldats) en état de fonctionnement pour assurer la conduite de la guerre, priorité absolue ?

Comment les difficultés et les phénomènes apparus en raison de la guerre se pérennisent-ils durant tout le conflit, notamment en raison des volontés des commandements qui furent souvent en décalage avec la réalité du terrain (moyens et personnels à disposition) ?

Dans une première partie je m'attacherai à décrire et analyser la militarisation du réseau et

⁶⁰ John HORNE, « État, société et « économie morale » : l'approvisionnement des civils pendant la guerre de 1914-1918. » in *Guerres Mondiales et conflits contemporains*, n° 183, 1996, p. 3-10.

⁶¹ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux... op. cit.*, p. 9.

⁶² En 1916 l'ensemble des réseaux français, tout en ayant perdu 23 000 agents, ont dû supporter, par rapport à 1913, une augmentation de 37 % du nombre de trains-kilomètres. La situation, encore plus grave sur le réseau des armées, ne fit qu'empirer avec les grosses opérations militaires de 1917 et 1918 et l'arrivée des Américains. Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux... op. cit.*, p. 407 à 409.

les premières circulations ferroviaires en guerre. Une militarisation qui prend effet avant même que la mobilisation soit proclamée et qui se traduit par une prise de contrôle du commandement militaire sur les réseaux ferrés et un nouveau découpage du territoire. Mais l'armée ne prend pas seulement les commandes des réseaux, elle les défend contre d'éventuelles attaques : les Gardes des Voies de Communication (GVC) sont actifs sur l'ensemble du territoire et les mesures pour lutter contre les bombardements évoluèrent tout au long du conflit. Une capacité d'adaptation au gré des avancées et pertes de terrain dues à l'évolution des combats, et donc du front, est également nécessaire. Il faut bien sûr un personnel disponible, physiquement comme moralement, pour faire fonctionner les réseaux et notamment l'approvisionnement du front en vivres et en matériel. Un approvisionnement géré par les gares régulatrices (*Sammelstationnen* en allemand) dont le rôle dans l'espace ferroviaire doit absolument être décrit et mis en valeur. Une nouvelle organisation et une militarisation qui sont assez similaires dans les deux pays. Les soldats sont les premiers à partir et leurs départs méritaient une analyse par le prisme du ferroviaire. Pour autant le trafic commercial continue même s'il connaît des variations importantes durant le conflit. Un trafic commercial qui permet aux étrangers de tenter de regagner leur pays en ce début de guerre ou encore aux Parisiens de fuir face à l'avancée ennemie.

Dans une deuxième partie je m'intéresserai aux déplacements des soldats dans l'espace ferroviaire. Quel fut le ressenti des permissionnaires lors du voyage aller et retour entre le front et le front domestique ? Comment ces déplacements deviennent rapidement problématiques pour les commandements qui tentent de séparer le plus possible les soldats des autres voyageurs. Il s'agit de démontrer les différences et points communs des deux commandements face aux déambulations ferroviaires des permissionnaires. Accueil, confort, orientation, efficacité des transports, contrôle des titres de permission n'ont pas été gérés de la même manière en Allemagne et en France même si les objectifs semblent similaires. Les déplacements des soldats engendrent d'autres phénomènes plus documentés du côté français. La prostitution, les propos et les écrits pacifistes ou séditionnels, et d'une manière générale tous les actes d'indiscipline commis par les soldats dans cet univers à part qu'est l'espace ferroviaire sont des réalités durant tout le conflit et sont combattus par les commandements.

Enfin dans ma troisième partie j'étudierai les phénomènes engendrés par la guerre et qui se répercutent sur l'espace ferroviaire et notamment les gares. Les gares deviennent des lieux qui attirent car elles sont sources d'information et de nouvelles mais aussi les lieux de réception des victimes de cette guerre. Cette attractivité des gares engendre des rumeurs, de l'espionnage,

des groupements de curieux, autant de phénomènes principalement dus à la présence de l'humain dans l'espace ferroviaire, et auxquels les commandements doivent s'adapter. La guerre fait des victimes collatérales, les réfugiés, et directes, soldats malades et blessés dont certains, après avoir été faits prisonniers, sont rapatriés. Tous sont pris en charge par les Croix-Rouge nationales⁶³ qui assurent, entre les postes de secours du front et les formations sanitaires de l'arrière, un service d'infirmier en gare et dans les trains sanitaires. En Allemagne une autre association, plus méconnue fut présente dans de nombreuses gares, il s'agit des *Bahnhofsmissions*. Des associations dont les membres furent marqués, voire traumatisés par leurs expériences. Enfin la guerre à outrance engendre des difficultés toujours plus flagrantes particulièrement en Allemagne lors de la seconde moitié du conflit. Qu'il s'agisse du marché noir, des suspensions de permissions ou du rapatriement du matériel de valeur vers l'empire, le commandement tente de prioriser les transports face à un manque croissant de matériel et de personnel notamment dû aux trop nombreux accidents. Un personnel qui atteint ses limites physiques et psychologiques et dont les plaintes ne peuvent plus être ignorées.

⁶³ Contrairement à la Croix-Rouge internationale, qui s'occupe des transferts de blessés faits prisonniers et de prisonniers valides par exemple.

PARTIE 1

Militarisation et premières circulations

INTRODUCTION

Dès le début de la guerre l'armée investit le réseau ferré. Le commandement militaire en devient le maître absolu, car seul décisionnaire, subordonnant les compagnies et leurs employés. Ces derniers tombent même sous le coup de la justice militaire. La coopération entre les cheminots, professionnels du rail, et le Militaire, donneur d'ordres mais pas toujours conscient des réalités du terrain ou de la capacité tout de même limitée du ferroviaire, ne s'est pas faite sans accrocs ni tensions. Une militarisation de l'espace ferroviaire qui a également pour conséquence la limitation de l'accès aux gares.

Dès le 2 août 1914 le territoire français, et avec lui le réseau ferré, fut divisé en deux zones distinctes : la zone de l'Intérieur et la zone des Armées. Cette dernière englobe l'intégralité du réseau ferré de l'Est ainsi que certaines lignes du réseau Nord et du PLM¹. Dans les premiers mois de la guerre, la zone des Armées connaît un désordre important et la gendarmerie est complètement dépassée avec la circulation massive des soldats et des civils². Une fois le front fixé, les réglementations entrent en vigueur dans le premier trimestre de 1915³. En Allemagne, la guerre ne se déroulant que peu sur le sol national, la division existe mais les zones proches des fronts ne connaissent pas la même attractivité qu'en France.

Le réseau est envahi par le Militaire mais doit aussi être défendu, entretenu et s'adapter aux besoins de la guerre. La gare et les voies ferrées représentent un espace très étendu dont la sécurisation, la protection et la surveillance sont des priorités et des nécessités absolues. Tous les dommages infligés, qu'ils le soient volontairement ou par le fruit du hasard, au matériel, aux trains, aux quais, aux ateliers, aux rails ou aux ouvrages d'art, tels que les ponts et les tunnels, pourraient causer de gros problèmes d'organisation tactique et des retards dans le déroulement, par exemple, de la mobilisation ou d'une offensive. Or cet espace ne peut être rendu systématiquement inaccessible et étant en grande majorité à ciel ouvert, à quoi s'ajoute l'inten-

¹ Pierre LEPAGE, « De la mobilisation à la concentration : le plan de transport français en août 1914 » in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, Automne 1996, Paris, p. 81 ; Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux de chemin de fer français pendant et après la Première Guerre Mondiale : 1914-1921*, thèse, U. Paris Nanterre p. 86

² Louis-Napoléon PANEL, *Gendarmerie et contre espionnage, Maisons-Alfort : Service historique de la Gendarmerie nationale*, 2004, p. 54

³ « Règlementation sur la circulation des Français dans la zone de l'Intérieur et dans la zone des armées » Résumé des instructions ministérielles du 26 février 1915 in Archives Municipales Lyon (AML)1229 WP 005 et in Archives Départementales Rhône (AD Rhône), 1 M 144

sité lumineuse importante du réseau ferré et des gares la nuit, il est facilement repérable. Que ce soit contre la menace des bombardements, du sabotage ou de l'espionnage le commandement militaire va mettre en place des mesures et des services de gardes pour limiter au maximum les impacts de l'ennemi sur le bon fonctionnement du réseau. Un réseau dont les ouvrages d'art, les signalisations, les gares et les voies doivent être également détruits ou mis hors d'état de fonctionner sitôt que l'armée recule et délaisse un territoire aux ennemis. Et vice versa, rendu exploitable au plus vite lors de conquêtes de territoires.

Afin d'assurer les transports et l'entretien du matériel roulant, le personnel des compagnies a bien évidemment un rôle primordial. Que ce soit en Allemagne ou en France l'évolution des contingents de cheminots, l'efficacité de leur travail, leur endurance et leur résistance face à une tâche difficile sont des facteurs extrêmement importants. Avec la promulgation de la mobilisation une partie des employés des compagnies de train des deux pays vont être appelés sous les drapeaux en tant que simples soldats. En France les agents sans affectation générale, n'appartenant pas aux services techniques et ayant moins de six mois d'expérience ou faisant partie des services administratifs doivent rejoindre leur corps d'armée⁴. Au 1^{er} août ce sont sur l'ensemble des réseaux français 16 000 non titulaires et 13 000 auxiliaires sur un total de 356 000 agents (dont 30 000 auxiliaires) qui sont mobilisés et ne travaillent plus en tant que cheminots⁵. Pour l'Allemagne la proportion est encore plus grande puisqu'une petite compagnie de train comme la *Westfälische Landeseisenbahngesellschaft* a vu 140 de ses 700 employés être enrôlés dans l'armée⁶. De plus la répartition du personnel entre l'Allemagne et les territoires occupés ou alliés (il y en a jusqu'en Turquie) représente une difficulté supplémentaire. Le bon déroulement de la mobilisation, l'exercice du métier sur un territoire inconnu – particulièrement pour les Allemands en territoire occupé – et d'une manière générale la conduite des transports durant toute la guerre est la mission confiée aux cheminots. S'ils s'acquittent fièrement de celle-ci, elle ne se fait pas sans difficulté, particulièrement pour les Allemands. La reconnaissance de leur sacrifice, notamment via les décorations, joue également un rôle important.

Le front nécessite un afflux d'hommes, de matériel et de vivres considérable et qui ne cesse jamais. Pour cela les gares régulatrices, portes d'entrée de la zone des Armées, font la jonction entre ce qui vient de l'arrière et doit parvenir au front et ce qui doit être évacué de cette zone.

⁴ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 139

⁵ Marcel PESCHAUD, *Politique et fonctionnement*, op. cit., p. 382

⁶ BArch, R 5/6183, *Geschäftsbericht der Westfälische Landeseisenbahngesellschaft* (avril 1914 – mars 1915)

L'étude de ces gares, *Sammelstationnen*⁷ ou encore *Hilfsweiterleitungsstellen*⁸ en Allemagne, est primordiale pour bien comprendre l'organisation ferroviaire et plus globalement la logistique de l'Armée.

Durant la mobilisation de l'été 1914, les inscriptions sur les trains, et côté français les fleurs dans les fusils, semblent révéler une certaine assurance chez les mobilisés et la population des deux pays : un départ plein d'enthousiasme et peu craintif. Une observation et une analyse plus en détail⁹ permettent de constater que le phénomène de la fleur au fusil est en fait très réducteur, et l'image d'Épinal d'un départ joyeux que conservent encore aujourd'hui la plupart des contemporains est très exagérée. Des fleurs il y en a eu, même beaucoup, sur les canons, sur les trains, sur les uniformes et dans les fusils, tout autant que des cris et des exclamations. Mais cet apparat bruyant et coloré cache une autre partie du tableau de la mobilisation : un départ plein d'incertitude, d'angoisse et de tristesse. Ce sont en fait deux réalités qui se sont entremêlées, et qui n'ont pas percuté les mémoires de la même manière. La mobilisation est un moment exceptionnel car ce qui appartient normalement à la sphère privée, principalement les baisers et les embrassades, symboles visibles des émotions, sont tout à coup tolérés dans l'espace public, dans la rue¹⁰ et surtout autour des gares¹¹. Et alors que beaucoup de ces adieux, offerts aux yeux de tous, furent déchirants, la « tradition »¹² n'a pas retenu cette variété dans les réactions des mobilisés et de leurs proches. Dans les dernières décennies la recherche historique des deux côtés du Rhin a prouvé combien cette image d'un départ enthousiaste était trompeuse et éloignée de la réalité¹³. Mais rien n'étant ni tout noir ni tout blanc, ou plutôt devrait-on dire ni tout fleuri, il faut essayer de comprendre ce qui a pu mener à un tel mythe, et ce qui permet en partie de le contredire à l'échelle des gares, centres de la mobilisation. Car s'il y a bien eu des exaltés et de réels enthousiastes, ils ne furent certainement pas en majorité.

Que ce soit lors de la première arrivée dans la zone du front ou les fois suivantes, l'espace

⁷ stations de rassemblement. *Sammelstation* au singulier, nommé également *Sammelbahnhof*, gare de rassemblement

⁸ Lieu d'aide à l'acheminement.

⁹ Benjamin Ziemann écrit à propos de la mobilisation en Bavière : « L'ambiance dominante des jours de la mobilisation fut : souci, peur et crainte. » in Benjamin Ziemann, *Front und Heimat*, op. cit., p. 131 « Die beherrschende Stimmung der Mobilmachungstage waren Sorge, Angst und Furcht... »

¹⁰ Vidal-Naquet, Clémentine, *Couples dans la Grande Guerre : le tragique et l'ordinaire du lien conjugal*, Paris, Les Belles Lettres, 2014, p. 42

¹¹ Jean-Yves Le Naour, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 376

¹² Jean-Jacques Becker, 1914 : comment les Français..., Op. cit., p. 323

¹³ Jean-Jacques Becker « entrée en guerre » in Audoin-Rouzeau, Stéphane et Becker, Jean-Jacques, *Encyclopédie de la grande guerre. 1914-1918 : histoire et culture*, Paris, Bayard, 2004, p.198 ; et surtout Jean-Jacques Becker, 1914 : comment les Français..., Op. Cit. ; Pour l'Allemagne: Jeffrey Verhey, *Der „Geist von 1914“...*, Op. cit.; Michael Stöcker, « Augusterlebnis 1914 » in Darmstadt, Op. Cit.; Wolfgang J. Mommsen, « Deutschland », et Jeffrey Verhey, « Augusterlebnis », in *Enzyklopädie Erster Weltkrieg*, Gerhard Hirschfeld (dir.), Paderborn, München, Schöningh, 2004, p. 16 et p. 357-360 ; Ullrich Volker, *Kriegsalltag : Hamburg im Ersten Weltkrieg*. Köln, Prometh-Verl, 1982, p. 13-14

ferroviaire joue son rôle d'interface, de lieu de passage entre l'arrière et le front. En partant de l'arrière les soldats n'ont aucune idée de leur destination. Pour eux, comme pour leurs proches, cette inconnue rime avec celle de leur destinée. Depuis le train, les soldats peuvent déjà observer les conséquences de la guerre sur le paysage. Ce ne sont pas seulement les champs ou les maisons endommagés ou détruits qui attirent l'œil du soldat mais aussi les premières tombes, les lueurs venant de la ligne de front et le bruit du canon, expérience auditive intense. Que ce soit durant le trajet ou en gare, parfois les premiers blessés font leur apparition. Toutes ces expériences alors même que la ligne de front n'est pas atteinte marquent les humains pénétrant dans cette zone et donnent un aperçu de ce qui les attend plus loin. L'espace ferroviaire devient alors un espace d'introduction au front. Beaucoup de civils tentent de rejoindre la zone du front de manière illégale, par désir de se battre ou pour rejoindre un proche. Pour ces derniers qui découvrent cet espace en guerre, le voyage est alors accompagné d'une double angoisse : celle pour la vie des proches qui vivent dans cette zone et celle d'être empêchés de rejoindre cette zone et donc l'être cher. À condition d'être ingénieux et prêt à se cacher, ils peuvent alors partager une expérience faite seulement par soldats et les habitants de la zone des Armées : la proximité avec le front.

Lorsque l'autorité militaire prend le contrôle sur les réseaux de chemins de fer, le but premier est d'assurer le bon déroulement des transports de couverture puis de la mobilisation, comme prévu dans les plans des états-majors établis avant guerre. Pendant les premières semaines de la guerre une priorité absolue va être donnée aux transports militaires, et les transports dits commerciaux, c'est-à-dire le transport des personnes civiles et des marchandises, vont être les premiers touchés. Le trafic ne peut continuer comme en temps de paix, la mobilisation demande trop de matériel roulant pour que cela soit possible. Toutefois si la volonté a été, dans un premier temps, de suspendre complètement les autres transports n'ayant pas de rapport avec l'armée, le commandement a vite dû admettre que cela n'était pas non plus envisageable. Le bon fonctionnement de la vie économique à l'arrière du front et dans tout le reste du pays, particulièrement l'approvisionnement en nourriture et en moyens de chauffage, est également primordial puisque nourrir la population est un problème d'économie morale¹⁴. Le commandement dû en tenir compte même si ces besoins primordiaux des civils, dans une guerre qui devient vite totale, furent toujours subordonnés aux transports vers le front. C'est pourquoi, malgré l'augmentation constante de son activité, en raison de la guerre et d'une augmentation

¹⁴ John Horne, « État, société et économie morale. L'approvisionnement des civils pendant la guerre de 1914-1918 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 183, 1996, p. 3-10

de la production industrielle, le trafic commercial fut diminué plusieurs fois durant la guerre. De fortes variations qui sont aussi des indicateurs des opérations militaires et de l'évolution du conflit.

Dans les premières semaines, et plus particulièrement les premiers jours de la mobilisation il n'y a pas que les soldats qui vont occuper les trains et les gares. Beaucoup d'étrangers vont quitter le territoire allemand et français. Ces départs, forcés ou volontaires, dépendent de l'appartenance à leur pays devenu tout à coup ennemi, allié ou neutre. Beaucoup, qu'ils furent résidents ou de passage, tentèrent de quitter le pays dans lequel ils se trouvaient au moment de la déclaration de guerre. Tous n'y parvinrent pas mais furent tout de même déplacés pour, tôt ou tard, rejoindre leur pays d'origine.

Il y eut également un phénomène français, et plus particulièrement parisien. Ici il n'est pas question des réfugiés, de Prusse ou du nord de la France, qui fuient devant l'invasion, mais de celle d'une partie de la population parisienne¹⁵. Il faut différencier deux phases chronologiques et deux types de « fuyards ». Il y a ceux qui partent dès l'annonce de la guerre, et durant les premières semaines, alors que le risque d'une invasion de la capitale n'est pas encore une réalité, et ceux qui ont fui, encouragés par les autorités de la ville, quand la menace était donc bien réelle. C'est ce qui avait poussé le gouvernement à quitter Paris pour Bordeaux le 2 septembre 1914. Les gares y jouent de nouveau un rôle central puisque selon les estimations entre 500 000 et 700 000 personnes auraient fui la capitale française au cours du mois d'août et de septembre¹⁶. En 1918 avec la reprise de la guerre de mouvement, il y eut de nouveau des fuites.

Dans cette première partie il s'agit de mettre en lumière le contexte dans lequel les premiers voyages en train s'effectuent juste après la mobilisation et s'ils diffèrent des suivants le reste du conflit. Il s'agit également de démontrer que c'est toujours cette idée d'exploitation maximale du réseau pour soutenir l'effort de l'armée, mais aussi pour la continuité de la vie économique de l'arrière, qui guide les ordres et mesures du commandement. Les déplacements qui ne sont pas de première nécessité, pas plus que les bombardements, ne doivent amoindrir les flux permanents du transport ferroviaire.

Comment en investissant le réseau, le Militaire imprime-t-il sa marque dans l'espace ferroviaire et fait-il de la guerre et de sa conduite la priorité absolue ? Comment, afin de l'exploiter au maximum, le réseau est-il défendu et entretenu par l'armée ? Quelles furent les conséquences

¹⁵ Gregory, Adrian, « Railway stations : gateways and termini » in *Capital Cities at war. 2, A cultural history*, Jay Winter, Jean-Louis Robert (dir.), Cambridge Univ. Press, 2007, p. 30 « Paris, and Paris alone, also saw a mass exodus of its own population »

¹⁶ Nicolas Beaupré, *Les grandes guerres : 1914-1945*, Paris, Belin, 2012, p. 124 ; Gundula Bavendamm, *Spionage und Verrat...*, op. cit., p. 57

pour les autres transports et pour les personnes souhaitant se déplacer dans le pays, dans des zones bien précises (Armées, frontalières) ou quitter le territoire (alliés, neutres ou ennemis) ? Quels furent l'attitude et les sentiments des soldats au sein de cet espace, du départ de l'arrière jusqu'à l'arrivée au front, alors qu'ils n'ont même pas encore engagé les premiers combats ?

PARTIE 1 - CHAPITRE I

PRISE DE CONTRÔLE ET DÉFENSE DU RÉSEAU

Dès les derniers jours de juillet 1914, la prise de contrôle par l'armée de l'ensemble des réseaux, décidée de longue date, prend effet immédiatement. Organisations, décisions, sanctions sont entre les mains de l'autorité militaire. Comment l'autorité militaire a-t-elle pris le contrôle de l'espace ferroviaire ? Quelles ont été les difficultés pour unifier le travail des différents personnels et réseaux ? Quelles en ont été les conséquences pratiques au sein des gares et dans le travail quotidien des cheminots ?

En France le réseau, comme le territoire, est divisé en deux zones, celle de l'Armée et celle de l'Intérieur. La zone des Armées attire beaucoup de civils et cette division permet de filtrer les venues. Cela permet également d'établir une organisation des transports et du travail des cheminots. Quelles furent les conditions pour accéder et circuler dans les différentes zones en France ? Quelles répercussions ce découpage du territoire a-t-il eues sur l'organisation du réseau ? Quelle fut la situation pour l'empire allemand ?

Les services de surveillance des chemins de fer, déjà prévus en temps de paix, ont été renforcés et mis en place avant même la proclamation de la mobilisation. Ces hommes vont passer la guerre sur les voies ferrées à surveiller un danger permanent mais rarement perceptible. Loin des combats ils vont tout de même connaître des rythmes de vie difficiles et être victimes de nombreux accidents. La main-d'œuvre manquant toujours plus, notamment pour l'agriculture, les commandements militaires poussèrent rapidement à la réduction de ces services de surveillance accaparant des milliers d'hommes. Comment et par qui sont constituées ces équipes de surveillance ? Comment sont-ils équipés, quelle est leur mission ? Quels furent les principaux dangers pour le chemin de fer et l'intégrité physique des gardes ? Quelle fut l'évolution de ce service au fil de la guerre ?

Les bombardements visant les installations ferroviaires, par canons ou via l'aviation, furent un problème récurrent et toujours plus important au fil de la guerre. Une des principales parades fut la réduction des éclairages de l'ensemble des installations. La plupart des attaques se réalisant de nuit, le maître mot des plans de défense devient : invisibilité. Une défense basée essentiellement sur l'esquive et le détournement même si les autorités prévoient des moyens de défense et de contre-attaque contre les avions. L'interruption minimale du service restant la priorité des autorités militaires. Quelles furent les mesures et leurs évolutions pour lutter contre

les bombardements ? Les cheminots pris sous le feu ennemi ont-ils toujours réagi comme les autorités civiles et militaires l'attendaient ? Quelles ont été les répercussions pour une gare, et plus globalement pour le réseau, suite aux bombardements ? Quelles furent les cibles des bombardements ?

Prise de contrôle

« Monsieur, me répondit-il, vous êtes la cinquantième personne de la matinée qui me fait cette question. Je ne sais rien. La Compagnie ne sait rien. Nous sommes sous les ordres de l'autorité militaire, ce qui ne veut pas dire que nous soyons dans ses secrets... Serviteur ! »¹⁷

France

En France entre 1880 et 1913 l'état-major général mit en œuvre dix-huit plans de concentration des armées¹⁸. Le 4^e bureau de l'état-major était en charge des préparations de ce plan et il fut responsable de la majorité des questions concernant le chemin de fer durant les quatre années et demie du conflit mondial. Plusieurs articles de lois, parus dans la décennie suivant la défaite de Sedan, avaient précisé la façon dont le réseau ferré devait être organisé et commandé pour la prochaine guerre. On s'inspire du modèle allemand qui a fait ses preuves en 1870¹⁹ ; et ainsi en 1877 on décide de l'unification des réseaux en un seul en cas de mobilisation²⁰. La loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée qui selon Joffre « est le fruit de l'expérience de la Guerre de 1870 » subordonne en toutes circonstances les services du chemin de fer au commandement militaire²¹. Toutefois c'est la loi du 28 décembre 1888 qui va être « fondamentale²² » puisqu'elle proclame qu'en temps de guerre le service des chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire et sépare le réseau en deux entités : la partie du territoire occupée par les armées en cours d'opération qui passe sous la direction du général commandant en chef, dit réseau des armées, et le reste du territoire qui dépend du ministre de la guerre, dit réseau de l'intérieur. Le général

¹ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes et pompons rouges*, Paris, Georges Crès & C^{ie}, 1916. p. 44.

² Le plan XVII qui entra en vigueur en août 1914 était le 18^e puisqu'il y eut un plan XV^{bis}. Voir : Pierre LEPAGE, « De la mobilisation à la concentration : le plan de transport français en août 1914 » in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, Automne 1996, Paris, p. 73.

³ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux de chemin de fer français pendant et après la Première Guerre Mondiale : 1914-1921*, thèse, U. Paris Nanterre, p. 53.

⁴ Article 29 de la loi du 3 juillet 1877.

Cité in *La victoire mécanicienne*, Pierre Hamp, Paris, nouvelle revue française, 1920, p. 11-12.

⁵ Centre National des Archives Historiques SNCF (CNAH), 111LM13, document du 5 novembre 1914.

⁶ Pierre LEPAGE, *op. cit.*, p. 77.

commandant en chef met en œuvre, dans la zone de l'avant du réseau des Armées, c'est-à-dire la zone la plus proche du front, les compagnies spécialisées de sapeurs de chemin de fer rattachées à l'arme du génie (v^e régiment), ainsi que dans la zone de l'arrière front la Direction de l'Arrière (DA) qui subordonne la Direction des Chemins de Fer (DCF).

Le décret du 5 février 1889 crée la commission militaire supérieure des chemins de fer ainsi que les commissions de réseaux, et de gares²³. Les commissions de réseaux ont à leur tête un militaire et un civil. Ce dernier est, en principe, le président de la compagnie de chemin de fer dont dépend le réseau. Le même schéma est appliqué pour les gares, dotées d'une commission de gare, susceptibles d'assurer un trafic militaire important²⁴. Comme pour la commission de réseau, un officier militaire, le commissaire militaire, chapeaute un civil, le chef de gare²⁵. Le but est clair, associer aux militaires des hommes qui connaissent la réalité du service des chemins de fer. Car les militaires peuvent avoir des exigences qui dépassent les capacités du chemin de fer. Pourtant leurs demandes devront être exécutées puisque dans les commissions « le membre militaire a voix prépondérante » même si les décisions étaient toujours prises « au nom de la commission agissant collectivement »²⁶. Vingt ans après la loi de 1888 l'article 14 du décret du 21 février 1910 confirme que « Le service des chemins de fer relève tout entier de l'Autorité militaire »²⁷. Article qui fut republié via l'arrêté ministériel du 2 août 1914²⁸.

Évidemment, les ordres ont dû parfois paraître incohérents ou irréalisables aux hommes du rail. Mais la suprématie du militaire devait rester indiscutable, c'est en ce sens que Joffre fait publier une note le 15 novembre 1914 : « Des doutes se sont parfois élevés sur la portée des instructions techniques que donnent les directeurs ou Chefs de Service pour assurer la bonne marche de leurs services. » Il rappelle que la hiérarchie doit être scrupuleusement observée afin qu'il n'y ait pas de trouble chez les exécutants. La seule préoccupation doit être le succès des opérations. « Aucun officier ou fonctionnaire ne peut donc se prévaloir d'une instruction technique reçue d'un Chef de service auquel il appartient pour agir à l'encontre des ordres ou instructions du commandement à tous les échelons de la hiérarchie²⁹. » Si Joffre fut obligé

⁷ Pierre LEPAGE, p. 77 ; Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 53-54 et 63.

⁸ Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 61.

⁹ « La collaboration et l'action collective dans un même organe d'exécution d'un militaire et d'un civil, plus exactement d'un « technicien », est certainement la forme la plus heureuse et la moins risquée de l'utilisation des compétences. Mais dans les domaines de la préparation comme dans celui de l'exécution, les résultats furent très inégaux d'un réseau à l'autre. » Analysait avec justesse Pierre Lepage en 1996. Pierre LEPAGE, *op. cit.*, p. 77-78.

²⁶ Décret du 5 février 1889, in J.O. du 6 février 1889, p. 602.

²⁷ CNAH SNCF 111LM13

²⁸ SHAT 16N2816. *Ordre de Service n° 61*. Paris, le 13 novembre 1914.

²⁹ CNAH SNCF, 111LM13, *document du 5 novembre 1914*.

d'envoyer cette note aux différents réseaux après trois mois de guerre, c'est que tous les ordres n'étaient pas bien accueillis et que des défiances envers la hiérarchie s'étaient manifestées à maintes reprises. Dès octobre 1914 les préfets et les commandants de région ont pour ordre de veiller à « une collaboration étroite et sans réserve » entre les autorités civiles et militaires pour « une bonne et rapide exécution des nombreuses mesures » prises sous le régime de guerre³⁰.

Cela ne s'est pas fait sans grincement de dents de la part des spécialistes du chemin de fer et des cheminots³¹, qui voient des militaires, parfois pas du tout au fait des spécificités du milieu ferroviaire, débarquer dans leur espace de travail et les obligeant à se soumettre à des décisions qui ont pu leur paraître douteuses. Ainsi Pierre Hamp³² critique de façon très virulente, avec exemples et chiffres à l'appui, les militaires qui ont pris tout à coup part dans la hiérarchie des réseaux et des gares. Selon lui les commissaires régulateurs, à la tête des gares régulatrices³³ et les commissaires militaires ne sont, en résumé, que des fainéants qui encombrant, qui coûtent cher et qui surtout n'y connaissent rien : « La surveillance militaire des réseaux n'a été qu'un énorme parasitisme. [...] Ces messieurs, soudain précipités dans le transport sur rail pour la raison suffisante qu'ils n'y connaissaient rien, avaient eu avant la guerre une vue du métier par la portière des compartiments³⁴. » Ils sont le résultat d'une « création spontanée de connaissances » qui ne toucha que le domaine du chemin de fer : « Les commissaires militaires furent utiles pour l'ornement des gares. Ils y faisaient panoplies³⁵. »

Allemagne

L'article 47 de la constitution de l'Empire proclame que l'ensemble de l'administration du chemin de fer allemand se doit de suivre les exigences et demandes des administrations de l'Empire concernant l'utilisation du chemin de fer pour la défense de la patrie. Le même article impose une tarification réduite pour le transport du Militaire et du matériel de guerre³⁶. Si en 1870 seulement une partie du territoire avait été concernée cette fois-ci l'ensemble du réseau y est soumis³⁷. Ainsi dès le 1^{er} août, avec la proclamation de la mobilisation, toutes les compa-

³⁰ Archives Départementales du Rhône (ADR), 1M143. *Télégramme du 18 octobre 1914*.

³¹ Voir à ce sujet : Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 95.

Même constat pour l'Allemagne. Voir : *Bundesarchiv (BArch) PH 15/100, Merkblatt du 24 mai 1918*.

³² Georges RIBELL le présente comme « le plus intéressant des « cheminots écrivains ». <https://journals.openedition.org/rhcf/1590?lang=en>, § 40.

³³ Gare faisant la jonction entre la zone des Armées et la zone de l'Intérieur.

³⁴ Pierre HAMP, *op. cit.*, p. 29.

³⁵ *Ibid.*, p. 30

³⁶ *Verfassung des Deutschen Reichs (1871) artikel 47*.

³⁷ Hermann SANTEN, *Die Eisenbahnen im Kriege, Berlin, Kriegspresseamt, 1918*, p. 7.

gnies d'État, comme les compagnies privées, passent sous le contrôle militaire. C'est le chef du *Feldeisenbahnwesen* (Chemin de fer de campagne) qui les unit et les commande ; il est directement rattaché à l'*OHL*³⁸, l'état-major général de l'empire allemand. Suite à l'invasion des divers territoires ennemis onze *Militär-Eisenbahn-Direktionen*³⁹ (direction militaire du chemin de fer) furent créées pour assurer au niveau régional les décisions du chef du *Feldeisenbahnwesen* : cinq sur le front ouest, trois sur le front est, plus une en Serbie et deux en Roumanie⁴⁰.

La guerre a permis ce que beaucoup souhaitaient depuis longtemps, une unification et une nationalisation du train en Allemagne, qui, sous le contrôle de l'autorité militaire, se sont faites sans difficulté car l'armée et le chemin de fer ont des valeurs et une organisation commune. Ils représentent tous deux une certaine utopie sociale, un modèle où l'organisation et la hiérarchie sont précises et effectives, et où la ponctualité est de rigueur⁴¹. Si, avec l'entrée en guerre, les cheminots allemands sont en effet considérés comme appartenant à la classe des soldats et sont donc rémunérés par le fonds militaire⁴² le parallèle entre les employés du chemin de fer et l'armée ne peut pas être fait à tous les niveaux. La haute importance accordée à la propreté et au rangement dans l'armée, n'est apparemment pas satisfaisante du côté des cheminots. Le *Generalmajor* Wilhelm Groener, chef du *Feldeisenbahnwesen* se plaint en mai 1915 que les gares et les wagons sont beaucoup trop sales. Il demande que les employés retrouvent le sens de la propreté, et rappelle la responsabilité des chefs de gare et des gardiens de voies pour la propreté des quais, des places devant les gares, des voies, des fontaines d'eau, et des toilettes⁴³.

En juillet 1915, le commandement insiste sur l'importance du salut militaire entre les cheminots et les militaires selon leurs grades, car il est bénéfique au bon ordre du service et parfait l'aspect extérieur face à la population locale⁴⁴. Si la prise en main des réseaux par le militaire a permis une unité de commandement, cela n'a pas été réalisable à tous les degrés.

Chaque compagnie a par exemple des uniformes, des décorations, et des épaulettes différentes. En territoires occupés, où les cheminots de toutes les régions d'Allemagne sont mélangés et doivent travailler ensemble, cela n'a pas toujours simplifié ni le service, ni le respect de la

³⁸ *Oberste Heeresleitung*.

³⁹ Généralement écrit MED.

⁴⁰ Hermann SANTEN, *op. cit.*, p 8-9 ; Andreas KNIPPING, *175 Jahre Eisenbahn in Deutschland : die illustrierte Chronik 1835-2010*, München, GeraMond, 2010, p. 80.

⁴¹ Lothar GALL, und Manfred POHL, *Die Eisenbahn in Deutschland : von den Anfängen bis zur Gegenwart*, München, C.H. Beck Verlag, 1999, p. 63.

⁴² Max HEUBES, *Ehrenbuch der Feldeisenbahner*, Berlin, Tradition Kolk, 1931, p. 163.

„Zivilbeamten gehörten zu den Personen des Soldatenstandes und erhielten ihre Gebühren aus dem Militärfond.“

⁴³ BArch PH 15/99 document du 24 et du 30 mai 1915.

⁴⁴ BArch PH 15/104 : *Verordnungsblatt der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen (Brüssel)*. n° 21. 19. Juli 1915.

hiérarchie ardemment souhaités par le commandement⁴⁵. Les dialectes régionaux ont aussi pu compliquer la communication entre les agents des réseaux. Même pour des cheminots, peut-être plus enclins à avoir voyagé en temps de paix, la guerre a permis à beaucoup d'hommes d'entrer en contact pour la première fois avec d'autres Allemands issus de régions ayant des coutumes et surtout une langue parfois très différente⁴⁶. Finalement la multiplicité des uniformes retire à l'uniforme son sens premier, c'est-à-dire un vêtement d'unité qui ne varie pas et qui permet de reconnaître un corps, une catégorie (*Einheitskleidung*). Mais même s'il diffère c'est incontestablement un élément commun aux deux organisations que sont les cheminots et les soldats. En France aussi l'organisation des réseaux est de type militaire, et les cheminots portent brassards et galons⁴⁷. Les cheminots allemands en territoires occupés ont aussi porté des armes pour se défendre contre d'éventuelles attaques, que ce soit de la part de l'armée ennemie ou de la population locale⁴⁸. Une militarisation des employés a donc été opérée avec le début de la guerre.

Des réseaux difficiles à unifier

L'unification des réseaux ne s'est toutefois pas faite si simplement. En Allemagne par exemple la signalisation variait selon les compagnies. Là où un conducteur limitait sa vitesse à la vue d'un signal jaune, l'employé d'une autre compagnie, au contraire, comprenait que la limitation de vitesse était levée⁴⁹. Les difficultés s'accumulent surtout dans les territoires occupés, et dans les pays alliés, avec des signalisations changeantes et du matériel différent à rénover. De plus, bien que recrutés en majorité chez les cheminots, les membres des équipes chargés de l'entretien du réseau, officiers comme soldats, ne furent pas toujours nommés selon leurs formations ou leur connaissance mais beaucoup plus en fonction de leurs grades avec pour conséquence des difficultés importantes dans leur travail qui poussèrent le chef du chemin de fer de campagne à exiger du renfort de cheminots civils dès le mois d'août 1914⁵⁰. Comme pour la France, l'entente entre les cheminots de métier, qui sont déjà 20 000 dans les territoires occupés en novembre 1914, et les militaires ne semble pas avoir été si simple et ce malgré les récits officiels vantant cette coopération. Toutefois au niveau du territoire national, cela ne fut rien comparé aux difficultés des Français.

⁴⁵ Max HEUBES, *op. cit.*, p. 163.

⁴⁶ Si aujourd'hui les différences entre les dialectes sont encore marquées, en 1914 cela l'était d'autant plus qu'aucun moyen de communication moderne ne donnait l'occasion d'entendre les autres dialectes ou le haut allemand (*Hochdeutsch*).

⁴⁷ Anne DESPLANTES, *op. cit.* p. 60-61.

⁴⁸ Entre autres contre les francs-tireurs, qu'ils aient réellement été si nombreux que le prétendaient les Allemands ou non.

⁴⁹ Max HEUBES, *op. cit.* p. 178.

⁵⁰ Adolph SARTER, *Die deutsche Eisenbahnen im Kriege, Stuttgart, Berlin, Leipzig, Deutsche Verlags-Anstalt, 1930, p. 67.*

Le réseau national français est partagé entre plusieurs compagnies, qui se sont fait concurrence pendant des décennies, et qui n'utilisent ni le même matériel, ni la même signalisation, ni même parfois le même écartement de voie. Ainsi un conducteur du P.O. (Paris-Orléans) ne fut pas forcément très à son aise pour conduire une locomotive du P.L.M. (Paris-Lyon-Marseille), d'autant plus s'il conduisait sur les voies du réseau du Nord. Un tel cas de figure, ici complètement fictif, a très bien pu se produire. Ceci est le résultat d'une véritable « incohérence⁵¹ » dans la création et l'organisation des réseaux ferrés. Le ministère des travaux publics, via la DCF, accorde les concessions aux compagnies, mais n'a pas de réel pouvoir ni de vue d'ensemble sur le fonctionnement des réseaux. Les différences de conception et de réalisation au niveau des réseaux d'intérêt général sont encore plus flagrantes au niveau de ceux d'intérêt local. C'est un « état d'anarchie » tel que bien souvent la liaison entre ces réseaux, pourtant voisins mais devenus des entités complètement distinctes, est impossible⁵². Les différents écartements de rails et autres détails techniques pouvant entraîner, par exemple, des déraillements.

Selon le colonel Le Hénaff, qui fut commissaire militaire du réseau de l'Est et directeur des chemins de fer aux armées, « c'est cette tour de Babel que l'autorité militaire devait, d'un coup de baguette magique, transformer à la minute de la mobilisation, en un ensemble cohérent et parlant la même langue⁵³ ». Ces différences ont aussi affecté le service des gares. Les wagons pouvaient être à tampons unique ou double mais aussi placés à une hauteur différente, ce qui modifiait le système d'attelage, et donc pouvait empêcher la formation correcte d'un train⁵⁴. Le matériel des compagnies va vite être dispersé sur l'ensemble du réseau français. C'est donc un réel creuset du matériel et du personnel qui va avoir lieu, et les compagnies sont alors responsables en cas d'accident ou d'avarie du matériel présent sur leurs réseaux, quelle qu'en soit l'origine⁵⁵.

Conséquences pour l'espace ferroviaire

Dans les premiers jours de la mobilisation les gares ont connu un changement radical puisque les civils n'y furent, en principe, plus autorisés. Les uniformes étaient présents partout, que ce soit aux abords des gares avec les policiers ou à l'intérieur avec les militaires de toutes les armes

⁵¹ Pierre LEPAGE, *op. cit.*, p. 76.

⁵² *Id.*

⁵³ *Id.*

⁵⁴ Pierre LEPAGE, *op. cit.*, p. 76 ; Pierre HAMP, *op. cit.*, p. 35.

⁵⁵ SHAT, 16N2816, note du 17 septembre 1915.

et les uniformes des cheminots. La gare devient une sorte « d'extension du front⁵⁶ ». Différents brassards, symboles de fonctions particulières, ont été portés par beaucoup d'acteurs présents au sein de la gare : les membres de la Croix-Rouge, et des *Bahnhofsmissions* (missions de gare) pour l'Allemagne, les cheminots mobilisés, les GVC (Gardes des Voies de Communication), les plantons militaires.

Bien sûr il y a des exceptions. Le journaliste Antoine Delecraz parvient, après des pourparlers avec la sentinelle, et sans livret militaire, à s'introduire dans la gare du Nord, bien que celle-ci fût gardée et protégée par une légère palissade en bois. Il confirme : « Amis ou parents ne peuvent franchir la barrière fragile. Sous le hall, des trains militaires sont alignés, vides et garnis de fleurs⁵⁷. » Pourtant la gare parisienne d'Orsay est pleine de gens cherchant à fuir la ville pour le sud du pays, auxquels se mêlent les transports militaires⁵⁸. Madame Kunze, alors petite fille, se souvient avoir été bloquée pendant deux heures à la gare de *Frankfurt am Main* pour rejoindre Darmstadt, car les trains pour les civils étaient relégués derrière les trains militaires. Elle décrit une gare où le désordre régnait puisque les habitants de la ville, les vacanciers sur le retour, et les soldats s'entremêlaient, alors que le service de bagages n'était plus assuré⁵⁹. En théorie le trafic commercial⁶⁰ fut suspendu ou très limité en août 1914. C'est ce que confirme Henri Désagneaux, cheminot de métier et mobilisé dans le service des chemins de fer : « Le service n'est pas encore organisé ; les trains de voyageurs, comme ceux de marchandises, n'existent plus. L'horaire de mobilisation est entré en vigueur, mais la gare ignore les heures de passage⁶¹ ».

Dès le début de la guerre, en France, les gares et stations doivent adresser les communications concernant les incidents, accidents ou tentatives criminelles à l'Autorité militaire et aux organes de la compagnie. Il n'est plus besoin d'en informer, comme en temps de paix, « le procureur de la république, le juge de paix, le commissaire de police ou le maire dans le ressort duquel est survenu l'incident ou accident, non plus que MM. les commissaires de Surveillance Administrative ou Ingénieurs du Contrôle ». C'est l'autorité militaire qui jugera s'il est nécessaire d'informer les autorités civiles et judiciaires ainsi que le contrôle administratif. Seules les déclarations d'accidents du travail concernant les agents de la Compagnie, blessés en service, et

⁵⁶ Adrian GREGORY, *"Railway stations : gateways and termini Capital Cities at war." A cultural history*, Cambridge Univ. Press, 2007, p. 37.

⁵⁷ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant la mobilisation, notes d'un immobilisé : des faits, des gestes, des mots...* 31 juillet-22 août, Genève, « La Suisse », p. 51.

⁵⁸ *Ibid.*, op. cit., p. 30.

⁵⁹ *Darmstadt*, p. 108.

⁶⁰ C'est-à-dire les transports pour les civils et les marchandises.

⁶¹ Henri DÉSAGNEAUX, *Journal de guerre 14-18*, Paris, Denoël, 1971, p. 15. (2 août 1914 gare de Nogent-le-Perreux).

les certificats médicaux continuent à être déposés en mairie comme par le passé⁶².

La justice militaire va également être appliquée pour beaucoup de cas concernant l'espace ferroviaire. En Allemagne, qui se rend coupable de sabotage dans l'enceinte du chemin de fer peut être condamné à mort⁶³. En France, « en cas de crimes ou de délits commis dans les emprises du chemin de fer, une plainte en Conseil de Guerre contre le ou les auteurs du crime ou délit sera adressée dans le plus bref délai par le commissaire militaire du Réseau au Général commandant de l'Armée ou la région, dont le territoire est intéressé⁶⁴ ».

En France les agents des réseaux risquent également, au cas par cas et selon la gravité de la faute d'être jugés par les tribunaux militaires⁶⁵ puisque « les agents des chemins de fer font partie d'un personnel militarisé et soumis à l'autorité directe d'un chef militaire. » Il est également rappelé que ces agents doivent porter une carte d'identité signée par leur chef et un brassard matricule, afin de permettre un contrôle à tout instant⁶⁶.

En Allemagne la circulation sur les voies, quand elles ne sont pas publiques, ou dans les dépendances des gares, en dehors des lieux où le public est admis, n'est autorisée que pour les représentants de l'administration du chemin de fer, les fonctionnaires du ministère public, de la justice, de la direction des forêts et de la police si cela est nécessaire pour l'exercice de leurs fonctions. Les employés des télégraphes et des douanes y sont également autorisés ainsi que les officiers allemands chargés d'inspecter pour des motifs de service. Toutes ces personnes, si elles ne sont pas reconnaissables à leur uniforme, doivent alors être porteuses d'un justificatif⁶⁷. En France la présence sur les voies ou dans des dépendances de la gare de toute personne étrangère au service ou n'ayant pas de raisons motivées et justifiées par une autorisation officielle est également interdite. Finalement pour les deux pays, et même si les dénominations peuvent varier, en plus de la police des chemins de fer déjà en place, plusieurs postes ont été créés pour effectuer contrôle et surveillance. Pour assurer une surveillance permanente des voies et des autres bâtiments de la gare, ou encore des ouvrages d'art un service très important de gardes des voies militarisés fut mis en place. Les accès aux gares sont contrôlés par des soldats, plantons ou sentinelles, qui vérifient si les personnes présentes en gare ou voulant y entrer ont une raison valable. Ils représentent le premier ou le dernier point de contrôle de l'espace ferroviaire. Que ce soit dans la gare même ou devant celle-ci cette surveillance est souvent accompagnée de barrières

⁶² SHAT, 16N2816, *Ordre de Service n° 61*, Paris le 13 novembre 1914. Et CNAH SNCF, 111LM13.

⁶³ Michael STÖCKER, „*Augusterlebnis 1914*“ in *Darmstadt : Legende und Wirklichkeit*, Darmstadt : Roether, 1994, p. 108.

⁶⁴ SHAT 16N2816, GQG, le 28 janvier 1916.

⁶⁵ SCNAH SNCF, 111LM13.

⁶⁶ CCNAH SNCF, 95 lm 4 *Ordre de service de la commission de réseau du nord*, n° 418.

⁶⁷ BArch. PH15/55.

ou barrages empêchant une entrée collective dans le bâtiment ou sur les quais. Ces barrages sont évoqués dans de nombreuses sources⁶⁸, et le photographe Lansiaux a légendé une de ses photos prises fin août 1914 devant la gare de l'Est où l'on observe une de ses barrières : « Difficultés d'entrer dans les gares⁶⁹ ». Les contrôleurs de quai des compagnies effectuent également un contrôle. En Allemagne dans les territoires occupés il est précisé qu'« à moins d'autres prescriptions spéciales, les agents de police des chemins de fer sont chargés de la surveillance des places devant les stations⁷⁰ ». En France, plus exactement à Paris, les commissaires militaires ont autorité dans les gares, mais en dehors de celles-ci c'est la police municipale, la Sûreté générale ainsi que les militaires de la Place de Paris, qui patrouillent en ville et donc assurent la surveillance autour des bâtiments voyageurs⁷¹.

Le Militaire ayant pris le contrôle du réseau ferré et de ses gares, il est le premier référent pour tout ce qui concerne le chemin de fer et ce tout au long de la guerre. Ainsi Foch rappelle, selon l'instruction du 30 juin 1900 « que dans toutes les gares, le commissaire de gare est placé, en ce qui concerne le maintien de l'ordre, sous l'autorité du Commandant de la Région et du Commandant de la subdivision, et qu'il y exerce les attributions d'un commandant d'Armes, telles qu'elles sont définies par le service des places. Il a le devoir de prendre ou de proposer toutes les mesures qu'il juge utiles en vue de prévenir le désordre à l'intérieur de la gare et dans ses dépendances et pour satisfaire au besoin de toute nature des troupes ou des militaires de passage⁷² ».

La gare est donc clairement militarisée tout autant au sein de son organe décisionnel que physiquement dans son enceinte avec des militaires chargés de la surveillance, des contrôles et de la sécurité, et ceux présents pour prendre le train. C'est ce qu'exprime le compte rendu local de Berlin de l'association *Bahnhofsmision* : « Quelle que soit la gare où l'on se rendait, partout le militaire dominait les quais, les salles d'attente, chaque recoin⁷³ ». Toutefois ces limitations d'accès aux gares ont pu varier selon l'endroit et l'époque. Strictement appliquée au début du conflit, cette limitation connut des exceptions mais pas pour les civils ordinaires. Charles le

⁶⁸ Par exemple Pierre LACROIX, *L'été 1914 à Lons-le-Saunier : l'abbé Poulin et son journal*, Société d'émulation du Jura, 1978, p. 313 ou BArch, PH 15/103 ; MSG 2/4944. (ms bcp plus encore). Par exemple milieu haut colonne gauche 4707 ds Hetzer, *Gerhard und Tröger, Otto-Karl, Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835 – 1920*, München, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, 2001, p. 426.

⁶⁹ Fonds du photographe Charles LANSIAUX de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris. Photo 207-73698-26.

⁷⁰ BArch PH 15/55.

⁷¹ Emanuelle CRONIER, *L'échappée belle : permissions et permissionnaires du front à Paris pendant la Première Guerre mondiale*, thèse, U. Paris Panthéon-Sorbonne, 2005, p. 536.

⁷² Archives Nationales (A.N.), F/14/1138, document du 20 juin 1917. Qui, suite aux nombreux incidents causés par les permissionnaires français, rappelle les devoirs et la place dans la hiérarchie des commissaires militaires de gare.

⁷³ 16. *Rundschreiben der Deutschen Bahnhofsmision*, Berlin, mai 1915, p. 11.

„Auf welchen BHF man auch kam, überall beherrschte das Feldgrau die Bahnsteige, die Wartehallen, jedes Winkel.“

Goffic, poète breton, se trouvant dans sa petite ville natale de Lannion début août 1914 écrit : « L'accès des quais étant interdit (l'autorité militaire n'a fait exception que pour le corps municipal et la musique) la foule s'est massée au-dehors, le long des claires-voies. En se haussant sur la pointe du pied, on peut apercevoir les mobilisés qui embarquent⁷⁴. »

Une fois la mobilisation terminée les voyageurs civils eurent de nouveau accès aux gares même si durant tout le conflit, l'autorité militaire se réserva le droit de suspendre cette autorisation. Dans les petites villes munies d'une seule gare, celle-ci a naturellement été de nouveau accessible avec la reprise du trafic civil, tandis que dans les grandes villes certaines gares restèrent plus longtemps interdites. Dans une volonté de séparation des civils et des soldats ou dans un but pratique, des gares non prévues pour un accueil du public, comme les gares de marchandises par exemple, furent utilisées pour les trains de troupes, de blessés ou de permissionnaires.

L'accès à la zone des Armées et la circulation en son sein sont, eux, très réglementés et surveillés durant tout le conflit.

Zonage du territoire et circulations

« Nous sommes allés visiter les ruines de la malheureuse petite ville de Revigny, incendiée et bombardée il y a un an, lors de la bataille de la Marne. Il nous a fallu naturellement un sauf-conduit bien en règle car la gendarmerie est très sévère à la gare. [...] Avant de monter dans le train du retour, nous avons vu confiner un monsieur dans la gare en attendant le départ de son train⁷⁵ ».

Alors que les ressortissants français peuvent circuler librement dans la zone de l'Intérieur, excepté pour les départements frontaliers, où il est nécessaire d'être muni d'un sauf-conduit pour s'y rendre, en sortir ou y circuler, la circulation dans la zone des Armées est, elle, beaucoup plus réglementée. Afin d'y pénétrer et d'y circuler, les habitants de la zone de l'Intérieur ont besoin d'un sauf-conduit, identique à celui nécessaire pour les départements frontaliers. La zone des Armées elle-même est divisée en deux zones, séparées par une ligne dite de démarcation. Au-delà de cette ligne s'étend la « zone spéciale » ou « zone réservée », qui marque la zone directe du front et des opérations en cours. Personne ne peut y pénétrer sans une autorisation spéciale. Les gares qui jalonnent cette ligne de démarcation, modifiable selon l'évolution

⁷⁴ Charles LE GOFFIC, *op. cit.*, p. 40.

⁷⁵ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre, 1914-1918*, Paris, Hachette littératures, 2004, p. 272-273.

des opérations, se situent sur une ligne dite Delle-Calais. Arrivés à une de ces stations tous les voyageurs doivent descendre du train afin de demander au commissaire militaire de la gare, en justifiant du but de leur voyage, une autorisation spéciale. Si celle-ci leur est refusée ils sont alors renvoyés vers la zone de l'Intérieur. Les civils résidant dans la zone réservée doivent être munis d'un sauf-conduit pour y circuler et d'un sauf-conduit spécial pour en sortir et y revenir. Selon le type de sauf-conduit les autorités compétentes varient, ils peuvent être délivrés par un commissaire de police, un maire, ou un préfet. Seul ce dernier est compétent pour les sauf-conduits permettant de se rendre à l'étranger, ou jusqu'aux gares de la ligne de démarcation. Ces sauf-conduits doivent toujours spécifier l'identité du voyageur, le fait que le voyage est effectué en chemin de fer et indiquer l'itinéraire à suivre. La réglementation émise par le ministère de la guerre précise : « Le sauf-conduit doit être exigé aux guichets des gares pour la délivrance des billets et peut, en outre, être vérifié en cours de route par les agents assermentés des Compagnies de chemins de fer, par les autorités militaires des gares (commissaires de gares et gendarmes) et par les commissaires et agents de police. Les voyageurs doivent être toujours munis des pièces pour prouver leur identité et justifier le but de leur voyage⁷⁶. »

En effet une des missions principales des gendarmes pendant le premier conflit mondial fut de limiter les déplacements inutiles des civils ou des militaires et d'éviter les venues indésirables dans la zone des Armées. Pour cela et afin de lutter contre les déserteurs, de réorienter les soldats égarés ou perdus, et de lutter contre la venue des prostituées, les gendarmes effectuent des contrôles le long des grands axes de communications et dans les gares⁷⁷. Pourtant si les instructions et les règles semblaient claires elles ne furent apparemment pas assez respectées puisque la surveillance dans la zone des Armées, et plus particulièrement l'accès à la zone réservée, fut un problème récurrent au fil de la guerre.

Plusieurs documents officiels de la 1^{re} armée permettent de mieux saisir ces difficultés. En avril 1915 l'état-major rappelle que les personnes arrivant aux gares de la ligne de démarcation, pour y entrer ou en sortir sans justificatifs sont renvoyées vers la localité d'où ils viennent. En cas de refus la gendarmerie les y reconduit⁷⁸. Dès septembre 1915 le Général commandant la 1^{re} armée demande que les contrôles soient plus rigoureux. En plus des contrôles permanents dans les gares de la ligne de démarcation, il est demandé d'exercer un contrôle des trains au départ

⁷⁶ Archives municipales Lyon (AML), 1 229 WP 005 et Archives départementales (AD) Rhône, 1M44, *Règlementation sur la circulation des Français dans la zone de l'Intérieur et dans la zone des Armées*, Lyon 5 avril 1915.

⁷⁷ Louis-Napoléon PANEL, *Gendarmerie et contre espionnage*, Maisons-Alfort : Service historique de la Gendarmerie nationale, 2004, p. 54 et Gendarme, la grande guerre : « forcer, au besoin, leur obéissance », Paris, nouveau monde, éd. Ministère de la défense, 2013, p. 347 et 354.

⁷⁸ SHAT 19N255, *document du 10 avril 1915*.

et à l'arrivée dans toutes les gares de la zone réservée et de présenter un rapport toutes les semaines. Pour cela, en plus des gendarmes des étapes et de la gendarmerie régionale, virgule un détachement de 16 douaniers de la place de Toul fut mis à disposition⁷⁹. On rappelle également aux commissaires militaires des gares le nom des stations de la zone réservée, et l'obtention obligatoire de l'autorisation spéciale pour y pénétrer ou en sortir. Certains voyageurs pouvant en être dispensés, comme les « voyageurs qui présenteront un télégramme officiel émanant de l'autorité militaire et constatant qu'un de leurs parents est blessé ou malade dans une formation sanitaire ». Plus de six mois après la promulgation de la « réglementation sur la circulation dans la zone de l'Intérieur et la zone des Armées » son application semble donc encore assez inégale.

Bien sûr ces rappels ont aussi pour but de renforcer la lutte contre l'espionnage. Ainsi en juin 1915 on requiert une attention particulière puisque la réouverture de la saison dans les villes d'eau, telles Vittel, Contrexéville, Martigny, « va occasionner une affluence de visiteurs parmi lesquels peuvent se glisser des étrangers suspects⁸⁰ ».

Les très nombreux ordres de service de la commission de réseau du Nord pour l'année 1916 rappellent la réglementation quant à la délivrance des billets à destination des gares de la zone réservée. Il y est stipulé que les gares « même munies d'une commission de gare » peuvent délivrer des billets à destination des gares situées dans la zone réservée seulement sur présentation au guichet « des pièces exigées pour franchir la ligne de démarcation et notamment de la pièce C (autorisation spéciale délivrée par l'autorité militaire)⁸¹ ». Mais ces rappels sur la réglementation ne valent pas uniquement pour la zone des Armées. Tout d'abord cette réglementation peut connaître des modifications ponctuelles. Par exemple en avril 1918, afin d'éviter une surpopulation de l'agglomération havraise « causée principalement par les trop grandes facilités de déplacement accordées, pour se rendre au Havre, aux sujets belges de la zone de l'Intérieur », il est décidé que les maires et commissaires de police ne délivreront de sauf-conduits pour cette commune qu'après en avoir fait la demande aux services du préfet et uniquement si le gouvernement belge délivre une autorisation spéciale aux demandeurs⁸². En mai 1918 le préfet du Rhône se voit obligé de rappeler les termes du décret du 2 avril 1917 concernant les autorisations de circulation sur le territoire national des étrangers en possession d'une carte d'identité ou du récépissé la remplaçant. Ces documents font office de sauf-conduits, une fois

⁷⁹ SHAT 19N255, *document du 27 septembre 1915*.

⁸⁰ *Ibid.*, *document du 16 juin 1915*.

⁸¹ CNAH SNCF, 95 lm 4, *Ordre de service n° 359 de la commission de réseau du nord*.

⁸² AML, 1 229 WP 005, *document du 25 avril 1918*.

visés, pour déplacement par la préfecture. Les maires ou commissaires de police doivent donc cesser de délivrer des sauf-conduits volants⁸³. En octobre 1918 le préfet rappelle de nouveau aux maires et commissaires de police qu'un visa pour sortir du territoire national ne peut être délivré que par les préfets. En effet de nombreux voyageurs se présentent aux gares frontières, ou aux ports d'embarquement, avec des passeports visés seulement par les maires ou commissaires, et même parfois avec un simple sauf-conduit⁸⁴.

Tous ces rappels à la bonne application des règlements ont en fait une double raison d'être. Premièrement l'administration militaire et civile veut éviter des déplacements inutiles sur les réseaux ferrés qui provoqueraient un engorgement et un encombrement des gares marquant une frontière, que ce soit avec un autre pays ou avec une autre zone du territoire. En août 1916 on menace de sanctions les commandants de dépôts et les chefs de service de la 14^e région qui autorisent des permissionnaires à partir pour les cantons-frontières, notamment les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, frontaliers de la Suisse, sans en avoir obtenu l'autorisation par le commandant de gendarmerie de leur arrondissement. Ce cas de figure, qui se produit journallement, a pour résultat « l'arrêt dans les gares d'un grand nombre de permissionnaires pendant tout le temps indispensable aux commissaires de gare pour demander et recevoir du commandant de la Gendarmerie, l'autorisation pour les hommes en cause, de pénétrer dans la zone interdite, et comme conséquence, des difficultés de toute nature pour le logement et l'alimentation de ces hommes⁸⁵ ». Deuxièmement ces rappels ont pour but de lutter contre la facilité des commissaires de police de quartier et des maires, surtout des petites communes, à délivrer des sauf-conduits. En effet ceux-ci, plus proches de leurs administrés, ont dû avoir tendance à accorder des autorisations de déplacements pour des motifs que l'autorité militaire n'aurait, elle, pas jugés nécessaires⁸⁶. Le préfet, haut représentant de la république et administrant un territoire bien plus vaste que les maires ou commissaires de police, devait être moins enclin à délivrer des autorisations par amitié ou favoritisme. C'est du moins ce qu'on attendait de lui, ce qui ne l'empêchait pas de recevoir de très nombreux courriers lui demandant d'agir en faveur de telle ou telle demande concernant aussi bien des militaires que des civils⁸⁷.

La question des conditions de circulation ne s'arrêta pas avec l'armistice puisque tant que la démobilisation complète n'a pas eu lieu les différentes zones restèrent valables. Par exemple,

⁸³ AML, 1 229 WP 005, *document du 2 mai 1918*.

⁸⁴ *Ibid.*, *document du 11 octobre 1918*.

⁸⁵ AML, 115 II 53, *Circulaire n° 263 du 2 août 1916*.

⁸⁶ Cette remarque est aussi valable pour l'accord donné par les maires pour obtenir une permission agricole.

⁸⁷ Voir par exemple la correspondance du préfet du Rhône in AD Rhône, 1M143.

l'accession à l'Alsace-Lorraine, rattachée à la 2^e section de la zone des Armées depuis le 29 décembre 1918, nécessitait l'obtention d'un sauf-conduit, et ce même pour les Alsaciens-Lorrains⁸⁸.

Un zonage important dans l'activité ferroviaire

La division en différentes zones du territoire a aussi joué un rôle important pour la répartition des tâches sur le réseau ferroviaire. La limite entre la zone de l'Intérieur et la zone des Armées, marquée par les « gares régulatrices », et celle interne à la zone des Armées, marquée par les gares de la ligne de démarcation, ont une importance capitale dans l'organisation des transports ferrés. Les gares de la ligne de démarcation, dites gares de transition, sont le lieu où la jonction se fait entre le personnel civil et le personnel militaire en charge de l'exploitation des lignes ferroviaires. Les agents des compagnies du temps de paix entretiennent les voies et conduisent les trains dans toute l'étendue du territoire et le réseau des armées en deçà de la ligne de démarcation tandis qu'au-delà de cette ligne c'est un personnel complètement militarisé qui prend le relais : « les stations de transition sont les stations qui séparent les sections de lignes exploitées par le personnel du réseau et les sections de lignes exploitées par les troupes du chemin de fer⁸⁹ ».

Pour les trains circulant dans une zone proche du front « l'observation des règlements, ordres de service et instructions du temps de paix, s'arrête sur les lignes situées à proximité immédiate du front, à des gares dites *Stations de transition* » puisqu'à partir de là ce sont les troupes du chemin de fer qui exploitent la ligne⁹⁰. L'exploitation de la ligne au-delà des gares de transition est confiée aux commissions des chemins de fer de campagne, qui sont sous la responsabilité de la DCF. Ces commissions disposent d'une ou plusieurs « compagnies de sapeurs des chemins de fer » ou de « sections actives des chemins de fer de campagne ». Ce sont donc eux qui assurent le transport dans la zone des opérations ainsi que l'entretien, la remise en état et la construction des voies ferrées en arrière du front. Selon l'importance du trafic chaque section exploite cent à trois cents kilomètres de lignes⁹¹. Il existe également des stations dites de jonction séparant les sections de lignes exploitées par deux troupes différentes de chemin de fer, notamment par les sections de chemin de fer de campagne et les compagnies de sapeur du gé-

⁸⁸ AML, 1 229 WP 005. Le 3 janvier 1919.

⁸⁹ CNAH SNCF, 95 lm 4, Ordre de service commission du nord, n° 506.

⁹⁰ *Ibid.*, Ordre de service, n° 385.

⁹¹ Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 64-65.

nie d'avant-garde⁹². Enfin, au plus proche du front se trouvent les gares de ravitaillement c'est là que s'établit le contact entre les services des chemins de fer et les équipages des corps d'armée⁹³.

Les gares régulatrices sont, en principe, les portes d'entrée ferroviaire de la zone des Armées, même si dans les faits certaines se trouvent assez loin dans cette zone. Après le premier mois et demi de guerre, phase où les gares régulatrices furent déplacées plus en arrière puis plus en avant en fonction des évolutions du front⁹⁴, elles se fixent durablement pour le reste de la guerre, même si certaines sont créées au cours du conflit. Elles sont dotées d'une commission régulatrice, « véritable trait d'union entre le réseau de l'intérieur et le réseau des armées⁹⁵ ». Tous les trains qui viennent de la zone de l'Intérieur et qui se dirigent vers la zone des Armées et ceux prenant le chemin inverse passent par une des gares régulatrices. Il y a en fait deux courants indispensables pour la vie du front et la bonne conduite de la guerre : un courant de ravitaillement et un courant d'évacuation « dont le débit ne peut être assuré que par le chemin de fer et qui, sans interruption, coulent de l'intérieur vers les Armées où elles desservent les approvisionnements et des Armées vers toutes les régions du territoire, où elles répartissent tout ce que la lutte a rendu impropre à un service plus prolongé⁹⁶ ». Que ce soit pour le transport de marchandises, de matériels, ou d'hommes (troupes, blessés, permissionnaires) chaque train doit y passer puisque c'est à la gare régulatrice que tout est regroupé, trié, complété, aiguillé et contrôlé. C'est une porte de passage obligatoire où les trains sont orientés vers leur destination finale. C'est aussi là qu'un contrôle est établi pour vérifier qui ou quoi rentre et sort de la zone des Armées.

S'ils ont bien sûr d'autres buts, comme l'arrestation de déserteurs potentiels ou la vérification du matériel transporté, l'objectif principal de ces contrôles est d'arrêter les personnes non autorisées à pénétrer dans la zone des Armées, et donc comme souvent ce sont les probables espions qui sont visés. Car si les trains circulaient sans passer par cette gare un désordre complet régnerait et « ils créeraient aussi entre la zone [sic] des opérations, dont le secret doit être gardé, et la zone de l'intérieur, où peuvent travailler avec un peu plus de sécurité les espions ennemis, des liaisons par lesquelles fuiraient [sic] sans difficulté les multiples renseignements de tout ordre qu'il est nécessaire de ne pas divulguer ». Au vu de leur importance capitale pour la conduite de la guerre, les gares régulatrices sont, comme toutes gares importantes, chapeau-

⁹² CNAH SNCF, 95 Im 4, *Ordre de service*, n° 506.

⁹³ Pierre LEPAGE, *op. cit.*, p. 79/81.

⁹⁴ Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 96 et p. 105.

⁹⁵ Pierre LEPAGE, *op. cit.*, p. 74-75.

⁹⁶ SHAT, 16N2826, *Document* : « Une journée dans une Gare Régulatrice pendant la guerre. Décembre 1916 ».

tées par une double autorité civile et militaire.

Le territoire national français a donc été dès le début de la guerre divisé en plusieurs zones, qui se précisèrent avec la fin de la guerre de mouvements. Au fil du conflit d'autres parties du territoire purent être interdites d'accès aux soldats soit par crainte de désertions, comme la zone frontalière avec l'Espagne⁹⁷ soit pour des raisons sanitaires afin d'éviter la propagation de maladies contagieuses⁹⁸. L'accès à Paris, déjà contrôlé dès le début des hostilités, fut fortement renforcé, en particulier pour lutter contre la venue des permissionnaires non originaires de la région parisienne. Au contraire de Paris, proche du front et exerçant une véritable attraction pour les soldats, Berlin de par sa position géographique ne semble pas avoir connu le même engouement.

Allemagne

En ce qui concerne l'Allemagne, bien que les territoires envahis soient découpés en plusieurs zones distinctes (MED), ce sont principalement des séparations administratives. Le fait que la guerre ne se déroule pas sur le territoire national a beaucoup plus limité les venues de civils vers le front. En effet, alors qu'en France, la zone des Armées n'est qu'une limitation au sein même du pays, en Allemagne il faut d'abord passer la frontière. Il n'y avait pas de civils allemands qui habitaient dans les territoires occupés, et les trains en direction du front étaient donc exclusivement composés de militaires. La séparation était bien plus claire qu'en France et donc la transgression bien plus compliquée.

Les visiteurs sont interdits dans la région du front et si des exceptions existent, les bénéficiaires sont alors munis d'un bon d'autorisation (*Erlaubnisscheine*)⁹⁹. Si de tels ordres ont été promulgués c'est bien que des tentatives ont dû avoir lieu, malheureusement aucun exemple concret n'apparaît dans les archives ou les sources consultées.

Les membres d'associations de soins ou d'aides, comme la Croix-Rouge, ont pu passer la frontière dans des conditions bien précises. Des femmes soignantes ont pu exercer dans la zone du front, comme dans des infirmeries de gares ou des trains sanitaires. Toutefois ce sont géné-

⁹⁷ Georges Ribeill, *Les cheminots en guerre - Le personnel des compagnies de chemins de fer*, Tome ii, thèse, École nationale des ponts et chaussées, n°isy-le-Grand, 1988, p. 18 ; L'activité intense des gr est développée plus en profondeur dans le chapitre ii de cette partie.

⁹⁸ Ce sont alors souvent des villes précises qui sont pour un temps interdit d'accès, particulièrement aux soldats en permission voir par exemple les nombreux documents in AML, 115 ii 53.

⁹⁹ BArch, PH 15/104, *Verordnungsblatt der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen (Brüssel) n° 21. 19. August 1915.*

ralement les membres masculins de ces associations qui étaient autorisés à passer la frontière¹⁰⁰.

Que ce soit dans la zone des Armées ou la zone de l'Intérieur en France et sur une partie importante du territoire en Allemagne, l'espace ferroviaire fut surveillé et sécurisé par les militaires.

GVC et *Bahnschutz*

« *Partout, des escouades de factionnaires protègent les routes, les croisements, les stations, tous les centres nerveux de la mobilisation*¹⁰¹. »

Origines et composition du service

Dès la fin du XIX^e siècle le ministère des travaux publics français, craignant la présence d'espions sur les voies et de probables attaques sur le réseau ferré, souhaitait la mise en place d'un service de surveillance, basé principalement sur une vigilance augmentée des employés du rail¹⁰².

Pour sécuriser le réseau en prévision d'un futur conflit, le service de police des voies ferrées et de leurs abords, constitué de réservistes de l'armée territoriale, est créé le 7 janvier 1887. Ce service, réorganisé en 1890, devient l'une des composantes du service de garde des voies de communication¹⁰³. Cependant l'organisation et les instructions pour ce service vont être définitivement fixées en octobre 1910. Le 1^{er} Bureau de l'état-major de l'armée fait paraître l'« instruction sur les devoirs des gradés (supérieurs au chef de poste)¹⁰⁴ » et l'« instruction pour les postes¹⁰⁵ » du service de garde des voies de communication¹⁰⁶. Ces deux documents expliquent sur vingt-cinq pages la mise en place du service, l'organisation des postes qui se forment dans la gare, la mise en relation avec les agents des compagnies de chemin de fer et les visites des postes de surveillance par les gradés. L'uniforme, l'armement des hommes ou encore leur ravitaillement en nourriture sont également détaillés. Ce qu'il est important de retenir est que la mise en place de ce service est antérieure à la mobilisation. Cela signifie que dans les jours

¹⁰⁰ Else KOCH „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland: Frauen und Männer an der Heilbronner Heimatfront“, in *Kriegserfahrungen. Studien zur Sozial- und Mentalitätsgeschichte des Ersten Weltkriegs*. Gerhard HIRSCHFELD ; Gerd KRUMEICH ; Dieter LANGEWIESCHE ; Hans-Peter ULLMANN (dir.), Essen, Klartext, 1999, p. 44.

¹⁰¹ Maurice LARROUY, *Les vagabonds de la gloire, Le réveil du croiseur* in *La revue de Paris*, Paris, 1916, p. 341.

¹⁰² A.N. 19 770 958, TT 695, *Lettre confidentielle du ministre des travaux publics du 16 février 1892*.

¹⁰³ <https://gvc-14-18.pagesperso-orange.fr/Histoire/Histoire189007AcreationSGVCjuillet1890.html>

¹⁰⁴ SHAT, 16N2810, *Instruction du 19 octobre 1910*.

¹⁰⁵ *Ibid.*, *Instruction du 20 octobre 1910*.

¹⁰⁶ Ces *Gardes des Voies de Communication* seront désignés dans le reste de ma thèse, comme ils le sont dans la plupart des archives, sous le terme de GVC.

avant la mobilisation, le service des GVC était déjà en train de s'établir dans les gares et le long des voies ferrées. La gare a donc connu une militarisation avant que la mobilisation soit proclamée. Cette surveillance des voies de chemins de fer va s'étendre à l'ensemble du territoire. Un décret de 1913 précise toutefois que pour les zones d'occupations de l'armée, la surveillance incombe au commandant de troupe. Cette mesure supplémentaire concerne les voies nouvellement reprises à l'ennemi ou en travaux après reprise, car l'on craint que l'ennemi ait pu laisser des agents sur place¹⁰⁷.

En Allemagne, où l'état-major comptait s'appuyer massivement sur le train en cas de nouveau conflit, la surveillance des voies était également planifiée. En 1912 il est décidé qu'en cas de mobilisation les installations électriques et les réserves d'eau, utiles pour la bonne marche des trains et qui sont proches des gares, seront surveillées militairement pour éviter tout sabotage.¹⁰⁸ Début 1914 des craintes d'attentats qui pourrait entraver l'efficacité d'une mobilisation sont relayées par la presse et reprises par l'armée¹⁰⁹.

À la fin du mois de juillet, quand la crise commence à menacer sérieusement la paix, un service de surveillance commence à être mis en place. Le 25 juillet 1914 il est signalé, qu'en ces « temps de tension politique¹¹⁰ », les mesures concernant la surveillance du réseau sont à mettre tout de suite en œuvre. Les ponts et les tunnels des grosses villes sont à surveiller, et en plus de la surveillance classique, celle pour les lignes d'intérêt militaire doit être renforcée¹¹¹. Le 26 juillet 1914 il est décidé que les hommes chargés de la surveillance des voies vont être armés. La question de l'utilisation de chiens, pour renforcer la surveillance de nuit, est également posée. Beaucoup de documents autour du 25 et 26 juillet évoquent cette « tension politique » ou le fait que « si la situation politique devait continuer à se tendre¹¹² » des mesures plus étendues devraient être prises. La conclusion est à chaque fois la même, la surveillance des installations et du matériel ferroviaire doit être renforcée¹¹³.

Les mesures prises pour la gare de Darkehmen (Prusse)¹¹⁴ fournissent un exemple concret. Plusieurs équipes, composées d'un sous-officier commandant 6 ou 12 hommes, se répartissent pour surveiller le pont du chemin de fer, la gare et ses installations dès que l'« état de danger de

¹⁰⁷ SHAT, 16N2810, note du GQG du 26 avril 1917.

¹⁰⁸ BArch, R4201/689, documents du 25 février et du 10 mars 1912.

¹⁰⁹ *Ibid.*, document du 5 février 1914 reprenant l'article du « Deutsche Tageszeitung » du 20 janvier 1914.

¹¹⁰ „politische Spannung“

¹¹¹ BArch, R4201/689, voir les deux documents du 25 juillet 1914.

¹¹² „wenn die politische Lage sich weiter zuspitzen sollte“

¹¹³ BArch, R4201/689, documents du 25 et 26 juillet 1914.

¹¹⁴ Osjorsk aujourd'hui.

guerre menaçant » „*Zustand drohender Kriegsgefahr*“ est déclaré. Les hommes ne patrouillent donc pas seulement autour de la gare même si celle-ci doit avoir une attention spéciale de leur part¹¹⁵. Toutes ces consignes datent d'avant-guerre et furent appliquées telles quelles. Lorsque la mobilisation est déclarée, elles sont encore renforcées jusqu'à l'arrivée des *Landsturm* (Territoriaux). À Lingenfeld (*Pfalz*) une équipe de 12 hommes et un sous-officier sont chargés d'aller surveiller le pont du chemin de fer sur le Druslach, et ses alentours, au plus tard deux heures après la proclamation du *drohendes Kriegsgefahr*. À partir du troisième jour de la mobilisation, cette équipe sera remplacée par les soldats de la *Landwehr* qui eux-mêmes seront remplacés par ceux de la *Landsturm* au 18^e jour de la mobilisation¹¹⁶. En Allemagne il n'y a pas de service unifié et complètement militarisé, comme celui des GVC en France, puisque même des civils peuvent participer à la défense des voies de communication, j'y reviendrai plus bas. Cependant l'enjeu de sécurisation des voies ferrées est perçu de la même façon qu'en France : « une protection continue et suffisante du train doit être exercée sous le contrôle strict des autorités militaires¹¹⁷ », et ceci durant toute la durée de la guerre¹¹⁸. À ce moment beaucoup au sein de l'état-major allemand sont persuadés que la guerre ne durera que quelques mois et ne se doutent pas que cette surveillance va s'étendre sur plusieurs années.

La défense des voies ferrées contre les armées ou les agents ennemis a aussi pu servir d'excuse. Ainsi, les troupes allemandes vont dès le 1^{er} août 1914 violer la neutralité du Luxembourg. Ils débarquent en gare de Ulflingen, point de jonction avec le chemin de fer belge, et arrachent les voies ferrées. Dès le lendemain plusieurs gares ainsi que des ponts sont occupés à travers le pays. Devant la protestation du gouvernement luxembourgeois dénonçant une violation de la neutralité, Bethmann-Hollweg répondit par un télégramme dans lequel il assurait que les troupes allemandes n'étaient là que pour sécuriser les voies ferrées contre d'éventuelles attaques françaises et que l'Allemagne dédommagerait le Luxembourg. Ainsi il en fut fini du Luxembourg¹¹⁹.

La surveillance des voies ferrées a souvent attiré l'attention des contemporains et ressort de

¹¹⁵ PH 6/I/114. Document n° 3. D'autres exemples locaux sont contenus dans ce carton.

¹¹⁶ Bayerisches Hauptstaatsarchiv (BayHStA), Abteilung IV (Kriegsarchiv), Eisenbahtruppen (wK) 1754.

¹¹⁷ BArch, R4201/689, document du 12 août 1914.

„dauernd eine ausreichender Bahnschutz unter scharfen Kontrolle der Militärbehörden ausgeübt sind.“

¹¹⁸ *Ibid.*, document du 17 août 1914.

¹¹⁹ Voir entre autres Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch der Heere auf dem westlichen Kriegsschauplatz*, Leipzig, Teubner, 1916, p. 14 ; *The German Occupation of Luxembourg*, échanges des télégrammes officiels entre le Luxembourg et l'Allemagne sur cette affaire. <http://www.gwpda.org/1914/luxemboo.html>

beaucoup de témoignages en ce début de guerre¹²⁰. Il est, par exemple, le seul évènement retranscrit pour la journée du 2 août 1914 dans le carnet de guerre du régiment d'Adam Bourdy : « Premier jour de la mobilisation, renforcement de la surveillance du train¹²¹ ». On voit ici que la mobilisation et cette surveillance sont associées. La présence des soldats en poste, de sentinelles sur les ponts, devant les tunnels et le long des voies, qu'il s'agisse de civils ou de militaires, est un élément nouveau dans le paysage de la ville ou de la campagne, et qui symbolise le début de cette période extraordinaire. Mais qui sont ces hommes qui dès le début de la guerre ont été employés à cette tâche, quelque peu ingrate mais sans grand risque, de surveillance des voies de communication ? Commençons par la France, le cas allemand s'avérant plus complexe.

En France ce sont en principe les soldats de l'armée territoriale qui assurent ce service. Il s'agit donc de soldats considérés comme trop âgés pour servir au front. Pourtant Drieu La Rochelle, âgé de 21 ans, sortant de la caserne et qui participera à la campagne de Belgique a fait « le pivot entre gare Saint-Lazare et gare Saint-Augustin » mais a également gardé le tunnel de la gare Saint-Lazare et l'aiguillage de la gare du Nord¹²². Cela prouve que ce ne sont pas seulement les territoriaux qui sont chargés de cette surveillance à l'instar du jeune soldat André Jéramec qui est de garde à la Gare du Nord dans les jours avant son départ pour le front¹²³. Quant aux soldats qui, dans un premier temps, ont été mis en réserve ou faisaient partie de la territoriale, ils ont pu pour autant servir au front par la suite¹²⁴. Les soldats français se trouvant le long des voies ferrées, ou faisant les sentinelles devant ou dans la gare n'ont donc pas tous été des soldats âgés ou n'ayant pas servi au feu.

¹²⁰ Voir par exemple :

Ernst JUNGER, *Kriegstagebuch, Helmuth Kiesel (dir.)*, Stuttgart, Klett-Cotta, 2010, p. 7 ;
 Charles Le GOFFIC, *op. cit.*, p. 38 et 55 ;
 Martin PERCIVAL, *Ceux de l'Aube rouge, journal de guerre d'un gars du 7-9*, Nancy, Thomas, 1931, p. 10 ;
 Antoine DELECRAZ, *op. cit.*, p. 84 et 94-95 ;
 José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance de gare : croquis des premiers jours de guerre (août 1914)*, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916, p. 86-87 ;
 Marcelle LEROUGE, *op. cit.*, p. 92 ;
 Hans DRÜNER, *Im Schatten des Weltkrieges : 10 Jahre Frankfurter Geschichte von 1914 – 1924*, Hauser, 1934, p. 59.
 Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1917, p. 182 ;
 Paul LINTIER, *Avec une batterie de 75 : Ma pièce souvenirs d'un canonnier*, 1914, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916, p. 18 ;
 Maurice LARROUY, *op. cit.*, p. 341 ;
Der deutsche Kolonnenführer. Zentralblatt für die deutschen Freiwilligen Sanitätskolonnen vom Roten-Kreuz, 1^{er} janvier 1915, Heidelberg, p. 17 ;
Das Rote-Kreuz, Central-Organ für deutsche Wohlfahrts- und Wohltätigkeitsbestrebungen. Offizielle Zeitschrift der Deutschen Vereine vom Roten Kreuz, 7. März 1915 (n° 5) p. 168.

¹²¹ Peter FISCHER, « Heute habe ich satt bis an den Hals » : *das Kriegstagebuch des Edesheimer Winzers* ;
 Adam VON BOURDY 1914-1915, *Ludwigshafen am Rhein : pro MESSAGE*, 2006,
 Note 290 : « 2.8. : erste Mobilmachungstag. Verstärkung der Bahnwache. »

¹²² Pierre DRIEU LA ROCHELLE, *Textes retrouvés*, Monaco, éd. du Rocher, 1992, p. 63-64 et p. 67.

¹²³ Julien ARBOIS, *La vie quotidienne des poilus, témoignages intimes de la Grande Guerre*, p. 10.

¹²⁴ Louis Barthas est garde à la gare de Narbonne au début de la guerre et servira ensuite au front pendant plusieurs années. Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre de Louis Barthas, tonnelier 1914-1918*, Paris, F. Maspero, 1978.

En Allemagne, les premières équipes chargées de surveiller les installations ferroviaires pendant la période de « *drohende Kriegsgefahr* » et de la mobilisation, étaient composées d'équipes de fonctionnaires civils, d'équipes militaires et de la police ferroviaire¹²⁵. L'utilisation de personnes civiles pour la défense des installations ferroviaires en cas de conflit date d'une loi de 1873¹²⁶.

Un document intitulé « Instructions générales pour la surveillance du train par des commandos civils de défenseurs du train en cas de mobilisation¹²⁷ » détaille la formation et les buts de ces commandos. Aux services habituels de surveillance des voies et de l'entretien des installations s'ajoute une autre équipe spécialement chargée de la surveillance. Elle se « compose d'équipes d'hommes, qui sont membres d'une association de guerre ou de pompiers, et qui ne sont plus dans l'obligation de servir¹²⁸ ». Ce mélange d'hommes et la part importante du volontarisme marquent le début du conflit en ce qui concerne la surveillance du chemin de fer¹²⁹.

Un remplacement de ces équipes était prévu et ce sont alors les soldats, âgés mais encore en obligation de servir, de la *Landsturm* ou de la *Landwehr* qui furent disposés le long des voies de chemin de fer¹³⁰. Comme le soldat Adam Bourdy chargé de ce service en Lorraine mais qui laissa malheureusement dans son carnet de guerre plus de détails sur les déjeuners dans l'herbe et les avions survolant la gare que de réelles indications sur le service en lui-même. Toutefois ces soldats n'ont pas assuré de manière exclusive ce service, puisqu'en 1916 le statut des civils dans la surveillance du train est encore débattu¹³¹, et que dès le début de l'année 1917, des civils ont été engagés pour cette mission via le « service auxiliaire patriotique » (*Gesetz über den vaterländischen Hilfsdienst*)¹³². On peut alors bien observer la différence entre la théorie et le pratique. La guerre, de par sa longueur et les pertes infligées aux armées, modifie les plans prévus en temps de paix. En Allemagne le manque d'hommes a obligé les autorités à improviser et à différer des plans originaux.

Ainsi, il semble qu'en Allemagne c'est durant toute la durée de la guerre que le train et ses

¹²⁵ BArch, R4201/689, document du 14 septembre 1914. „verwendete Personal sich aus den von Zivilbehörden gestellten Mannschaften, aus militärischen Mannschaften und aus dem über das Bedürfnis der bahnpolizeilichen Bewachung hinausgehenden Personal der Eisenbahnverwaltungen zusammensetze.“

¹²⁶ Selon le § 3 n°. 6 des *Kriegsleistungsgesetzes* vom 13. Juni 1873.

¹²⁷ *Allgemeine Anweisung für die Bahnbewachung im Mobilmachungsfalle durch Zivilbahnschutz-Kommandos.*

¹²⁸ BArch, MSG 2/6800. „Gebildet aus nicht mehr dienstpflichtigen Mannschaften von Kriegsvereinen und Feuerwehren“

¹²⁹ Elke KOCH, *op. cit.*, p. 41. « Les hommes, qui ne trouvent pas tout de suite une utilisation militaire, se pressaient pour, au moins, être engagés comme garde civil des ponts et tunnels du chemin de fer. »

„Aber auch die Männer, die nicht gleich eine militärische Verwendung fanden, drängten sich gerade auf, um wenigstens als Zivilwaren für Brücken oder Eisenbahnen eingesetzt zu werden.“

¹³⁰ BArch, PH 6/I/115.

¹³¹ Voir le n° 6 du *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen* (20 janvier 1917) in BArch, R4201/689.

¹³² *Ibid.*, document du 27 janvier 1917.

installations ont été surveillés par des hommes civils comme militaires. Mais le but de cette surveillance reste le même. Il s'agit à présent d'étudier plus en détail le service au quotidien de ces gardes voies.

Uniforme et équipement

Les hommes chargés de cette mission de surveillance doivent être visibles et reconnaissables. En France l'uniforme est composé de beaucoup d'éléments, les plus importants étant le képi et le brassard ainsi que l'indispensable carte de service/identité. Ainsi le chef de poste doit en premier lieu « revêtir l'uniforme de sous-officier et le brassard portant le n° 1. » Le brassard va devenir un des symboles du GVC. « Le personnel porte au bras gauche, comme insigne distinctif, un brassard en toile bleue sur lequel figurent les lettres G.C. (Garde des voies de Communication)¹³³ ». Charles Le Goffic observant les GVC depuis le train le ramenant vers Paris le 9 août 1914 remarque : « La voie de cent mètres en cent mètres, est gardée par des territoriaux. Certains n'ont qu'un képi pour uniforme, moins encore quelquefois : un brassard, la cartouchière et le fusil. » En plus du fusil et des munitions, les hommes doivent toujours être porteurs de leur livret individuel, d'un paquet de pansements et de la baïonnette. Ils reçoivent également un sifflet et un paquet de deux pétards¹³⁴.

En Allemagne les hommes chargés de la surveillance doivent porter l'uniforme, et une casquette de service ou un brassard jaune-rouge-jaune. Quand il y a du brouillard ou qu'il fait sombre ils doivent être visibles grâce à leur lanterne. C'est pour cela que brassard et lanterne leur sont fournis dès le début de leur prise de fonction¹³⁵. Pour se protéger contre des attaques éventuelles ils sont également équipés d'un fusil et de munitions¹³⁶.

La manière de procéder en tant que sentinelle et pendant les patrouilles a déjà été fixée avant guerre. Étudier toutes les consignes dans le détail serait trop long et ne peut rentrer dans le cadre de cette thèse. Que ce soit en France ou en Allemagne le but est le même : surveiller qu'il n'y ait aucune destruction ou sabotage sur les installations. En Allemagne il est prévu d'intensifier la surveillance sur « les ouvrages d'art, les installations télégraphiques et téléphoniques faciles à détruire, ainsi que les conduites d'eau des gares¹³⁷ ». C'est quasiment la même chose

¹³³ SHAT, 16N2810, « instruction sur les devoirs des gradés (supérieur au chef de poste) » 19 octobre 1910 et l'« Instructions pour les postes » 20 octobre 1910.

¹³⁴ Dispositif détonnant placé sur un rail, dont l'éclatement prévient le conducteur qu'il y a un danger sur la voie.

¹³⁵ Voir les différents documents in BArch, MSG 2/6800.

¹³⁶ En ce qui concerne les uniformes voir : BayHSta, Eisenbahtruppen (WK) 1754.

¹³⁷ BArch, MSG 2/6800 „leicht zerstörte Kunstbauten, Telegraphen- und Fernsprechanlagen sowie zu den Bahnhöfen führenden Wasserleitungen“

pour la France : « Empêcher les dégradations au chemin de fer ou au télégraphe et arrêter tout individu¹³⁸ ». Pour empêcher ces destructions il faut donc contrôler toutes les personnes qui circulent sur les voies. Toute personne autorisée à y circuler est détentrice d'une carte d'identité, qu'il s'agisse d'un agent des compagnies, d'un militaire, ou bien des GVC eux-mêmes. Les personnes accompagnées par un militaire avec brassard ou d'un employé avec carte d'identité peuvent aussi être admises. Mais même pour les brassards la méfiance est de mise, puisqu'en France fin mai 1916 l'utilisation de faux brassards est signalée au service des GVC¹³⁹.

En France pour les agents du service des chemins de fer cette carte d'identité est rose¹⁴⁰. En Allemagne elle est bleue jusqu'à fin 1915¹⁴¹ puis elle deviendra jaune clair. Mais en 1916 on décide que la couleur changera chaque année afin d'éviter les abus et les falsifications. Elle sera donc jaune pour les années impaires, et bleue pour les années paires¹⁴². Au dos de cette carte est clairement établi qui est autorisé à la posséder, qu'elle doit toujours être en possession de la personne pénétrant sur les voies, et présentée quand les gardes-voies l'exigent. Le 21 décembre 1917 le ministre des travaux publics allemand fait savoir que par manque de papier les cartes d'identité ne seront pas rééditées pour 1918. Celles de 1917 sont conservées et un tampon apposé dessus prolonge la validité pour 1918¹⁴³. La crise du papier n'aura donc pas touché que les journaux.

La carte d'identité n'est pas suffisante et idéalement c'est par une reconnaissance de visu que les gardes doivent s'assurer que la personne contrôlée ou aperçue n'est pas suspecte. Ainsi les fonctionnaires des compagnies chargés du contrôle des voies doivent être reconnaissables grâce à leur uniforme, leur casquette et leur lanterne quand il fait sombre. Il est précisé que tant qu'ils ne sont pas connus ou n'ont pas obtenu la confiance des soldats du commando de surveillance il est préférable qu'ils soient accompagnés par une équipe de garde. Les fonctionnaires et agents des compagnies, et les commandos de surveillance doivent donc se présenter mutuellement et apprendre à se connaître au plus vite. Les cheminots doivent également informer les gardes-voies des travaux prévus ou en cours sur les ouvrages d'art¹⁴⁴.

Je n'ai pas trouvé cette spécification pour les GVC français, mais il leur est précisé qu'ils

¹³⁸ SHAT, 16N2810 *article 4 de l'Instruction pour les postes.*

¹³⁹ *Ibid.*, document du 29 mai 1916.

¹⁴⁰ *Ibid.*, annexe II de l'Instruction pour les postes.

¹⁴¹ BArch, PH 6/I/115 : „Die Bahnbeamten haben sich den Bahnschutzpostierungen durch Ausweiskarte (blau) zu legitimieren“

¹⁴² BArch, R4201/689 *document du 20 novembre 1915 et du 23 mars 1916.*

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ BArch, MSG 2/6800 ; BayHSta, Eisenbahtruppen (WK) 1754.

doivent connaître les gens travaillant dans les champs à côté de la voie, afin de ne pas gêner ces derniers constamment dans leur travail. D'une façon générale ils doivent interdire tout rassemblement ou stationnement près des voies de chemin de fer, mais ils ne doivent pas empêcher le passage par la voie publique, les chemins à côté des voies, ou encore via les ponts et les passages à niveau. Il leur est également précisé de « ne pas s'occuper de ce qui se passe dans les gares ou des personnes qui y circulent sans en être requis par le chef de gare ou par le commissaire militaire dans les gares où fonctionne une commission de gare¹⁴⁵ ». Les GVC ne sont donc, en principe, pas présents au sein du bâtiment voyageur sans en être mandatés, mais ils sont présents dans le reste de la gare, c'est-à-dire dans l'emprise du chemin de fer qui n'est pas accessible ou visible du public.

Patrouilles

Pour remplir leur devoir les gardes-voies vont se poster en sentinelle et patrouiller afin de couvrir toute la surface qu'ils doivent surveiller. Dans les deux pays les patrouilles se font généralement le long des voies et les postes permanents de sentinelles sont placés au niveau des ponts, des tunnels, et des points d'entrée sur les voies. Pour les ponts, la surveillance doit s'effectuer du dessus mais aussi et surtout du dessous. En principe il doit y avoir un homme posté aux deux niveaux¹⁴⁶. Ils doivent vérifier qu'aucun support du pont n'a été endommagé et qu'il n'y a pas de matières suspectes sous ou près du pont. Durant la nuit, les postes sont doublés et ils doivent éclairer les ponts du dessous et du dessus¹⁴⁷. Si la nuit est trop sombre ou le brouillard trop fort, ils doivent multiplier les postes de sentinelles¹⁴⁸. Pour les tunnels il faut surveiller que les niches de sécurité soient en bon état et surveiller qu'aucun dégât ne puisse être fait de l'extérieur. D'une façon générale, pour la surveillance des ouvrages d'art les sentinelles doivent pouvoir observer l'objet dans son ensemble ainsi que les accès vers celui-ci.

Les patrouilles sont organisées afin qu'une circulation sur les voies ait lieu en permanence. Du côté allemand, on précise que pour garder un effet de surprise les rondes ne doivent pas s'effectuer toujours au même moment. Cela nécessite aussi une action coordonnée avec les commandos voisins. Cette coordination est aussi exigée côté français afin que les limites à surveiller de chaque groupe soient bien définies et qu'aucune parcelle de voie ne reste sans sur-

¹⁴⁵ SHAT, 16N2810, *Instructions pour les postes*, p. 5.

¹⁴⁶ BArch, MSG 2/6800, *Wachtkommando n° 4*; SHAT, 16N2810, *art. 5 de l'Instruction pour les postes*.

¹⁴⁷ Cette mesure a dû poser problème plus tard, pour lutter contre la visibilité des installations ferroviaires depuis le ciel. Voir chapitre sur bombardement.

¹⁴⁸ BayHSta, *Eisenbahtruppen (WK) 1754*.

veillance¹⁴⁹. Le service prend seulement fin une fois que le remplacement par une autre équipe a été effectué. Les gardes-voies doivent enregistrer la fin de leur service au commandant et lui font un court bilan de ce qu'ils ont pu observer.

Lors de ces patrouilles les hommes doivent être très attentifs à toute tentative de sabotage ou de destruction, surtout celles qui pourraient endommager les voies et provoquer, par exemple, un déraillement. « Particulièrement dans les courbes, les tranchées, etc., points où un déraillement aurait le plus d'importance¹⁵⁰ ». Il faut surveiller que rien n'encombre les voies, comme de la terre, des pierres ou des morceaux de métal sur les rails et que les jonctions de rails, les vis, ou les boulons ne soient pas desserrés ou enlevés. Si le moindre bout de voie est endommagé les GVC doivent réclamer de l'aide et alerter les autres gardes-voies pour faire arrêter les trains¹⁵¹.

En France les GVC doivent garder une attitude militaire pendant le jour. Les fusils ne doivent être chargés et les baïonnettes ne doivent être mises au canon que quand cela est nécessaire pour se défendre ou conduire un homme au poste. Par contre, pendant la nuit, les fusils sont toujours chargés et les baïonnettes au canon. En Allemagne on rappelle qu'il faut particulièrement surveiller les voitures¹⁵². Dans les deux pays la consigne principale est identique : quiconque est aperçu près des voies, des ouvrages d'art ou des fils télégraphiques sans y être autorisé doit être arrêté. Si l'intrus résiste il faut employer la force ou même le menacer avec les armes de service. Si une tentative de fuite a lieu, après trois sommations on peut alors tirer sur l'intrus¹⁵³. En France l'instruction précise que si on doit poursuivre le ou les individus, cela ne doit pas se faire au-delà de cinq cents mètres des voies ferrées et ne doit pas être au détriment de la surveillance. C'est-à-dire qu'il doit toujours y avoir un garde qui reste en patrouille sur la voie et même si on porte secours au poste voisin la surface à surveiller ne doit pas être abandonnée. Pour donner l'alerte plusieurs moyens sont employés. Les GVC ont à disposition des sifflets, ils peuvent faire signe avec les bras et le fusil pour, par exemple, stopper un train, ou disposer les pétards sur les rails. Si un coup de feu est tiré cela indique une alerte sérieuse comme la présence d'ennemi, une tentative d'obstruction ou une attaque. Quand une destruction ou un dommage ne peuvent pas être empêchés il faut alors prévenir au plus vite les autres équipes et surtout les services du chemin de fer afin d'éviter tout accident.

¹⁴⁹ SHAT, 16N2810, art. 6, *Instructions pour les postes*; BArch, MSG 2/6800.

¹⁵⁰ SHAT; 16N2810, art. 4, *Instructions pour les postes*.

¹⁵¹ BArch MSG 2/6800; SHAT; 16N2810.

¹⁵² Cette peur de l'automobile comme outil de l'espion, revient très souvent pendant la guerre. Voir : partie III chapitre (*espionnisme*).

¹⁵³ BArch MSG 2/6800; SHAT; 16N2810.

Pour que la lutte contre le sabotage soit réellement efficace on demande donc à toutes les personnes travaillant dans l'emprise du chemin de fer, ou non loin, de coopérer avec les GVC. La consigne est très claire : « en toutes circonstances le personnel militaire et celui du chemin de fer se prêtent un mutuel concours. Ils échangent tous renseignements utiles¹⁵⁴ ». Mais cela ne s'applique pas qu'aux cheminots. Les autorités civiles, comme le préfet, les maires, les gardes champêtres, les commissaires et les agents de police, ainsi que la gendarmerie et les douaniers, « concourent à l'exécution du service par la surveillance qu'ils exercent à l'extérieur du chemin de fer et en faisant parvenir aux chefs de poste, aux patrouilles et aux sentinelles tous les renseignements utiles¹⁵⁵ ».

La surveillance des voies ferrées et des ouvrages d'art fut donc présentée comme quelque chose de capital, aussi bien à l'opinion publique¹⁵⁶, qu'aux GVC eux-mêmes. D'un point de vue stratégique cette surveillance était pleine de bon sens et logique à tout point de vue. Pour les hommes chargés de cette mission, et qui dans un premier temps au moins n'étaient pas directement face à l'ennemi, ce fut aussi une façon de servir et de défendre la patrie. On peut supposer que la grande majorité de ces hommes se soient acquittés de cette obligation avec le plus grand soin et attention possible, comme il leur était demandé : « Les deux hommes parcourent ensemble, incessamment et d'un bout à l'autre, la zone qu'ils ont à surveiller. Ils marchent sans bruit et à quelque distance l'un de l'autre¹⁵⁷ ». Mais si dans les premières semaines, face au danger que semblaient représenter les espions ennemis, face à l'obligation de la réussite de la concentration et de la mobilisation des troupes et l'envie d'aider le pays à se défendre, les GVC ont certainement effectué leur service d'une façon parfaite, on peut penser qu'au fil de la guerre cette concentration et cette envie de bien faire ont pu baisser. Il faut imaginer un groupe de GVC en place dans un secteur calme, loin de plusieurs centaines de kilomètres de la ligne de front, où, même en août 1914, il n'a rien été signalé de suspect. Si ces GVC sont toujours là en 1917 on peut facilement imaginer qu'une certaine habitude, une lassitude également, se soit emparée d'eux et que cela s'en soit ressenti dans la façon consciencieuse d'effectuer leur service : tendance à être moins attentif aux détails, perte de méfiance, et relâchement des consignes. Il est difficile d'imaginer que des camarades GVC patrouillant ensemble depuis des mois ou des années ne se laissent pas aller à discuter pendant leur service. Lutter contre un danger permanent, mais qui n'arrive jamais, a sûrement dû être très usant. C'est justement là que se joue le rôle des

¹⁵⁴ SHAT ; 16N2810, art. 14 et art. 15 de l'instruction pour les postes.

¹⁵⁵ *Ibid.*, art. 15.

¹⁵⁶ Voir : partie III chapitre (espionnisme).

¹⁵⁷ SHAT ; 16N2810, art. 6 de l'Instruction pour les postes.

supérieurs, qui continuèrent à motiver leurs troupes et à les convaincre de leur utilité.

Cette utilité est martelée par les consignes d'avant-guerre et les notes durant le conflit. La pression est mise sur les officiers responsables. Ils doivent être disponibles et trouvables facilement. « La fonction d'officier de surveillance des trains est de première importance, car si une destruction réussissait, l'avancée générale de l'armée, telle qu'elle a été planifiée, pourrait être gênée¹⁵⁸ ». Le non-respect des consignes a d'ailleurs été un problème de taille en ce qui concerne le service des GVC. Ce sont surtout les consignes basiques de sécurité qui ont trop souvent été enfreintes et causèrent la mort et les blessures de très nombreux gardes-voies dans les deux pays.

Accidents et risques

Que ce soit en France ou en Allemagne, les deux pays ont été confrontés au même problème avec les gardes des voies : un taux d'accidents trop élevé ayant souvent pour résultat la mort et pour cause l'inattention ou le non-respect des consignes.

Les premiers à s'en alerter sont les Allemands puisque pour le seul mois d'août 1914 sur le réseau du chemin de fer d'État, 69 soldats, 26 civils et 14 employés du train ont été victimes d'accidents, dont 67 mortels. Les fautifs sont généralement les victimes de leur imprudence. Les gardes patrouillent trop près des voies, ou se mettent sur une voie pour regarder un train passer mais se font, au même moment, écraser par un autre train¹⁵⁹. L'inattention et le non-respect des consignes sont pointés du doigt. Début octobre 1914 le personnel travaillant dans les gares et sur les voies est invité à informer les soldats des dangers d'être sur celles-ci, de rester sur les ponts peu larges ou de traverser les voies juste avant ou après le passage d'un train¹⁶⁰. Pourtant ces consignes de sécurité avaient déjà été fixées avant la guerre. Les « Principes pour l'exécution de la surveillance du chemin de fer » „*Grundsätze für die Ausführung der Bahnbewachung*“ indiquent clairement que les sentinelles comme les patrouilles ne doivent jamais être sur les rails mêmes, mais toujours à côté et qu'elles doivent faire particulièrement attention en circulant dans les tunnels ou sur les ponts¹⁶¹. Ces consignes furent maintes fois répétées, à l'oral et par écrit, durant le conflit. Les accidents durant le service de surveillance connaissent une baisse non négligeable pour les mois de septembre et octobre 1914. Cette baisse n'est pas

¹⁵⁸ BayHSta, Eisenbahntruppen (wK) 1754 „Das Amt des BAO ist von ganz besonders großer Wichtigkeit, weil durch gelungene Zerstörungen unter Umständen der ganze planmäßige Aufmarsch der Armee gestört werden kann.“

¹⁵⁹ BArch, R4201/689, rapport du 30 septembre 1914.

¹⁶⁰ *Ibid.*, document du 6 octobre 1914.

¹⁶¹ BArch, MSG 2/6800

expliquée et malgré tout il y a encore eu en septembre et en octobre, 31 et 18 cas mortels, pour respectivement 56 et 29 accidents¹⁶². Les accidents diminuent mais le taux de mortalité reste très élevé.

Du côté français les premiers documents concernant les accidents de GVC datent de novembre 1915. Les trop nombreux cas d'accidents, souvent mortels, sont signalés et on encourage les officiers supérieurs, chargés de l'inspection du service, à rappeler les consignes de sécurité : circulation sur la voie de droite pour une double voie, et en dehors de la voie pour une voie unique, connaissance des heures de passage des trains et redoublement de vigilance quand les passages ou les ouvrages n'ont pas de place pour se protéger en cas de venue d'un train. Grâce à un tableau référençant la nature, le lieu, la cause et les conséquences des accidents de GVC survenus de janvier à septembre 1915¹⁶³, on remarque que sur 36 accidents, 19 ont été mortels dont 18 causés par le tamponnement d'un train sur la victime. Le 19^e cas a vu le garde se faire écraser le thorax entre deux tampons de wagons à la fin de son service alors qu'il observait un train transportant des canons allemands. La cause est toujours la même, « inattention » ou « imprudence ». Elle est également invoquée pour des accidents moins graves, comme ce GVC qui, s'étant pris le pied dans un fil de fer, s'est fracturé la jambe gauche. Pourtant les consignes de sécurité sont, comme en Allemagne, connues depuis l'avant-guerre : la façon de passer les ouvrages d'art, l'interdiction de s'engager dans un tunnel de plus de cent mètres sans être accompagné par un agent du chemin de fer, l'écart d'au moins un mètre cinquante à garder avec la voie au passage d'un train, et surtout le fait d'éviter de circuler sur les voies quand cela est possible¹⁶⁴. L'interdiction de porter un capuchon couvrant les oreilles, et qui empêcherait de bien entendre l'arrivée d'un train, et l'obligation de porter le ceinturon au-dessus de l'uniforme afin d'éviter le flottement des vêtements y figurent également. L'utilisation des capuchons va particulièrement soucier l'autorité militaire qui dénonce à plusieurs reprises cette utilisation et fait des rappels aux consignes de sécurité.¹⁶⁵

Certains cas précis nous offrent l'occasion de mieux connaître le service des GVC. Le soir du 2 mai 1916 deux GVC sont fauchés mortellement par un train sur la ligne d'Ormoiy à Rivecourt. Leur mort ne fut remarquée que par leur absence au moment de la relève, et c'est un camarade qui les a découverts, gisant à quelques mètres d'écart. Si la cause de l'accident semble bien imputable aux deux hommes, ils ont manqué de chance également. Suivant la voie de nuit et

¹⁶² BArch, R4201/689, *document du 19 janvier 1915*.

¹⁶³ BArch, 16N2810, *document de la DCF du 12 novembre 1915*.

¹⁶⁴ SHAT, 16N2810, art. 6. et annexe I de *l'instruction pour les postes* (voir annexes).

¹⁶⁵ *Ibid.*, documents du 18 juin 1916, du 2 juillet 1916 et du 26 janvier 1917.

sous un violent orage, au lieu d'emprunter un chemin la longeant mais s'avérant très sinueux et accidenté, ils furent surpris par un train. Selon le rapport ils s'étaient écartés de la voie pour en éviter un autre, mais placés dans une courbe, et avec les bruits du premier train et de l'orage ils n'ont pas entendu venir le train dans l'autre sens. En plus de s'être aventurés sur la voie pour rejoindre leur poste, ils portaient des sabots, ce qui est interdit pendant le service. Le rapport du lieutenant-colonel chargé de l'inspection des GVC le précise « car leur unique paire de brodequins était à réparer. » Indiquant que dans le reste de la région les GVC en possèdent deux paires et que les sabots-galoches, ne sont utilisés que pour les heures de repos. Ce manque de matériel serait, selon le rapport, imputable au commandant du bataillon qui était au courant de cet état de fait. En dehors d'un problème de matériel, c'est surtout le nombre d'heures de patrouilles et de repos qui est exposé au cours des divers rapports sur cette affaire. Pour ce poste de « Petit-Villers » ce sont en principe vingt-deux hommes qui se partagent un service qui exige six hommes en permanence postés en sentinelles ou effectuant des patrouilles. « Mais il y a rarement vingt-deux hommes pour assurer le service par suite de maladie, des permissions trimestrielles de 6 jours et des permissions agricoles. Le 2 mai notamment deux hommes étaient en permission¹⁶⁶ ». La suite du rapport explique que les hommes n'ayant pas le droit d'effectuer leur service plus de deux heures d'affilée, et si on ajoute à cela quarante minutes de déplacement aller-retour entre le lieu de cantonnement et les points gardés sur la ligne, ils effectuent en principe trois services après un repos de cinq heures et vingt minutes, et ont entre chaque nouveau service une pause de trois heures et vingt minutes. Le premier repos varie selon le nombre d'hommes disponibles et s'ils ne sont par exemple que dix-huit hommes ils ne dorment que trois heures et vingt minutes en début de service. Même si ces temps de repos sont plus longs que les temps de service, ces hommes n'ont jamais une nuit complète, et ce depuis le début du conflit. « La fatigue et l'insuffisance de repos signalées par le Directeur du contrôle peuvent toutefois se manifester chez des hommes de 47 ans qui, depuis le début de la guerre, n'ont jamais eu une nuit complète de sommeil¹⁶⁷ ». La fatigue, l'inattention, le non-respect des consignes, et les circonstances du jour et du lieu, ont donc coûté la vie à ces deux GVC. La conclusion du rapport est qu'il faut faire afficher l'interdiction d'emprunter les voies pour rejoindre son poste. Le lieutenant-colonel chargé de l'inspection des GVC doit s'assurer que ces recommandations ne sont pas seulement faites à l'oral mais qu'elles sont bien affichées dans les postes et les cantonnements¹⁶⁸.

¹⁶⁶ SHAT, 16N2810, *rapport du subdivisionnaire*. 2 juin 1916.

¹⁶⁷ *Ibid.*, document du 18 juin 1916.

¹⁶⁸ SHAT, 16N2810, *document du 22 juin 1916*.

De nombreux cas de décès nous donnent des exemples d'accidents ayant entraîné la mort de GVC français ou allemands¹⁶⁹. Le tamponnement d'un train sur un corps humain est généralement fatal. On peut se l'imaginer sans difficulté après avoir lu le rapport décrivant la découverte d'un GVC le corps gisant au bord de la voie, la tête séparée du corps et retrouvée deux mètres plus loin, un bras cassé, et un pied coupé au-dessus de la cheville, ainsi que son fusil complètement tordu et les bois en miettes¹⁷⁰. Si la victime ne meurt pas de suite, elle périt généralement à la suite de ces blessures comme le soldat Max August Hahmann chargé de la surveillance des voies et qui fut écrasé par un train le 9 novembre 1914 sur la ligne Leipzig-Lidenau. Retrouvé les deux jambes coupées et avec une blessure à la tête il mourra pendant son transport au *Lazarett*¹⁷¹. Le ministère allemand des travaux publics réitère sa demande afin que les règles de sécurité soient enseignées et que les gardes des voies et les officiers lisent les consignes¹⁷². En effet malgré une diminution importante, les accidents touchants les hommes du *Bahnschutz* restent trop nombreux.

Bien que ces consignes soient logiques, nécessaires, et à la portée de tous, en France comme en Allemagne elles vont être rappelées tout au long du conflit puisque les accidents n'ont jamais réellement stoppé¹⁷³. Les hommes sont presque systématiquement tenus pour responsables, même si côté allemand on reconnaît parfois la responsabilité des installations¹⁷⁴, exigeant une meilleure signalétique¹⁷⁵.

Dans les territoires occupés par les Allemands le problème est le même : « Ils surveillent, en étant debout à l'arrêt sur les voies, les trains qui passent, rassemblent les journaux et cartes postales jetés sur les voies, ou traversent d'une voie à l'autre sans prendre garde aux trains venant dans l'autre direction¹⁷⁶. » Enfin certains accidents ont pu avoir lieu pour cause d'autres mesures de sécurité. Comme celles contre les bombardements consistant à diminuer ou aveugler les lumières provenant des trains, les rendant ainsi moins visibles et entraînant des accidents touchant les gardes des voies¹⁷⁷.

¹⁶⁹ *Ibid.*, sous chemise « accidents survenus à des gvc » mars 1915- juin 1917. Des accidents mortels confirmés par la Croix-Rouge. Voir par exemple, Croix-Rouge Française, Bulletin de la société française de secours aux blessés militaires, n° 3, octobre 1916, p. 58.

¹⁷⁰ SHAT, 16N2810, *Rapport Gendarmerie Nationale du 12 novembre 1915*.

¹⁷¹ *Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 24645*.

¹⁷² BArch, R4201/689, *document du 2 mai 1916*.

¹⁷³ voir par exemple, BArch, PH 15/104 : *document du 23 mars 1916. À Sedan*.

¹⁷⁴ *Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 24645*

¹⁷⁵ BArch, PH15/104, *document du 22 mars 1916 (Sedan)*.

¹⁷⁶ BArch, PH15/102, *document de 1916 au sujet des GCV en Belgique. „Sie beobachten, in den Gleise stehend, vorüberfahrende Züge, sammeln herausgeworfene Postkarten oder Zeitungen in den Gleisen auf, oder treten aus einem Gleis ins andere, ohne auf Züge der Gegenrichtung zu achten.“*

¹⁷⁷ BArch, R4201/689, *document du 20 aout 1915*.

L'implication de ces gardes pour leur tâche a logiquement pu dépendre de la réalité du danger. Si dans les premières semaines celui-ci semble pouvoir arriver de partout et à tout moment, passé la mobilisation, et avec l'arrivée de la guerre de position, les risques paraissent moins élevés. Il faut donc tenter de comprendre si les tentatives de destructions ont été nombreuses durant le conflit, puis étudier les propositions qui ont été faites pour renforcer ou diminuer le service des gardes des voies.

Tentatives concrètes

La protection des voies ferrées a depuis longtemps préoccupé les autorités. La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer français stipulait : « Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion. S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et dans le second, de la peine des travaux forcés à temps¹⁷⁸ ». En Allemagne en 1907, préoccupé des tentatives d'attentats sur les trains, on réfléchit à armer les gardes des voies des compagnies¹⁷⁹. Si c'est en France que dès 1845 on évoquait la possibilité de sabotage en plaçant des objets sur la voie, c'est dans les territoires occupés en France et en Belgique par l'Allemagne que, durant la Grande Guerre, a eu lieu un exemple concret d'une telle tentative. En mars 1916, des prisonniers russes travaillant sur les voies font une pause. À ce moment un garde repère des pierres coincées en plein cœur d'un aiguillage¹⁸⁰. Selon le rapport cela aurait conduit de façon certaine à un déraillement, et il s'agit clairement d'une tentative d'attentat. Les prisonniers russes sont bien sûr considérés comme les premiers suspects et l'ordre est donné de ne plus laisser les prisonniers faire leur pause sur les voies. Si cela ressemble bien à une tentative de sabotage, l'empêcher par la surveillance d'individus ne faisait théoriquement pas partie de la mission des gardes des voies allemands. La surveillance des voies est opérée par les militaires, mais la surveillance des prisonniers de guerre, employés pour travailler sur les installations ferroviaires, incombe à l'administration du chemin de fer¹⁸¹.

Hormis cette tentative je n'ai trouvé la trace que d'un seul sabotage en Allemagne, une tentative de déraillement d'un train express (*Eilzug*) le 19 mai 1917 à Ludwigshafen. Une chaîne et

¹⁷⁸ A. N, 19770958, TT 695. *Dossier Police des chemins de fer*. Art. 16.

¹⁷⁹ BArch, R4101/52, *Vorschläge und Vorschriften zur Sicherung des Betriebes*.

¹⁸⁰ BArch, R4201/689, *document du 23 avril 1916* (Sedan).

„Schottersteine in das Herzstück einer Weiche festgeklemmt waren“.

¹⁸¹ BArch, R4201/689 *document du 3 novembre 1915* « Eisenbahnverwaltung ».

un morceau de métal avaient été fixés à la voie par une vis et selon le rapport le déraillement aurait eu lieu à coup sûr, si cela n'avait été découvert¹⁸². Des prisonniers français travaillant à 250 mètres de là, tout les désigne comme les coupables. Les autorités allemandes sont à cette période très méfiantes envers les prisonniers puisqu'il a été découvert, dans des paquets adressés aux captifs français, un document les encourageant au sabotage sous toutes les formes : contamination de cheptels, destruction de machines dans les fabriques ou encore attentats contre les wagons de chemin de fer et dans les gares¹⁸³. En ce qui concerne la tentative de déraillement près de Ludwigshafen elle a été découverte par un homme qui en marchant non loin des voies a remarqué que le reflet brillant des voies était interrompu. Il a alors escaladé les barrières protégeant les voies et se rapprochant a trouvé la chaîne, et le morceau de métal¹⁸⁴. Un second rapport a finalement établi que les prisonniers français, étant surveillé en permanence même la nuit, ne pouvaient être les auteurs de ce sabotage. De plus ce sabotage n'était pas très efficace et la vieille chaîne n'aurait sûrement pas résisté à la puissance du train. Le rapport conclut qu'il s'agit probablement d'une tentative isolée comme il s'en produisait en temps de paix¹⁸⁵.

Bien que les prisonniers français aient été mis hors de cause, début juillet 1917 le ministère de l'intérieur bavarois appelle à rester très vigilant envers les prisonniers et leurs tentatives probables de sabotage. Il joint un récapitulatif de toutes les tentatives ou projets de sabotage par des prisonniers¹⁸⁶. Mais concernant le chemin de fer l'unique exemple cité est celui de Ludwigshafen, alors même que quelques semaines auparavant l'innocence des prisonniers avait été prouvée. Cela laisse penser que voulant encourager les personnels des compagnies et les gardes des voies à rester mobilisés, mais se trouvant à court d'exemple réel, le ministère préfère ne pas se souvenir des conclusions des rapports précédents. Une certaine exagération des faits et risques de sabotage permettant ainsi de garder les hommes chargés de la surveillance en éveil après presque trois ans de conflit.

En ce qui concerne l'Allemagne ce sont les seules tentatives concrètes de sabotage que j'ai pu trouver. Cela ne signifie pas qu'il n'y en a pas eu plus, ou que les gares et les voies ferrées n'ont pas été menacées ou touchées par d'autres moyens. Les bombardements ont fait beaucoup de dégâts et la police des chemins de fer a eu aussi à intervenir. Mais même pour la police des chemins de fer, les interventions pour sabotage ou tentative de sabotage semblent bien faibles. Le

¹⁸² BayHSta – *Ehemaliges Verkehrsarchiv. Reichsverkehrsmin. Zweigstelle Bayern*. B1/209, document du 24 mai 1917.

¹⁸³ *Ibid.*, avril 1917.

¹⁸⁴ Notons qu'il aurait pu lui-même être pris pour un saboteur en escaladant et s'introduisant illégalement sur les voies.

¹⁸⁵ BayHSta B1/209, juin 1917.

¹⁸⁶ *Ibid.*, document du 3 juillet 1917.

bilan pour les six premiers mois de 1918 dans le sud de l'Allemagne recense deux cas qu'on ne peut que difficilement qualifier de tentatives réelles : un homme faisait des dessins d'un pont sur le Rhin et un autre se rapprochait d'un wagon de munitions. Dans les deux cas personne n'a pu être interpellé. Le seul autre événement concernant le sabotage qui est évoqué dans ce bilan, est le jet de grenades sur un train express¹⁸⁷. Cela n'a en fait pas été établi de façon certaine, puisque seulement relaté par la presse. Quand on connaît la capacité d'exagération des journalistes du temps de guerre doublé du fait que cela n'a pas été reconnu, même officieusement en interne par un document de l'état-major ou de la compagnie ferroviaire, on peut douter de la véracité des faits. Il se peut, bien évidemment, que je n'ai pas trouvé les documents concernant le sabotage, toutefois tous les cartons que j'ai pu consulter et qui traitaient de l'espionnage ferroviaire ou du sabotage, étaient systématiquement très pauvres en information et en cas réel. Par contre, on l'aura compris, les suppositions et les alertes concernant des dangers possibles eux sont très nombreux. En Allemagne le sabotage se retrouve donc plus représenté sous la forme de crainte et de prévention que par des manifestations concrètes, et les prisonniers, étant nombreux à travailler dans l'emprise du chemin de fer, ont eu le droit à une attention toute particulière. Qu'en est-il de la France ? Est-ce que les craintes, aussi grandes qu'en Allemagne, d'attentat et de sabotage sur les voies ferrées et les gares furent justifiées par des cas réels ?

Dans les archives concernant la surveillance des gares et des ouvrages d'art, on trouve quelques exemples concrets de sabotage ou de tentatives qui se sont produits dans les premiers mois de la guerre. Le 29 septembre 1915, vers 19 h 30 en gare de Montreux-Vieux (Haut-Rhin) un GVC aperçoit un individu en train de débouquer sous la pointe de cœur du croisement des voies principales. La sentinelle fit les sommations d'usage, et constatant la fuite du suspect elle tira trois fois sans l'atteindre. Les recherches menées par la suite n'ont pas permis de retrouver ni l'homme « ni les outils et explosifs qu'il devait avoir avec lui¹⁸⁸ ». On remarque que n'ayant pas plus d'informations l'inspecteur ayant rédigé le rapport, ne peut que supposer la possession d'explosifs. À la suite de cette affaire les sentinelles ont été doublées dans le secteur. Le 26 septembre 1915 un fil de fer, qui empêche l'activation de l'aiguillage au niveau de la bifurcation de Berguette¹⁸⁹, est signalé par l'aiguilleur¹⁹⁰. Ici si la tentative de sabotage semble indéniable, ce n'est pas grâce aux GVC qu'elle a été découverte. Le 22 septembre 1915 deux balles sont tirées sur un train entre Villiers-le-Bel et Goussainville. Ce sont les voyageurs qui l'indiquent car les

¹⁸⁷ BayHSta, Kriegsministerium 11484.

¹⁸⁸ SHAT, 16N2810, document du 30 septembre 1915.

¹⁸⁹ Aujourd'hui rattaché à la commune d'Isbergues dans le département du Pas-de-Calais.

¹⁹⁰ SHAT, 16N2810, document du 2 octobre 1915.

GVC, dont une sentinelle postée non loin, ne l'ont pas entendu. Leur enquête ne mènera à rien, et pourtant un impact de balle est bien retrouvé sur la vitre d'un wagon¹⁹¹.

Un tableau, établi par l'« Inspection permanente du service des gardes des voies ferrées » sur le réseau des Armées, intitulé « État des incidents et évènements qui se sont produits sur les voies et qui ont amené l'intervention du personnel des GVC. 1^{er} octobre 1914 – 30 juin 1916 » indique la date, la nature de l'incident et le point kilométrique où cela s'est produit. Si ce bilan ne couvre pas l'ensemble de la France, mais tout de même la partie la plus importante du réseau pour l'armée, il fournit une bonne base pour se rendre compte de la fréquence des interventions des GVC. La première partie, consacrée aux ruptures de fils télégraphiques ou téléphoniques ne recense aucun cas d'origine criminelle. Les ruptures sont dues à des bombes allemandes ou des obus français ou encore à la chute de poteaux télégraphiques ou d'un arbre coupé par un bûcheron. En tout ce sont cinquante-six cas de ruptures de fils entre le 4 décembre 1914 et le 25 juin 1916, ce qui signifie une moyenne de trois fois par mois sur la période, et ce pour une zone géographique très étendue et qui concerne un nombre très élevé de postes de GVC. La fréquence des patrouilles a certainement permis de se rendre compte rapidement des dégâts, mais ceux-ci auraient de toute manière vite été découverts, par le simple fait que la liaison était alors interrompue. De plus après un bombardement la vérification des voies et des installations était de toute façon prévue.

La deuxième catégorie du tableau concerne « les évènements et incidents intéressants la sécurité de la voie. » Sur les six incidents relevés dans les quatre premiers mois et demi, quatre concernent l'obstruction de la voie par la chute de poteaux télégraphiques ou par des wagons ; un tamponnement et une rame de wagons partie à la dérive complètent la liste. Pour le reste de la période le cas d'un train de munitions, qui a explosé suite à l'échauffement d'un essieu, est signalé ainsi que des débuts d'incendie sur les voies, le déraillement d'un train et d'autres cas insignifiants. Au total ce sont donc vingt-trois incidents entre le 29 décembre 1914 et le 24 février 1916. Force est de constater qu'aucun de ces incidents ne révèle la présence de l'ennemi où l'intervention des GVC aurait pu s'avérer nécessaire. Leur présence était utile, à chaque fois ils font arrêter les autres trains et aident à éteindre les incendies, mais leur intervention aurait pu être faite par des équipes de secours ou du service des voies. Les deux dernières catégories sont consacrées aux accidents de personnes et aux objets trouvés. Il est aussi fait mention de deux déserteurs arrêtés et d'un belge ne parlant pas bien le français. Il n'est jamais spécifié qu'il s'agit de personnes ayant commis un quelconque acte de sabotage. On ne peut donc que constater

¹⁹¹ ISHAT, 16N2810, document du 1^{er} octobre 1915.

qu'il s'est passé très peu de choses sur les voies ferrées, et que les divers incidents n'avaient que très rarement l'allure d'une potentielle tentative de sabotage. On peut présumer que la présence massive des GVC sur les voies ferrées françaises a pu dissuader les agents ennemis de passer à l'acte. C'est en quelque sorte une des seules explications qui peut donner du crédit au maintien des GVC, car dans l'ensemble ils ne semblent pas avoir servi à grand-chose. Ils sont là en prévention d'un danger et c'est à peu près tout. Les dangers semblant finalement assez moindres, les autorités des deux pays ont commencé durant l'année 1915 à s'intéresser à une réduction de l'effectif des GVC.

La réflexion semble assez logique au vu de ce qui précède. Les gardes-voies représentent un nombre considérable d'hommes qui sont occupés à un service (de prévention) et qui ne peuvent pendant ce temps-là servir ailleurs, comme dans les industries et surtout l'agriculture. À titre d'exemple en mars 1917, alors que des suppressions ont déjà été effectuées, il reste en France pour la seule 21^e région 3 839 GVC mobilisés¹⁹². Ce sont donc des bras en partie inutiles et quand, en 1915, il devient clair pour les autorités militaires des deux pays que la guerre va durer on tente de réaménager les effectifs des gardes des voies. La sécurité reste une priorité mais avec l'immobilisation du front et les besoins pressants de l'agriculture, les gardes des voies représentent un vivier de force de travail non négligeable.

Réduction des effectifs

En Allemagne la réflexion au sujet de la suppression totale des GVC sur certaines lignes fut engagée dès le 27 avril 1915. La nécessité de la surveillance des tunnels et des ponts fut réaffirmée à cette occasion, puis de nouveau début juin¹⁹³. Pourtant le 7 juin on estime que certaines lignes peuvent abandonner la surveillance, tout en prévoyant une remise en place rapide, et pour un temps défini, du service selon les circonstances¹⁹⁴. Ayant un besoin de main-d'œuvre pour l'industrie et l'agriculture, on demande la réduction des gardes des voies à l'intérieur du pays au strict minimum, c'est-à-dire équivalent aux effectifs du temps de paix. Les ouvrages d'art considérés comme importants à surveiller doivent être placés sous la responsabilité de l'administration ferroviaire pour ainsi employer à d'autres occupations plus utiles au pays les effectifs libérés. « Les gardes des voies militarisés seront conservés seulement dans les territoires frontaliers de l'ouest et dans les territoires est de la Vistule Basse (*Weichsel*), comme c'était le

¹⁹² SHAT, 16N2810, document du 13 mars 1917.

¹⁹³ BArch, R4201/689, document 27 avril et du 1^{er} juin 1915.

¹⁹⁴ BArch, R4201/689, document du 7 juin 1915.

cas jusqu'à présent, pour les ouvrages d'art importants qui se trouvent en dehors des gares¹⁹⁵ ». Dans le courant du mois de mars 1916 la diminution des effectifs pour l'intérieur du pays se confirme, mais dans les zones d'opérations les effectifs sont laissés intacts. Les gardes des voies ainsi libérés sont mis à la disposition de l'économie agricole. Après avoir gardé des voies ferrées, beaucoup d'hommes vont donc partir cultiver des pommes de terre ou serrer des boulons dans des usines. Cette volonté au fil de l'année 1916 d'augmenter la main-d'œuvre débouchera sur le plan Hindenburg et finalement le *Hilfsdienstgesetz* (*Das Gesetz über den vaterländischen Hilfsdienst*).

La guerre ne se déroulant pas sur le sol allemand, il y a une sorte de double ligne de protection pour le pays : la ligne de front et la frontière. Si les agents ennemis ont pu s'immiscer dans le territoire via les pays neutres ou même être des Allemands qui trahissent leur pays, on peut toutefois penser que la guerre se tenant hors des frontières, cela a encouragé les autorités à considérer la sécurisation du réseau comme nécessaire mais non prioritaire face aux besoins du secteur industriel et agricole.

En France dès janvier et février 1915 des discussions s'engagent pour la réduction des postes de GVC dans la 7^e et la 5^e région. Face au souhait de la DCF d'une suspension complète de l'activité des GVC sur certaines parties de ces zones, l'état-major répond par la nécessité d'une garde au moins restreinte sur certains embranchements et sur la ligne Paris-Dijon¹⁹⁶. Pour l'état-major les effectifs peuvent être réduits, mais la surveillance des lignes doit continuer, signifiant donc forcément une augmentation des heures de service pour les GVC encore en poste. Le commandement souhaite également le maintien de la surveillance en mars 1915 des « points importants » du réseau des Armées qui se trouvent dans le territoire du gouvernement militaire de Paris, tout en prévoyant un nouveau service de garde pour le 8 avril. Le but est clair : « En dehors de ces points importants, il serait seulement maintenu, sur les lignes actuellement gardées, un service de surveillance mobile réduit au strict indispensable. » Ces points importants, hormis quelques embranchements et l'alimentation en eau de la gare Montparnasse, sont tous des viaducs, ponts et tunnels¹⁹⁷.

La discussion sur les réductions des effectifs de GVC va être très intense en 1915 et va continuer tout au long du conflit. Au printemps 1915 des discussions entre les gouverneurs militaires des régions et les commissions de réseaux permettent de s'accorder sur des diminutions. Seuls les ponts sur les rivières de plus de 20 mètres de large continueront à être surveillés en

¹⁹⁵ *Ibid.*, document du 16 février 1916.

¹⁹⁶ SHAT, 16N2810, document du 15 janvier et du 4 février 1915.

¹⁹⁷ *Ibid.*, document du 31 mars 1915.

permanence mais avec moins de personnel, et si la rivière est large de plus de trente mètres alors rien ne doit être modifié¹⁹⁸. On cherche aussi à augmenter le nombre d'heures de service. Le 6 octobre le général commandant en chef demande de porter à huit heures le service des GVC dans la zone des Armées afin d'augmenter le nombre des permissions agricoles. Mais le 15 octobre les réponses des différentes régions militaires concernées sont sans appel. Soit le service a déjà été porté à huit heures, et parfois jusqu'à dix heures, soit il n'est pas possible de le faire, justement en raison des permissions agricoles, déjà trop nombreuses.

Le rapport entre la réduction des effectifs de GVC et les besoins de l'agriculture est évident : « Mon attention est appelée à chaque instant et d'une façon pressante sur la nécessité qui s'impose dans l'intérêt de notre agriculture, d'accorder, dans toute la mesure compatible avec les nécessités militaires, des permissions agricoles au plus grand nombre possible d'agriculteurs présents sous les drapeaux. » écrit le ministre de la guerre le 2 octobre 1915¹⁹⁹. Mais devant l'impossibilité de libérer plus de gardes des voies il ne restait que deux solutions, qui vont être adoptées toutes les deux : réduire la surveillance et remplacer les GVC par d'autres hommes. Les plans de réductions vont donc continuer tout au long de l'année 1916. Pour la zone des Armées la circulaire du 3 août 1916 définit trois catégories de lignes ferroviaires, qui selon leurs importances vont connaître des réductions de patrouilles et de sentinelles. En 1917 les besoins de l'agriculture se faisant toujours plus pressants un nouveau stade est atteint.

Dès le 15 janvier 1917 on décide la suppression des patrouilles pour les lignes de 2^e et 3^e catégories, conservant seulement les sentinelles fixes pour la surveillance des ouvrages d'art²⁰⁰. Le 25 janvier 1917, le ministre de la guerre Lyautey décide que pour la zone de l'Intérieur, les militaires des classes 1 888 et 1889 qui exercent une profession agricole et qui sont employés au service des GVC doivent être relevés et mis à la disposition de l'agriculture. Pour les non-grades, c'est-à-dire la majorité des GVC, ils devront être remplacés par « un personnel civil et, à défaut seulement, par un personnel militaire ». Arguant du peu de pénibilité du service qui ne comprend plus en 1917, que des sentinelles fixes, et n'effectuant plus de patrouilles, le ministre écrit que celui-ci peut-être assumé par « des jeunes gens, des mutilés, et d'une manière générale des hommes n'ayant qu'une aptitude physique relative ». L'enrôlement d'étrangers appartenant aux pays alliés est aussi accepté, et une participation bénévole est également souhaitée : « La nécessité de faire appel à des éléments de toute nature, en ménageant les effectifs mili-

¹⁹⁸ SHAT, 16N2810, document du 16 avril 1915.

¹⁹⁹ *Ibid.*, document du 6 octobre 1915.

²⁰⁰ *Ibid.*, document du 15 janvier 1917.

taires, conduit à faire appel, en premier lieu, aux concours bénévoles sans rétribution²⁰¹. » On comprend alors que le service des GVC subit un réel « dégraissage » et pas seulement sur la zone de l'Intérieur puisqu'au même moment on envisage pour la zone des Armées la relève des classes 1890 et 1891 et une réduction du nombre des GVC de 50 %²⁰².

Moins d'une semaine après l'avoir envisagé pour la zone de l'Intérieur, c'est pour la zone des Armées que le GQG soumet à la DCF d'engager « des gens, volontaires ou rétribués, non astreints aux obligations militaires²⁰³ ». Alors que le GQG propose ce remplacement des GVC pour les lignes de 2^e et 3^e catégories, la CCF répond un jour plus tard par l'affirmative en y incluant les trois catégories à l'exception « des lignes à proximité immédiate du front et des lignes situées dans la zone des Armées britanniques » et à proximité d'installations militaires importantes comme les dépôts de munitions et les gares régulatrices²⁰⁴. En février 1917, alors que jusqu'ici le service des GVC n'avait pas connu de réductions pour le gouvernement militaire de Paris, on propose la réduction des postes de sentinelles doubles à un poste de sentinelle simple pour la nuit, ainsi que la réduction de certaines patrouilles²⁰⁵.

Toutes ces mesures dans le but de réduire le nombre de GVC vont se traduire par un gain non négligeable d'hommes qui vont pouvoir être utilisés dans d'autres secteurs, dont, on l'aura compris, l'agriculture. Par exemple pour la 5^e, 21^e, et 7^e région la relève des classes 1 888 et 1889 va permettre la « libération » de 5 953 gardes des voies²⁰⁶, tandis que sur le Réseau Nord ils sont 3 514 hommes à être relevés de leurs fonctions²⁰⁷. Toutefois les réductions de postes ont, semble-t-il, parfois été intronisées un peu trop rapidement ou leur répartition n'a pas toujours été parfaitement effectuée.

Le 9 avril 1915 un colonel commandant de la 6^e région explique que sur la ligne « stratégique » d'Amiens à Dijon la section entre Ormoy-Villers et Verberie n'est pas gardée. C'est, selon lui, la ligne où passent tous les convois de troupes et de ravitaillement venant de l'intérieur et passant par la gare régulatrice du Bourget, et c'est aussi la ligne qui relie le Réseau Nord à celui de l'Est. Elle comporte beaucoup d'ouvrages d'art « et les ponts se succèdent continuellement ». Rien que la nuit ayant précédé ce rapport il y serait passé une centaine de trains militaires. « On peut dire que, pour le moment, c'est une des lignes sur lesquelles circulent le plus

²⁰¹ SHAT, 16N2810, document du 25 janvier 1917.

²⁰² SHAT, 16N2810, document du 13 et 15 janvier 1917.

²⁰³ *Ibid.*, document, 30 janvier 1917.

²⁰⁴ *Ibid.*, document, 31 janvier 1917.

²⁰⁵ *Ibid.*, document du 21 février 1917.

²⁰⁶ *Ibid.*, document du 13 et 18 mars 1917.

²⁰⁷ *Ibid.*, document du 1er février 1917.

de trains militaires. Et c'est la seule qui ne soit pas gardée!²⁰⁸ ». Ici il faut noter l'utilisation du point d'exclamation, rare dans les documents officiels, et qui prouve bien le dépit mais surtout l'agacement de l'auteur du rapport. À Épernay situation similaire. Bien qu'il y ait une compagnie de GVC les deux ponts du chemin de fer dans la ville, qui étaient auparavant surveillés nuit et jour par deux sentinelles, ne le sont plus depuis un mois, malgré les nombreux convois militaires y passant chaque jour²⁰⁹. Pourtant à d'autres endroits les GVC ne manquent pas mais c'est alors la manière d'effectuer leur service qui laisse à désirer.

D'une façon générale il est pointé du doigt le « nombre élevé de GVC déambulant le long des voies « en patrouille », sans autre but, dans certaines sections que faire acte de présence sur toute la ligne et d'assurer la liaison des postes ». Les postes des ouvrages d'art seraient aussi, en dehors des heures de faction, inoccupés « puisqu'il est recommandé de charmer leurs loisirs en faisant du jardinage²¹⁰ ». Aux abords de Chantilly les relèves de sentinelles se font au cantonnement et non à l'endroit à surveiller. Ainsi un témoin aurait vu passer cinq trains militaires sous un pont avant que le poste de sentinelles n'arrive.²¹¹ Les suppressions et les répartitions ne semblent donc pas s'être toujours faites d'une façon très coordonnée.²¹² Les GVC éloignés de la zone du front, et après plusieurs années, ont eu tendance à perdre en rigueur dans le respect des consignes. Pourtant durant les derniers mois de la guerre, leur service va de nouveau être au centre des attentions pour la protection des voies ferrées.

Derniers mois de guerre

En 1918 avec la reprise de la guerre de mouvements, et plus tard l'armistice, l'autorité militaire française va modifier sa politique de surveillance des voies. Le 1^{er} juillet 1918 le GQG répond au ministre de la guerre qui s'inquiétait de l'insuffisance des GVC sur le territoire du gouvernement militaire de Paris. Il est confirmé que la surveillance est devenue insuffisante puisque l'avance ennemie a eu « pour résultat d'intensifier les transports dans la région de Paris et de rendre plus faciles les attaques contre les voies ferrées et les ouvrages d'art ». Le renfort du service de garde est donc demandé²¹³. Mais un mois plus tard la situation militaire est en train de s'inverser et les alliés repoussent les Allemands. Alors que dans les mois précédents, le

²⁰⁸ *Ibid.*, document du 9 avril 1915. Voir aussi le document du 30 juin 1915.

²⁰⁹ SHAT, 16N2810, note du 27 janvier 1916.

²¹⁰ *Ibid.*, note pour la DCF du 24 mai 1916.

²¹¹ *Ibid.*, note confidentielle du GQG du 1^{er} juillet 1916.

²¹² Voir les différents rapports sur « l'acte de malveillance » commis entre Estival et Saint-Michel-sur-Meurthe le 13 décembre 1917 in SHAT, 16N2826.

²¹³ SHAT, 16N2810, document du 1^{er} juillet 1918.

recul des armées alliées avait permis un renforcement des GVC sur une zone moins étendue, la nouvelle avancée pose le problème de la surveillance d'un territoire toujours plus grand et de nouvelles lignes reprises à l'ennemi qu'il faut également surveiller. Sauf que comme l'explique le commandant supérieur de la région du Nord il faut faire face à « la diminution constante de l'effectif des GVC et l'impossibilité de l'enrayer, leur recrutement n'existant plus²¹⁴ ». La solution proposée est alors de laisser l'armée britannique surveiller les voies sur la partie de la zone des Armées dont elle est responsable et d'établir une ligne de démarcation entre la partie française et la partie britannique. « Il en résulterait certainement une garde plus efficace ; un GVC français étant, dans la plupart des cas, incapable de s'assurer de l'identité d'un soldat anglais et de l'ordre de service qui lui permet de suivre telle ou telle voie interdite ». Cette proposition fut acceptée tant par le GQG français que par les Britanniques²¹⁵. Toutefois on peut être surpris que le problème de la langue anglaise pour les GVC français soit seulement évoqué en août 1918 alors que les Britanniques sont présents sur le sol français depuis 1914 et que depuis 1917 les contingents américains sont de plus en plus nombreux sur le territoire. Trois mois plus tard alors que l'armée allemande recule inexorablement, la problématique de la surveillance des voies représente encore un problème de taille. Le ministre de la Guerre explique qu'il lui est impossible, « en raison des déficits considérables qui existent déjà dans les services de l'intérieur » de donner suite aux demandes de renforts de GVC. S'attendant à de nouvelles avancées de l'armée et donc à la reprise en main de nouvelles lignes de chemin de fer, il prévient qu'il ne pourra pas plus donner satisfaction aux commandants de régions demandant des renforts. Selon lui la solution réside dans une « révision d'ensemble » de la répartition des effectifs dans la zone des Armées, en diminuant les effectifs sur les voies qui, en raison de l'avancée, se trouveront plus éloignés du front²¹⁶. La signature de l'armistice ne va pas tout régler, bien au contraire, puisque le territoire à surveiller s'agrandit encore et la démobilisation ne terminera qu'en 1920. Les échanges entre les différents services de l'état-major et du ministère ne vont donc pas s'interrompre.

Dès le 12 novembre 1918 le Lieutenant commandant l'ensemble du service de GVC de Rouen propose la suppression des postes de GVC. La réponse du GQG rappelle qu'« il ne faut pas oublier que la ligne du Havre en particulier est capitale et qu'il y a dans toute la Seine-Inférieure de nombreux P.G. (Prisonniers de Guerre) et encore bien des suspects ». On demande donc de conserver les sentinelles aux abords des viaducs et des tunnels²¹⁷. On remarque

²¹⁴ SHAT, 16N2810, document du 1^{er} août 1918.

²¹⁵ *Ibid.*, document du 10 août 1918.

²¹⁶ *Ibid.*, document du 2 novembre 1918.

²¹⁷ *Ibid.*, document du 30 novembre 1918.

ici que la peur des prisonniers de guerre n'a pas disparu. Il faut rappeler que l'armistice ne signifie pas, en principe, la fin de la guerre, même si dans les faits il est clair dès novembre 1918 qu'elle ne reprendra pas. En décembre, à la question du Général commandant la 2^e Région, qui demande s'il doit supprimer partiellement ou totalement les postes de GVC sur son territoire²¹⁸, le GQG répond que seule une réduction est souhaitée²¹⁹. Si dans certaines régions la suppression totale est acceptée²²⁰ ce n'est pas le cas partout. Le GQG réitère à plusieurs reprises ses ordres. Rappelant qu'une « réduction très sensible du service des GVC » est permise par la situation générale, et « rendue d'ailleurs nécessaire par la démobilisation des RAT (Réserve de l'Armée Territoriale) », il insiste sur le fait que les « ouvrages d'art les plus importants ou à ceux qui se trouvent les plus exposés aux tentatives criminelles » doivent continuer à être surveillés²²¹. Ce n'est donc qu'au cours de l'année 1919 que le service des GVC va lentement disparaître.

Qu'ils furent suffisamment nombreux ou non, les GVC ne pouvaient absolument rien contre un autre type de destruction de l'espace ferroviaire, les bombardements.

Bombardements

Début de guerre et premières craintes venues du ciel

En Allemagne les instructions d'avant-guerre pour les commandos de protection du train et de la frontière stipulent que ces commandos doivent tirer sur tous les avions et engins volants ennemis. Les trains transportant des troupes doivent être équipés, sur les wagons ouverts, d'une garde bien armée, avec munitions et mitrailleuses, afin de tirer sur les avions.²²² Ces instructions datant d'avant-guerre on est en droit de supposer que d'abattre un avion avait plus pour but de l'empêcher de fournir des informations que de commettre une attaque.

Les premières mesures concernant les risques encourus par la présence d'avions ennemis apparaissent, dans les archives consultées, seulement mi-août 1915. Il est recommandé en cas de visites fréquentes d'avions ou de tirs d'artillerie de ne pas laisser les trains de munitions en stationnement dans les gares concernées. Les nombreuses façons d'agir en cas d'incendie

²¹⁸ SHAT, 16N2810, *document du 30 novembre 1918.*

²¹⁹ *Ibid.*, document du 15 décembre 1918.

²²⁰ *Ibid.*, document du 20 novembre 1918.

Suppression totale acceptée mis à part pour les ponts et viaducs de la Grande ligne Paris-Belfort.

²²¹ *Ibid.*, document du 17 décembre 1918 et du 22 janvier 1919.

²²² BArch, PH 6 /I/137, une mesure de protection qui sera également prévue en France mais seulement à partir du printemps 1917. Voir le *document du 6 mai 1917* in SHAT, 16N2810.

de ces trains sont également indiquées.²²³ Des ordres sont donnés pour aveugler les lumières des trains quand ceux-ci franchissent des ponts. Toutefois une étude s'impose pour savoir à quels endroits ces mesures doivent prendre effet, car, par exemple, à Cologne, le pont étant tout proche de la gare principale, le fait d'éteindre les lumières juste avant, aide à rendre ces deux installations repérables.²²⁴

En France dès début octobre 1914, afin de protéger les gares importantes et surtout les gares régulatrices « contre les tentatives d'avions allemands », des équipes de bons tireurs avec à leur tête un officier doivent pouvoir reconnaître les avions allemands et leur tirer dessus à la mitrailleuse, sans que les balles ne retombent sur les centres habités.²²⁵ Il n'est malheureusement pas précisé ce que sont ces « tentatives ». Car à ce moment de la guerre, il peut aussi bien s'agir de petits bombardements, que de prises d'informations par observations et photographies. Il est également exigé qu'une meilleure protection des gares du camp retranché de Paris soit assurée. À cette fin une escadrille d'avions de chasse est formée pour prendre en chasse les avions ennemis s'approchant de la capitale. Elle sera installée au Bourget et commandée par la commission régulatrice du Bourget, qui, elle-même, sera prévenue des incursions aériennes par les gares environnant Paris. Fin novembre 1914 il est décidé que la même escadrille, et donc la même organisation pour le signalement, est chargée d'intervenir contre les dirigeables.²²⁶

En novembre 1915, afin de prévenir du danger représenté par les avions, le ministère de la Guerre français a fait établir une liste des ouvrages d'art importants sur les voies ferrées se trouvant à moins de quatre cents kilomètres du front. Trois dispositifs différents sont prévus selon les ouvrages et le terrain aux alentours. Afin d'empêcher les atterrissages, des moyens passifs sont utilisés et si nécessaire, une équipe d'infanterie et d'artillerie. Le but semble donc d'empêcher les avions ennemis d'atterrir, afin qu'ils ne puissent pas laisser d'agents au sol qui infligeraient des dégâts au réseau ferré et à ses ouvrages d'art.²²⁷ Les équipes chargées de cette défense s'ajoutent au GVC pour la surveillance du réseau, mais elles ne sont pas considérées comme telles. Les avions représentaient donc à ce moment-là un moyen de sabotage mais pas encore l'outil principal. Pourtant les attaques des *Taube* sur Paris dès le mois d'août 1914 sont une réalité. Mais, même un an plus tard, la force de bombardement des avions n'est pas encore

²²³ BArch, R4201/629 document du 14 août 1915. Voir aussi Rohde HORST, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen. Zweiter Band. Die Eisenbahnen von Oktober 1914 bis zum Kriegsende*, Hamburg, Mittler, 2010, p. 42.

²²⁴ BArch, R4201/629 document du 20 août 1915.

²²⁵ SHAT, 16N2810, document du 9 octobre 1914.

²²⁶ SHAT, 16N2810, document du 28 novembre 1914 et document de GALLIENI le 24 novembre 1914. Je reviendrais plus bas sur cette mesure qui fut renforcée tout au long du conflit.

²²⁷ SHAT, 16N2810, document du 2 novembre 1915 ; Louis PANEL, *Gendarmerie et contre espionnage*, op. cit., p. 61-62.

assez puissante pour réellement inquiéter les autorités. Finalement que ce soit par peur d'un atterrissage non loin des gares et ouvrages d'art, ou par peur d'un bombardement les mesures vont se concentrer sur la visibilité des installations.

Réduire la visibilité

Dès le début de l'année 1915, une série d'ordres sont donnés pour que l'intensité lumineuse des gares soit massivement réduite tout en conservant assez de lumière pour continuer à assurer le fonctionnement de la gare et des ateliers. Dans un premier temps les lumières sont simplement réduites de façon automatique. Souvent la solution proposée est de remplacer l'éclairage électrique par des lampes à pétrole ou au gaz, qui sont moins puissantes et peuvent être éteintes en cas d'alerte. Par exemple la gare de Sens a beaucoup réduit ses éclairages depuis le début du conflit mais ne peut le faire totalement sans gêner plus le service de nuit qui est très important. L'éclairage se faisant par gaz, un coup de fil à l'usine de gaz suffit pour faire éteindre d'un seul coup toute la gare. Toutes les autres sources de lumière dans la gare, que ce soit du feu pour faire le café, ou les lanternes utilisées pour les rondes doivent être cachées ou pouvoir s'éteindre très rapidement. Les pièces nécessitant un éclairage constant doivent être munies de rideaux opaques.²²⁸ Ces mesures préventives prises à la gare de Sens sont le résultat d'une circulaire ministérielle du 30 janvier 1915 : « Mesures à prendre dans l'éventualité d'attaques aériennes de nuit », dont les consignes principales sont les suivantes. D'une façon générale, les appareils ne doivent être éclairés qu'au moment où ils sont utiles au service. Les quais de voyageurs doivent être éclairés au minimum, juste suffisamment pour permettre la circulation, l'éclairage provenant d'un train en stationnement pouvant parfois suffire. S'il n'y a pas de voyageur sur le quai, alors tout doit être éteint. Le temps des alertes, les trains en stationnement doivent réduire leurs éclairages au minimum et les rideaux doivent être fermés. Une fois l'alerte passée l'éclairage peut être remis au maximum et les rideaux levés. Au moment des alertes le reste de l'éclairage de la gare doit rester à son minimum nécessaire et pour cela les jets de lumière doivent être orientés vers le sol. Les mesures varient quelque peu selon que l'éclairage se fasse au gaz, au pétrole ou à l'électricité mais le résultat doit être le même. Les alertes étant censées être brèves cela ne doit pas gêner outre mesure le service.²²⁹ Car c'est bien là tout l'enjeu : ni le service dans les gares, ni la circulation des trains ne doivent être interrompus trop longtemps, idéalement ils doivent même continuer en cas d'alerte ou de présence d'avions ennemis.

²²⁸ *Ibid.*, Place de Sens. Exécution de la circulaire ministérielle du 30 janvier 1915.

²²⁹ SHAT, 16N2810, Commission de réseau du nord

« Mesures à prendre dans l'éventualité d'attaques aériennes de nuit. »

L'immense activité sur les réseaux ferrés, que ce soit pour les transports en tout genre ou dans les ateliers, a lieu de jour comme de nuit, et aucun des deux pays ne peut se permettre de l'interrompre. La visibilité depuis le ciel doit donc être réduite mais l'efficacité du travail, elle, ne peut l'être. La circulaire de janvier 1915 a connu des applications diverses selon les régions et les commissions de réseaux. Par exemple, et si étrange que cela puisse paraître, la Commission de Réseau du Nord n'a, dans un premier temps, pas reçu la circulaire ministérielle. Pour autant des mesures concernant les éclairages avaient été prises, et furent renforcées par la suite²³⁰. Le 12 février, la commission de réseau de l'Est signale qu'elle n'a pas donné d'ordre « pour inviter les gares du réseau à prendre des mesures particulières pour se protéger la nuit contre les aéronefs ». Ce sont les autorités militaires locales des places fortes et de Nancy qui ont prescrit d'éteindre ou de masquer les lumières des gares ainsi que des habitations. Selon le commissaire du réseau, les gares ont appliqué ces mesures sauf pour les lumières des signaux²³¹. Il semble y avoir donc eu des problèmes dans la communication, mais les mesures ont tout de même été prises. En effet le danger représenté par les lumières est vite apparu comme évident.

Les civils d'ailleurs n'ignorent ni les raisons ni les mesures prises à ce sujet. Marcelle Lerouge, âgée de 13 ans au début de la guerre, signale à huit reprises dans son journal le fait que les lumières sont réduites en ville et dans les gares. Elle évoque deux fois la gare Saint-Lazare plongée dans l'obscurité, ou les rideaux baissés dans les trains, et chaque fois elle l'explique par la visite de *Ghotas*, de *Taube* ou de *Zepellin*, et par la nécessité de ne pas faire remarquer les trains²³². Beaucoup d'autres contemporains signalent l'extinction ou la baisse importante des lumières dans la capitale. « Le mieux qu'on put faire pour gêner les raids, ce fut d'empêcher la circulation, d'obliger à éteindre les lumières et de voiler d'un verre bleu les quelques réverbères laissés allumés et coiffés d'un abat-jour de tôle »²³³. C'est en effet une des méthodes utilisées pour amoindrir la luminosité. Le but est toujours le même, si les lumières subsistent, leur rayon lumineux doit être projeté vers le sol, de façon à ne pouvoir être aperçu depuis le ciel. Le bleuissement des abat-jour est, par exemple, une méthode qui a été très employée en France, j'y reviendrai plus bas, mais pas seulement puisque Colette nous apprend que ce qui a changé le plus à Rome, peu après l'entrée en guerre de l'Italie, c'est la couleur des réverbères qui est devenue bleue²³⁴.

²³⁰ *Ibid.*, note pour la DCF du 15 février 1915.

²³¹ SHAT, 16N2810, document du 12 février 1915.

²³² Marcelle LEROUGE, *op. cit.*, p. 126, 127, 133-134, 165-167, 462, 476.

²³³ Gaston CERFBERR DE MÉDELSHEIM, *Paris pendant la guerre, Nancy Paris Strasbourg*, Berger-Levrault, 1919, p. 33. Voir aussi Antoine DELECRAZ, *op. cit.*, p. 38, 53, 107.

²³⁴ COLETTE, *Les heures longues (1914-1917)*, Paris, A. Fayard, 1917, p. 114-116.

Afin de vérifier l'efficacité de ces mesures, des tests sont effectués. Par exemple en mars 1915 les éclairages de la bifurcation de Senlis et de la gare de Chantilly sont contrôlés. En octobre 1915, des tests sont effectués depuis la tour Eiffel pour vérifier la luminosité des voies ferrées de la banlieue et de Paris. Dans la nuit du 1^{er} au 2 mai 1915 des tests avaient déjà été effectués à Paris²³⁵. Les mesures prises en 1915 ont souvent été préventives et leur réalisation technique a parfois été faite dans l'improvisation, en attendant de mettre au point des mesures plus précises et des moyens techniques plus adaptés à partir de 1916.

Rendre quasiment invisible

L'amenuisement des lumières grâce aux abat-jour est une mesure prise à grande échelle. En février 1916, craignant une dépense élevée, la sous-commission de réseau de Rouen demande à la DCF si l'ensemble des lampes des gares de Rouen, où se trouvent un nouveau dépôt de munitions et un dépôt de pétrole, doit être muni d'abat-jour. La réponse fut positive et les dépenses prises en compte par le budget de la guerre²³⁶. Un tel exemple, qui peut paraître insignifiant, est en réalité très révélateur. À partir de l'année 1916, et plus encore en 1917 et en 1918 on ne veut plus prendre le risque de bombardements et la lutte contre le trop de luminosité dans l'espace ferroviaire s'intensifie toujours plus, même si elle s'avère coûteuse en matériel et en argent.

En juin 1916 le ministre de la guerre déclare que les mesures prises par la circulaire du 30 janvier 1915 doivent être augmentées. Dorénavant il ne s'agit plus de réduire l'éclairage de zones précises autour des gares ou d'usines, mais, à l'instar des mesures prises en Angleterre, de procéder « à l'extinction totale des lumières dans une zone suffisamment étendue » afin de dérouter les avions ou les zeppelins. Grâce à la création d'un centre spécial à Paris chargé de suivre l'avancée des aéronefs ennemis et en relation avec les chefs-lieux des départements, l'extinction des lumières se fera sur l'ensemble d'un département. Une première alerte signifiant la réduction maximale des lumières, et la deuxième alerte l'extinction totale. Le but étant de réussir à éteindre les lumières dans un rayon de cent kilomètres autour de l'aéronef afin qu'il ne puisse plus s'orienter, et donc encore moins identifier ses cibles. Les gares restent en dehors de l'organisation départementale mais reçoivent ordres et alertes des commissions de réseau²³⁷. Toutefois pour que ce type de projet de grande envergure fonctionne il paraît évident que les gares et les voies de chemin de fer ont dû, au moins au même moment que le reste du départ-

²³⁵ SHAT, 16N2810, *documents du 9 mars 1915, 2 mai 1915, 29 octobre 1915.*

²³⁶ *Ibid.*, document du 20 février 1916.

²³⁷ SHAT, 16N2810, *document du 17 juin 1916. Ministre de la guerre au gouverneur militaire de Paris, de Lyon, des 3^e, 4^e, 5^e, 7^e, 8^e, 9^e, 10^e et 13^e régions.*

tement, faire disparaître leur présence lumineuse. Sinon les voies de chemin de fer et les gares jalonnées le long de leur parcours s'avèrent être un réel indicateur pour les aéronefs ennemis, qui n'ont, alors, plus qu'à suivre ces routes balisées qui les guideront vers les centres urbains.

Une autre condition est nécessaire afin que ce projet porte ses fruits, les aéronefs ennemis doivent être déroutés dès le départ, c'est-à-dire dès la zone du front. Celle-ci doit donc être totalement sombre quand un engin ennemi traverse les lignes²³⁸. Fin juillet 1916 la commission de réseau de l'Est confirme que les gares de la zone du front ont en permanence la luminosité la plus réduite, et qu'en cas d'alerte une extinction totale est prévue. C'est également le cas pour des gares importantes, gare de bifurcation ou gare régulatrice, non comprises dans cette zone mais se trouvant à proximité. Ces gares sont alors aussi chargées d'ordonner aux trains en cours de route de baisser leurs stores²³⁹. Le commandement est conscient que dans certaines gares ces mesures peuvent ralentir quelque peu le service, mais estime que dans la majorité des cas elles ne devraient pas le gêner outre mesure.

En octobre 1917 la situation a encore évolué puisque dorénavant c'est en tout temps que les lumières sont éteintes dans la zone des Armées. Le travail de nuit doit continuer, et s'il nécessite de l'éclairage, il ne doit alors en aucun cas être visible de l'extérieur. Si le temps au sud de l'Aisne ne permet pas de voler, alors on peut apporter « un certain tempérament à l'application de cette consigne ». Des vols effectués de nuit vérifieront l'application de ces mesures²⁴⁰.

Pourtant la perfection ne peut être atteinte. Ce n'est pas au cours d'un vol de vérification mais pendant une mission de bombardement que le chef d'escadrons de la première armée, remarque en février 1917 que les gares de Compiègne, Estrée-Saint-Denis, Pont-Saint Maxence et Creil sont fortement éclairées alors que d'autres gares du même secteur sont totalement obscures. Selon lui ces gares présentent « un objectif facile à l'aviation de bombardement »²⁴¹. Pourtant il ne semble pas possible de réduire davantage la luminosité « sans apporter une très sérieuse gêne dans le service » de ces gares « où les manœuvres nécessitées par le trafic militaire sont importantes et incessantes ». De plus la visibilité de la gare de Creil viendrait des nombreuses usines environnant la gare²⁴². Une remarque laissant penser que malgré tous les efforts et les mesures pour limiter la luminosité, il n'est pas possible de rendre complètement sombre une zone entière. Le problème vient également des forges ou des hauts-fourneaux, qui ne peuvent

²³⁸ *Ibid.*, document du 17 juin 1916.

²³⁹ *Ibid.*, document du 23 juillet 1916. Le commissaire militaire de la commission de réseau de l'Est. Voir également : CNAH SNCF, 95LM4, ordre de service n° 431.

²⁴⁰ CNAH SNCF, 111LM13, QG le 17 octobre 1917 « *Priorité D.C.A Extinction des lumières.* »

²⁴¹ SHAT, 16N2810, document du 10 février 1917.

²⁴² *Ibid.*, document du 3 mars 1917. Réponse de la commission de réseau du nord.

pas être éteints en cas d'alerte et offrent la nuit des points de repère éclairés aux aviateurs ennemis. De plus ces derniers repèrent les cibles de jour. Des constatations qui font naître des doutes quant à la réelle efficacité des fausses rampes lumineuses pour dérouter les aviateurs.²⁴³ En effet il n'y a pas eu que la réduction de la visibilité qui a été envisagée comme mesure, celle-ci aurait pu s'accompagner d'une autre « astuce » : attirer les aéronefs ennemis vers de fausses cibles. Le projet d'un faux Paris a été lancé, mais sa réalisation concrète a été empêchée par la fin de la guerre.²⁴⁴ Aussi incroyable que cela puisse paraître, il a bien été envisagé de reproduire dans la campagne environnant la capitale, à l'aide de lumières et de faux décors, plusieurs quartiers de Paris. Les gares jouant alors un rôle central dans ce leurre. D'ailleurs la seule réalisation concrète du projet, fut la fausse gare de l'Est.²⁴⁵ Il semble y avoir eu des ébauches de projets comparables, mais qui ne concernent pas seulement Paris : « Étudier pour certaines grandes gares plus particulièrement désignées comme des objectifs tentants pour l'ennemi, la création, dans le voisinage, d'un dispositif lumineux de fausse gare. »²⁴⁶ Malheureusement les détails ne sont pas précisés, et mis à part le projet pour Paris il n'y a pas eu d'équivalent qui se soit concrétisé en France.

S'il n'est alors pas toujours possible d'obtenir une obscurité complète en cas d'incursion ennemie dans les airs, et même si ce but continue à être recherché, il faut au moins que les installations ferroviaires continuent à ne pas être repérables. D'autant plus qu'à partir de l'automne 1917 les autorités craignent une augmentation des bombardements, une crainte logique au vu du développement des technologies de l'aviation pendant la guerre. Pour cette dernière année du conflit mondial les avions sont capables de transporter une grosse quantité de bombes et de voler toujours plus loin en territoire ennemi.²⁴⁷

Une crainte qui pousse les autorités en octobre 1917 à rappeler la nécessité d'équiper les lampes et ampoules d'abat-jour afin de « ne laisser passer que la quantité de rayons lumineux horizontaux strictement nécessaires ». Ces mesures, déjà prises dans la majorité des gares concernées, seront vérifiées méthodiquement.²⁴⁸ Un mois plus tard ce sont les lampes fonctionnant au gaz ou au pétrole sur lesquelles doit être apposé un vernis noir ou du papier opaque.

²⁴³ SHAT, 16N2826, *document du 17 janvier 1918*. Directeur des transports militaires aux armées.

²⁴⁴ voir : Xavier BOISSEL et Didier VIVIEN, *Paris est un leurre : la vraie histoire du faux Paris*, Paris, Inculte, 2012.

²⁴⁵ *Ibid.*, p. 15.

²⁴⁶ CNAH SNCF, 111LM13, *document du 3 novembre 1917*. Voir aussi SHAT, 16N2404, *GQG 4 octobre 1917*.

²⁴⁷ Craig MORRIS, "Aircraft, reconnaissance and bomber" ; Stéphane AUDOIN-ROUZEAU, "Weapons" ; Mark WELLS, "Aircraft, Fighter and Pursuit" in *International Encyclopedia of the First World War*, UTE Daniel, Peter GATRELL, Oliver JANZ, Heather JONES, Jennifer KEENE, Alan KRAMER, and Bill NASSON (dir). <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/home.html>.

²⁴⁸ SCNAH SNCF, 111LM13, note du 4 octobre 1917 à destination des commissions de réseau.

Surtout ces installations doivent être, idéalement, remplacées par l'éclairage à l'électricité, ce qui pourrait s'opérer rapidement dans une quarantaine de gares, dont celles de Paris, Pantin, Noisy-le-Sec et Is-sur-Tille, puisque ces villes disposent d'un vecteur de distribution d'énergie électrique.²⁴⁹ L'éclairage au gaz et au pétrole, qui avait d'abord été vu comme un avantage pour une réduction de la luminosité, pose dorénavant problème et un remplacement par l'électricité est donc souhaité.

Dès juillet 1917 un haut gradé signale qu'afin d'obtenir l'obscurité dans les gares, d'une façon rapide en cas d'alerte, seul l'éclairage électrique paraît « susceptible de satisfaire à cette condition » et devrait donc « être installé, le plus tôt possible dans toutes les gares importantes en arrière du front, où il n'existe pas encore ».²⁵⁰ Une demande qui a eu gain de cause puisque le 26 décembre 1917 le directeur des transports aux armées a établi un ordre d'urgence pour l'électrification des gares principales du réseau de l'Est. Pour une réalisation rapide de ces mesures les commissions purent s'appuyer sur le personnel spécialisé et le matériel des armées. En outre les gares et établissements militaires qui avaient été construits au cours de la guerre, par exemple les gares régulatrices de Connantre et de Saint-Dizier, étaient éclairés à l'électricité.²⁵¹

À cela s'ajoutent des études menées de concert entre les commissions de réseau et l'aviation pour rendre les signaux le long des voies, comme au niveau des aiguillages, non visibles par les avions.²⁵² Comme depuis le début du conflit, l'enjeu est toujours le même : être invisible depuis les airs, mais être encore assez visible depuis le sol pour éviter tout accident de train et ne pas gêner le travail des employés le long des voies (passage à niveau, aiguillage) et dans les gares. Avec l'électrification des gares on observe une fois de plus l'influence de la guerre sur ces dernières, le conflit mondial devenant ici un accélérateur de la modernité pour les enceintes ferroviaires.

Cette électrification va aller de pair avec une autre mesure, le bleuissement des lumières qui s'effectue grâce à un vernis bleu de méthylène que l'on applique sur le globe des lampes ou sur les vitres des lanternes. C'est la meilleure parade que semblent avoir trouvée les autorités et au début de l'année 1918 cette mesure va se généraliser car elle permet, justement, de réduire la visibilité tout en conservant suffisamment de lumière nécessaire à la bonne marche du service.²⁵³

²⁴⁹ *Ibid.*, document du 3 novembre 1917. Voir aussi la note du 4 octobre 1917 et document du 3 février 1918. Dossier : *occultation des lumières train et gares*. Les mêmes documents se trouvent également in SHAT, 16N2404.

²⁵⁰ SHAT, 16N2810, 20 juillet 1917. Général Fayolle commandant le groupe des armées du Centre à la direction générale des transports aux armées.

²⁵¹ La future gare de permissionnaires de Favresse fut également électrifiée dès sa construction en 1918.

²⁵² SHAT, 16N2826, note du 17 janvier 1918.

²⁵³ Voir par exemple : CNAH SNCF, 2 février 1918.

Le soir du 12 février 1918 le bleuissement est terminé pour l'ensemble des gares de banlieue et de Paris. « À la gare de Paris-Est, le bleuissement des globes des lampes des quais et du hall est en cours ; on dispose en outre, des écrans autour des lampes des vestibules, de manière à arrêter les rayons lumineux dirigés vers la voie publique ».²⁵⁴ Début mars cette généralisation du bleuissement est confirmée : « tous les appareils d'éclairage des gares situées d'une part dans un rayon de quarante kilomètres de Paris, et d'autre part, à une distance de moins de cinquante kilomètres du front ont été bleutés ». 1 455 caches lumière à persiennes ont été également posés sur les signaux de voies ferrées dans la région de Paris. Le travail de bleuissement pour les gares a donc été achevé fin février 1918, tandis que la pose des caches lumière à persiennes pour les trains et les signaux le long de la voie était encore en cours de réalisation puisque dépendante de l'approvisionnement en persienne.²⁵⁵ Ces caches lumière à persiennes « sont constitués par des séries de lames de persiennes noircies, qui se placent en général à l'intérieur des lanternes et sont disposées de manière à ne laisser passer que les rayons inclinés de moins de 12° sur l'horizontale ».²⁵⁶

Avant l'application générale de ces mesures des tests avaient été effectués pendant le mois de janvier 1918. Des avions ont vérifié l'efficacité de ces mesures en survolant à six cents, huit cent cinquante et mille six cents mètres d'altitude des gares, des voies et des trains. Les passages à niveaux, point de repère idéal pour les avions, et les fanaux des trains n'étaient pas visibles. Les gares sont « à peine aperçues dans un bleuté très flou ne permettant pas d'identifier une gare (ne pas oublier que les aviateurs en connaissaient l'existence) ». La remarque entre parenthèses est toutefois, de façon presque certaine, également valable pour les aviateurs allemands. On encourage donc à continuer ces installations surtout pour les voies entourant la capitale « afin de ne point permettre à l'ennemi de repérer sa route, comme il peut le faire actuellement avec une extrême facilité, en suivant les voies ferrées et les gares qui lui servent de jalons ».²⁵⁷ Un autre test, effectué depuis les airs, confirme que même si on peut parfois distinguer une ligne de lumière quand les avions sont à quatre kilomètres de distance, une fois au-dessus de la « cible » le pilote ne peut plus rien voir. Le seul problème persistant reste les lueurs provenant du foyer de la locomotive lorsqu'on la recharge. Un problème pour lequel, à ma connaissance, il n'a pas été trouvé de réelle solution.²⁵⁸

²⁵⁴ CNAH SNCF, 111LM13, *rapport de février 1918*.

²⁵⁵ *Ibid.*, note du 1er mars 1918.

²⁵⁶ CNAH SNCF, *lettre du 26 février 1918*.

²⁵⁷ CNAH SNCF, *Lettre du sous secrétaire d'État à l'aéronautique à destination des compagnie du PLM, État, Est, et Orléans, janvier 1918*.

²⁵⁸ *Ibid.*, *document du 14 janvier 1918*.

En mars 1918 les lumières des wagons des trains circulant dans la zone des Armées sont donc toutes automatiquement bleuies : « à Vaires-Torcy, nous continuons à bleuir les rames des trains de permissionnaires, quelle que soit la compagnie propriétaire. [...] À ce jour, 3 707 voitures sont terminées (dont 184 P.L.M., 83 État, 15 PO, 14 Nord et 1 Midi), et il n'y a plus guère en souffrance que le matériel des trains sanitaires pour lesquels des instructions sont attendues. »²⁵⁹ Le souci prioritaire est bien la sécurité et la lutte contre les bombardements, toutefois la question du confort pour les voyageurs, militaires ou civils, a quand même été posée, notamment la possibilité de lire malgré ces réductions lumineuses.²⁶⁰ Les coupes en cristal bleuies laissent un cercle lumineux de 5 à 6 centimètres de diamètre qui selon les rapports divergents, est « suffisant » pour la lecture ou rend celle-ci « impossible ».²⁶¹

Ces réductions de lumières peuvent aussi devenir des extinctions. L'absence de lumière, ou sa réduction massive, n'a pas forcément pu paraître comme un désavantage pour certains soldats en manque de repos, tel Fernand Laponce, en retour de permission au printemps 1918 : « Le train n'étant pas éclairé, je n'ai rien de mieux à faire que de m'allonger sur une banquette pour dormir ».²⁶² Cela peut même offrir une bonne protection contre les contrôles. Colette, voyageant sans autorisation dans la zone des Armées, se remémore le « train noir entre Chalon et Verdun » qui lui apporta un moment de répit, n'étant pas embêtée pendant ce temps-là par les contrôles.²⁶³

L'offensive allemande du printemps 1918 et la reprise de la guerre de mouvement va dans un premier temps renforcer ces mesures, mais lorsque les Allemands commencent à perdre du terrain, la question des lumières devient de nouveau un problème. Certaines zones se retrouvent plus éloignées du front, et une augmentation de la luminosité pourrait être envisagée, d'autant plus que les caches des signaux pourraient être alors utilisés sur les lignes fraîchement réoccupées.²⁶⁴ En août 1918 les gares sont fréquemment rappelées à l'ordre concernant les lumières, car si l'ancien front et ses cinquante kilomètres semblent être tous bleuis et atténués, les nouvelles lignes posent réellement problème, en fournissant de nouveaux points de repère pour les avions ennemis. Jusqu'au bout le non-respect des consignes fut dénoncé, puisque dans la nuit du 31 octobre au 1^{er} novembre beaucoup de gares, dont Château-Thierry et Compiègne,

²⁵⁹ *Ibid.*, document du 1^{er} mars 1918.

²⁶⁰ SHAT, 16N2810, *document du 30 décembre 1916*.

²⁶¹ CNAH SNCF, 111LM13, *dossier : occultation des lumières train et gares*.

²⁶² Fernand LAPONCE, *Journal de marche d'un artilleur de campagne. 1. La guerre de position 1915-1917*, Bois-Colombes, l'auteur, p. 16.

²⁶³ COLETTE, *op. cit.*, p. 38.

²⁶⁴ CNAH SNCF, 111LM13. *Document du 5 novembre 1918*.

et « en particulier la voie ferrée Paris-Nancy est tellement éclairée que le bombardement par nuit très noire devient un jeu pour l'ennemi. Il y aurait lieu de prendre des dispositions afin de remédier à cet état de choses ». ²⁶⁵ Si cet état de fait a continué à inquiéter les autorités jusqu'à la signature de l'armistice, il faut préciser que lors des derniers mois les attaques aériennes allemandes furent bien moins nombreuses. ²⁶⁶

Allemagne, prévenir le danger pour continuer à travailler

Dans les archives allemandes la question des bombardements concerne majoritairement la fin de l'année 1917 et l'année 1918, ce qui confirme la tendance observée pour la France d'une recrudescence du nombre de bombardements et de l'augmentation de leur efficacité. Les mesures concernent surtout la façon d'agir en cas d'alerte, et le côté technique vu pour la France ne ressort que très faiblement.

En mars 1916 le responsable pour les ateliers principaux du chemin de fer de Mulhouse (*Mülhausen*) dénonce un manque d'intérêt de la part de l'autorité militaire pour la situation des ateliers face aux bombardements, contrairement aux autres ateliers principaux qui, eux, sont dans des villes fortifiées (place forte). Selon lui on ne peut compter sur les avis d'alertes d'autres gares ou des services de la région, car trop incertains. ²⁶⁷ En temps normal, la surveillance effectuée par les employés pendant leur service suffit à lancer l'alerte suffisamment tôt, mais des exemples passés ont prouvé que les événements peuvent se dérouler très rapidement. Il a donc mis en place un service spécial de surveillance, avec des employés dotés d'une bonne vue, et qui ne sont occupés qu'à cette tâche, postés en haut du château d'eau de la gare. Il précise d'ailleurs que cela ne représente qu'un renforcement des mesures de surveillance mises en place, pour la nuit, depuis l'année précédente. Il prie sa hiérarchie de ne pas lui refuser l'autorisation de poursuivre cette mesure, car elle se fait à moindre coût et donne des résultats très satisfaisants. Il précise bien que, si les ateliers ne sont pas forcément visés par les bombardements, qui ciblent plus le bâtiment voyageur et les quais, de par leur proximité avec ces derniers, ils sont systématiquement touchés. La réduction du risque pour les nombreuses vies humaines des employés des ateliers devrait donc être prise en compte. Il a également pris des mesures pour améliorer les abris et pour mieux informer le personnel de la manière d'agir en cas d'attaque. Il précise toutefois qu'il ne peut forcer personne à suivre ces recommandations. ²⁶⁸ Ces deux documents,

²⁶⁵ *Ibid.*, Document du 8 novembre 1918.

²⁶⁶ Par exemple le dernier raid aérien sur Paris eu lieu le 16 septembre 1918.

²⁶⁷ BArch, R4201/629, document du 20 mars 1916.

²⁶⁸ *Ibid.*, document du 24 mars 1916.

provenant de Mulhouse et qui sont les seuls que j'ai trouvés concernant des mesures liées aux bombardements pour l'année 1916, prouvent bien qu'à ce moment de la guerre, il n'y a pas encore de véritable organisation généralisée pour lutter contre les attaques aériennes. Ils laissent aussi entrevoir une agitation croissante de la part des employés face aux bombardements aériens, j'y reviendrai plus bas au sujet des gares de Metz.

Entre mars et mai 1917 les consignes pour les différentes directions de chemin de fer en cas d'incursions d'aéronefs ennemis sur le territoire, se précisent. Tout d'abord il y a plusieurs niveaux d'alerte. Le premier signale la présence d'avions se dirigeant dans la direction de la gare, mais qui ne représentent pas encore un danger. À ce moment le travail continue normalement. Le second niveau d'alerte signale que les avions se rapprochent et que les lumières de la gare doivent être éteintes. Il n'est pas encore donné de réel signal d'alarme, et le travail doit alors continuer à l'aide de lanternes, portées à la main, si nécessaire. Le troisième et dernier niveau d'alerte donne le signal de danger (*Gefahrssignal*) aux employés de la gare, le travail doit alors cesser et tout le monde doit se mettre à l'abri. Une fois le danger éloigné, la lumière doit tout de suite être remise en marche mais de façon limitée, et le travail urgent repris immédiatement. Une fois la certitude établie que les avions sont définitivement partis, on signale la fin de l'alarme et le travail reprend dans son ensemble. On conseille aux gares d'utiliser des sifflets pour donner l'alarme : trois fois trois coups de sifflet courts pour le signal de danger, et trois fois deux longs coups pour la fin de l'alerte. Pendant tout ce temps le chef de gare ou son adjoint doivent se tenir informés afin de donner le signal de reprise du travail le plus rapidement possible. Cela a déjà été testé dans certaines régions et les résultats sont très satisfaisants.²⁶⁹ On l'a bien compris, si la protection des employés a certainement été prise en compte, le but est avant tout l'interruption minimale du service. Le trafic est tellement intense et les travaux si nombreux qu'aucune pause trop longue ne peut être tolérée.

En novembre 1917, via les « mesures contre les attaques aériennes » la direction générale du chemin de fer en Alsace-Lorraine ordonne à ses employés de bien se protéger des bombes et de leurs éclats pendant les attaques. Pour cela ils doivent trouver refuge dans des abris ou des tranchées creusées dans le sol. Toutefois il est tout de suite précisé : « Mais il est très important que le service continue aussi longtemps que cela est possible, et qu'il ne soit pas interrompu tout de suite à chaque alarme. [...] L'interruption du service peut entraîner de grosses perturbations. Une simple alerte d'avions ne signifie pas toujours un danger, car souvent les avions signalés par télégraphe ou par téléphone changent leur cap. » Les employés doivent donc jusqu'au der-

²⁶⁹ BArch, PH 15/104, Sedan, document du 9 mars 1917.

nier moment accomplir leur tâche et chaque minute d'interruption économisée peut éviter de grosses perturbations. L'arrêt du travail ne doit se faire que si le danger est immédiat c'est-à-dire si « on peut voir les avions ou entendre leurs hélices, si la défense aérienne entre en action (tirs) ou si des bombes tombent ».²⁷⁰ On peut facilement imaginer, surtout pour le troisième cas de figure, que l'arrêt du travail est alors réalisé de façon trop tardive et peut coûter la vie à de nombreux employés. Une impression confirmée par la Croix-Rouge de Francfort-sur-le-Main chargée, depuis la gare, de centraliser l'aide et les secours dans les différents quartiers de la ville en cas d'attaque aérienne. Selon cette équipe le premier signal d'approche d'avion (*Luftgefahr*) peut signifier beaucoup de choses, par exemple une attaque dans les 20 minutes suivantes. Ce signal n'est pas connu du public, mais seulement de certaines administrations et usines. Quand l'alarme est donnée (*Fliegeralarm*) alors cela signifie que l'attaque est imminente, et souvent l'alarme est donnée au même moment que le début de l'attaque : donc trop tard, pourrait-on se permettre d'ajouter. Il arrive aussi que l'alarme soit déclenchée sans que le premier signal ait été donné.²⁷¹

C'est donc à partir du printemps 1917 que des mesures vont être prises pour défendre plus efficacement les installations ferroviaires. En premier lieu, une bonne communication entre les différents services et les gares doit être mise en place. Une station qui constate la présence d'avions ennemis doit absolument avertir la station suivante, qui elle-même préviendra la prochaine station sur le parcours, et ainsi de suite. Une consigne qui ne fut apparemment pas toujours respectée puisqu'en août un avion a pu survoler la gare de Sedan en plein midi à cent mètres de haut sans que personne ne l'ait signalé. Un manquement à une des règles les plus importantes établies dans les mois précédents et qui force les MED à signaler que « seule une action rapide et un travail commun et énergique de tous les secteurs (administrations du chemin de fer et service de défense antiaérien) peuvent tenir éloignés les aviateurs ennemis des lignes de chemin de fer et des gares et contrecarrer les desseins de l'ennemi ».²⁷²

L'occultation des lumières est évoquée en juin 1917 puisqu'en cas de danger, suite à la présence d'avions, les trains doivent rouler avec des lanternes tamisées.²⁷³ En novembre 1917 des instructions plus précises sont données. « L'éclairage extérieur doit en tout temps, selon les

²⁷⁰ BArch, R4201/713, Strasbourg, le 16 novembre 1917 voir aussi à ce sujet le document du 4 janvier 1918 du Ministère des travaux publics.

²⁷¹ *Der deutsche Kolonnenführer*, 1^{er} avril 1918, p. 26.

²⁷² BArch, PH 15/104, document du MED du 10 août 1917 :

„Nur rasches Handeln und energisches Zusammenarbeiten aller Stellen (Eisenbahn-Behörden und Flugabwehrdienst) können feindlich Flieger von den Bahnlinien und Bahnhöfen fernhalten und die Absichten des Feindes vereiteln.“

²⁷³ BArch, PH 15/104, document du 9 juin 1917.

possibilités, être réduit, afin de rendre difficile l'orientation des aviateurs ennemis ».²⁷⁴ Aucune lampe à gaz ou au pétrole ne doit brûler plus longtemps qu'il n'est nécessaire. Toutes les lumières doivent être couvertes vers le haut et le jet de lumière vers les côtés ne doit pas être visible à plus de deux cents mètres, à part pour les feux de signalement. Les pièces de travail et de service ne doivent plus éclairer vers l'extérieur à partir de 22 heures. Cependant si les lumières ne sont pas visibles de l'extérieur, le bâtiment peut rester éclairé à l'intérieur au moment d'une attaque. Pour les trains les lumières doivent aussi être occultées, et la porte du foyer des locomotives ne doit pas être ouverte.²⁷⁵ Les Allemands, pareillement aux Français, ne semblent pas avoir trouvé de solution pour les lueurs s'échappant du foyer des locomotives.

Début janvier 1918 les directions des chemins de fer situés non loin de la frontière (Cologne, Mayence, Sarrebruck, Strasbourg), sont avisées que, selon la direction militaire générale de Bruxelles, sur les lignes où l'aviation représente un danger, il suffit d'apposer sur la lanterne des locomotives un verre dépoli ou granité, ou, comme en Alsace-Lorraine, une peinture à l'huile blanche pour que la lumière ne soit pas visible à plus de sept cents mètres. Ces directions doivent signaler la pertinence d'une telle mesure quant à la gêne occasionnée au service ainsi que toute autre mesure qui sera prise pour lutter contre le danger aérien.²⁷⁶

Ce danger aérien va, pour des raisons technologiques, devenir plus important dans la dernière année de guerre. En septembre 1917 les autorités craignent une augmentation des bombardements. Tout ce qui, après une attaque, peut-être réparé et dégagé doit l'être immédiatement, et ce qui est trop endommagé et nécessite l'intervention de spécialistes, doit être indiqué par téléphone.²⁷⁷ « En raison de l'augmentation des attaques aériennes les gares sont depuis peu informées de l'importance du service d'indicateur d'avions ».²⁷⁸

Les mesures et les consignes sont alors toujours plus nombreuses et plus précises. En décembre 1917 des tests sont opérés pour vérifier les mesures d'amenuisement des lumières dans les zones proches de la frontière. Les gares, lignes ou ateliers posant encore problème sont signalés. Le commandement militaire craint la multiplication des raids alliés, notamment dans la région industrielle de la Ruhr. Les installations ferroviaires ne doivent donc ni servir de cibles ni de repères pour l'orientation des avions.²⁷⁹

²⁷⁴ „Die außen Beleuchtung ist dauernd nach Möglichkeit einzuschränken, damit den feindlichen Fliegern die Fernorientierung erschwert wird.“

²⁷⁵ BArch, R4201/713, Strasbourg, le 16 novembre 1917.

²⁷⁶ BArch, R4201/713, document du 10 janvier 1918. Ministère des travaux publics.

²⁷⁷ BArch, PH 15/104, Sedan, le 14 septembre 1917

²⁷⁸ *Ibid.*, document du 15 septembre 1917 : „Wegen ständig zunehmender Fliegerangriffe sind die Bahnhöfe neuerdinge auf die Wichtigkeit des Flugmeldedienstes hinzuweisen...“

²⁷⁹ BArch, R4201/713, document du 10 décembre 1917.

En janvier 1918 toutes les recommandations pour les gares et les trains en cas d'attaque aérienne sont récapitulées dans la « Note sur le comportement pendant des attaques aériennes » (*Merkblatt für das Verhalten bei Fliegerangriffe*). Le sous-titre de cette note est clair : « Principe suprême : perturbation du service à réduire au minimum » (*Oberster Grundsatz : Störungen im Eisenbahnbetriebe möglichst einschränken*). La première règle à observer est d'éviter d'accumuler des trains dans les gares de bifurcation (*Knotenpunkt*) car elles sont la cible favorite des bombardements. En cas d'attaque sur la gare, le travail cesse, on éteint toutes les lumières visibles de l'extérieur, ainsi que celles des aiguillages quand ces dernières sont atteignables. Les employés se réfugient dans les abris prévus à cet effet et orientent les voyageurs vers ceux-ci. Des panneaux doivent indiquer ces abris avec la mention « Abri en cas de danger d'avions » (*Schutz bei Fliegergefahr*). Les employés devant rester dehors s'allongent sur le sol, si possible dans des tranchées ou des renforcements, pour éviter les éclats. Les trains arrivants doivent s'arrêter avant la station si cela les met plus en sécurité. Les trains sur le départ doivent être envoyés au plus vite. On prévient les autres gares voisines afin que les autres trains soient arrêtés. On enlève, si possible, les munitions de la gare et autres matériels précieux ou dangereux. On éloigne également les trains de voyageurs des quais de stationnement. Après l'attaque on vérifie au plus vite les dégâts, y compris les lignes télégraphiques et téléphoniques, et surtout les voies²⁸⁰. Car les voies représentent, bien sûr, l'enjeu le plus important. Si elles sont touchées, et selon la gravité, le service peut alors être très perturbé, et le trafic entièrement interrompu sur une ligne. C'est en ce sens qu'il faut comprendre une des mesures exigées dans ce document, qui, comme certaines autres auparavant, peut sembler très risquée pour la vie des employés : « Afin de constater au plus vite les dégâts sur les voies, l'attaque doit être observée, tant que cela est possible sans mettre en danger les employés »²⁸¹. On peut se demander à quel point les employés étaient dans la capacité de juger s'ils pouvaient « observer » sans pour autant se mettre en danger. Il faut aussi imaginer le risque pris, et la peur, pour les voyageurs civils, quand ils se trouvaient dans un train qu'on faisait partir juste avant ou au moment où l'attaque était déclenchée. Toutefois cela ne fut pas uniquement le cas pour l'Allemagne. À Paris, si un train est déjà rempli et son départ prévu dans les 10 minutes après l'alarme, il doit alors être expédié comme prévu ou avec un peu d'avance, évitant alors les arrêts longs entre Paris et sa banlieue. Pour les trains arrivant, si la dernière gare avant Paris est déjà dépassée, alors ils doivent continuer comme prévu²⁸².

²⁸⁰ BArch, R4201/713, document du 4 janvier 1918.

²⁸¹ „Um Schaden an den Gleisen schnell festzustellen, ist für Beobachtung des Angriffes zu sorgen, soweit dies ohne Gefährdung der Bediensteten möglich ist.“

²⁸² CNAH SNCF, 111LM13, note du 17 mars 1918.

En Allemagne la « Note sur le comportement pendant des attaques aériennes » donne aussi les instructions pour les attaques sur les voies, en dehors des gares. Là aussi les employés qui travaillent en dehors des gares doivent observer et signaler aux gares toute attaque. Si les trains sont attaqués, ils doivent alors ralentir le plus possible, afin que l'avion les dépasse, il est interdit de passer sur un grand pont et si cela est possible on met le train à l'abri sous un tunnel. Après l'attaque on vérifie les voies en les longeant à pied, avec une draisine, à vélo ou même avec une locomotive, mais à une vitesse maximale de 10 ou 15 kilomètres à l'heure maximum, afin d'éviter tout danger et de ne rien manquer. Pendant le temps de la vérification aucun train ne doit partir. Toutefois si un train doit absolument continuer son trajet, il ne doit pas dépasser la vitesse de 10 kilomètres à l'heure, et si cela se produit de nuit, un employé doit devancer le train pour vérifier la voie²⁸³.

Il faut noter qu'idéalement les trains en circulation sur les voies ne doivent pas s'arrêter, et une des raisons invoquées est de ne pas donner envie aux hommes de descendre du train. Ce commentaire apparaissant dans une note de 1918, il est difficile de savoir si c'est par mesure de sécurité, afin que les hommes ne soient pas sur les voies, ou si c'est pour éviter toute envie de désertion. Les personnels de la locomotive ne doivent pas non plus observer les avions car ils doivent se concentrer sur la sécurité et la bonne marche du train. C'est au chef de train (*Zugführer*) de surveiller et en cas d'alerte de prévenir le conducteur de la locomotive (*Lockführer*) à l'aide d'une corne²⁸⁴.

Jusqu'ici je me suis astreint à exposer l'évolution, au fil de la guerre, des mesures pour lutter contre les bombardements. La technologie a évolué et permettait dans la dernière année de guerre des bombardements sur des cibles toujours plus lointaines et avec des projectiles toujours plus puissants et plus nombreux. Il faut essayer de distinguer les différences entre des mesures théoriques et la réalisation pratique sur le terrain.

Dangerosité et crainte des bombes

Dès le début de la guerre les belligérants ont utilisé l'aviation ou l'artillerie pour toucher l'ennemi au cœur de ses villes et de ses gares. Pour les gares proches de la zone du front, les bombardements, menés par l'artillerie, ont pu être dès 1914 déjà très violents. Mais ceux opérés par l'aviation dans un premier temps ont, eux, manqué d'efficacité. Bavendamm explique que le premier bombardement à Paris le 30 août, est plus vu comme un spectacle, que comme une

²⁸³ BArch, R4201/713, document du 4 janvier 1918.

²⁸⁴ BArch, PH 15/104; voir aussi BArch, R4201/713, Strasbourg, le 16 novembre 1917.

réelle menace²⁸⁵. En effet la visite des *Taube* au-dessus de Paris est un évènement de ce début de guerre qui est presque systématiquement signalé dans les récits des contemporains.²⁸⁶ À ce moment le peu de bombes que ces avions peuvent transporter ont une portée très faible. Elles sont bien évidemment très dangereuses pour qui se trouverait très proche du point de d'impact, mais il semble que les Parisiens l'aient bien compris et n'ont pas eu une peur démesurée des avions à ce moment-là de la guerre. C'est également le cas des habitants de la ville de Hanovre qui, début août, se réunissent devant la gare pour observer les avions français.²⁸⁷ Finalement la plus grande conséquence de ces premières attaques fut la suppression de l'éclairage public.

Le lieutenant Paul Schnell, chef de la petite gare de Don-Sainghin au moment de l'attaque anglaise à La Bassée en mars 1915, ne dort pas pendant deux jours de suite car sa gare prend alors un rôle très important suite à cette offensive britannique. De nombreux renforts, puis de nombreux blessés passent continuellement par cette petite gare. Il explique que l'OHL semble vraiment préoccupée de ce qui se passe à Don puisqu'un officier arrive peu de temps après les premiers renforts avec un canon de DCA (*Flugzeug-Abwehr-Geschütz*) et se positionne tout près de la gare. Quelques jours après des avions volent à huit cent ou mille mètres au-dessus de la gare et quelques bombes sont larguées. Mais Schnell est tellement occupé qu'il n'a pas le temps de se soucier de cela, et de toute façon il n'y avait ni cave ni abris. Il explique aussi cette crainte minimale des avions par le fait qu'à ce moment le danger de l'aviation n'était qu'à ses débuts.²⁸⁸

Début octobre 1914, le soldat Marot et son régiment sont en gare de la Plaine-Saint-Denis. Alors qu'il discute avec un cheminot, tout à coup : « Ssss ! Crââc ! Fracas énorme, éclats qui sifflent, fumée jaune. À plat ventre par réflexe... Quoi ? Un obus ?... Ici ? L'employé est vert, mais sauf ; le bâtiment criblé d'écorchures. La sentinelle à la grille a sauté sur place, jeté son fusil et filé. Toute la cour est folle, grouille, court, crie ; des types sortent de wagon ; d'autres y grimpent, se glissent dessous ; il y en a qui prennent leur fusil et tirent en l'air... sur le *Taube* qui a lâché sa bombe au passage sans rien casser que des vitres. »²⁸⁹ Si le bombardement n'a que peu d'effets destructeurs il provoque en revanche la panique chez des soldats et des employés encore peu habitués à être pris pour cible loin du front.

²⁸⁵ Gundula BAVENDAMM, *Spionage und Verrat : konspirative Kriegserzählungen und französische Innenpolitik ; 1914 – 1917*, Essen Klartext, 2004, p. 57, note 143 ; Charles CHENU, *De l'arrière à l'avant, chronique de la guerre*, octobre 1914-décembre 1915, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916, p. 3-4 (*Taube*).

²⁸⁶ Voir par exemple : Maurice DEMAISON, *Croquis de Paris (1914-1915)*, Chapitre *Taube* p. 1-3 ; Charles CHENU, *op. cit.* p. 3-4 ; Marcelle LEROUGE, *op. cit.*, p. 133-134 ; Gaston CERFBERR, *op. cit.*, p. 16.

²⁸⁷ Hellmut VON GERLACH, *Die große Zeit der Lüge, Charlottenburg, Verl. der Weltbühne*, 1926, p. 14.

²⁸⁸ PBArch, PH 15/21, „*Erlebnisse und Taten der Eisenbahn-Baukompanie 12 im Krieg 1914-1918, insbesondere im August 1914 bis September 1915*“. Leutnant VON DARGESTELLT D. R. *Paul Schnell mit Bildern. 1914 – 1915*.

²⁸⁹ Jean MAROT, *Première rencontre avec... Souvenirs de la mobilisation et des premiers mois de la guerre...*, Chalon s/Saone, Impr. du Progrès de Saône & Loire, 1926, p. 92.

La panique est également de mise côté allemand quand le 15 avril 1915 la gare de Saint-Quentin, où sont stockées des munitions et une réserve de pétrole, est bombardée par les aviateurs français et anglais. La gare s'est alors vidée « comme une ruche effrayée ».²⁹⁰ Ces attitudes sont loin des récits officiels faits pendant et après la guerre au sujet des cheminots et de leurs nombreux sacrifices durant le conflit. Quant aux soldats, officiellement, leur bravoure ne peut être remise en cause. Sauf que comme souvent entre la théorie et la pratique il y a eu un fossé important.

Mi-mars 1916 en gare de Mulhouse, alors que l'alarme vient juste d'être donnée, 18 avions ennemis survolent la gare et lâchent trois bombes dont une vient exploser sur les voies au milieu de la cour des ateliers de la gare. Beaucoup d'employés des ateliers seraient persuadés que les bombardements visent en priorité les ateliers, et donc pensent être partout ailleurs en sécurité. C'est pourquoi au moment où la bombe a explosé, beaucoup d'employés étaient en train de fuir à travers cette cour et 4 d'entre eux furent touchés mortellement pendant que les éclats sur un rayon de cinquante mètres en blessaient 12 autres, dont un qui décédera par la suite. S'ils s'étaient abrités à leur poste il n'y aurait pas eu de victimes.²⁹¹ Ici on voit bien que malgré les consignes, la réalité est tout autre. Quand on panique, l'instinct de survie prend le dessus, et avec lui la désorganisation. Un autre phénomène apparaît lors de cette attaque, celui de la curiosité. Si persuadés d'être pris pour cible certains fuient, beaucoup d'autres continuent à trouver dans les bombardements un aspect intéressant. En gare comme dans le reste de la ville « et malgré toutes les consignes une certaine curiosité pousse beaucoup de gens à ne pas rester dans les abris, mais au contraire à ressortir tout de suite et à regarder ce qui se passe ».²⁹² Une attitude qui paraissait incongrue en 1916 mais qui, plus tard, fut pourtant exigée des cheminots.

Adrienne Thomas évoque de nombreuses fois durant l'année 1914 et 1915 les bombardements des alliés sur son quartier, celui de la gare de Metz. À partir de la fin 1915 ces bombardements, toujours plus nombreux et intenses, sont cause de fatigue et de nervosité au quotidien. Les lumières de la gare comme des tramways en ville sont éteintes. La jeune fille connaît maintenant très bien le bruit des moteurs des avions. En 1916, alors qu'elle se trouve dans un train entre Berlin et Metz, elle apprend le bombardement de la gare messine et exprime son ras-le-

²⁹⁰ Témoignage de E. Fleury in Henriette THIESSET, *Journal de guerre, 1914-1920*, Amiens, Encrage, 2012, p. 90, note 139. À noter que la date varie selon les deux témoignages. Fleury : 15 avril, Thiesset : 17 avril.

²⁹¹ BAArch, R4201/629, *Mülhausen, 20 mars 1916* à propos de l'attaque du 18 mars.

²⁹² R4201/629 : *Mülhausen. 20 mars 1916 „daß trotz aller Vorschriften eine gewisse Neugier viele Leute veranlasste, nicht in den Unterstände zu bleiben, sondern sofort wieder hervorzukommen und Umschau zu halten.“*

bol d'avoir cette crainte quasi permanente de ne pas retrouver son toit.²⁹³

Paradoxalement alors que les bombardements deviennent toujours plus nombreux et puissants les rapports de 1917 et 1918 font très souvent mention du calme gardé par les employés dans des situations parfois très dangereuses. Il faut rappeler que c'est aussi à cette période que de meilleures mesures d'alerte et de protection des employés ont été mises en place. Cela a très certainement aidé les cheminots à faire face au danger aérien. Surtout, à l'instar des soldats après quelques mois passés dans les tranchées, la répétition du danger en donne une certaine habitude, et une attitude plus calme face à celui-ci a pu en découler.²⁹⁴ Mi-juin 1918, au milieu de ce qui a sûrement été la période la plus abondante en bombardements visant les gares françaises durant tout le conflit, le rapport de la commission de réseau du Nord évoque les « bombardements habituels ».²⁹⁵ Ce qui paraissait de l'ordre de l'exceptionnel en début de guerre est devenu, pour certaines zones, la norme.

Variétés des bombardements

Le fait que la panique n'ait, au cours de la guerre, pas augmenté proportionnellement avec la fréquence des bombardements peut aussi s'expliquer par la résignation au hasard. Encore une fois on peut comparer cela au bombardement subi dans les tranchées. La fuite n'est souvent pas envisageable, il ne reste plus que la chance de ne pas être mal placé. Car finalement on ne peut jamais être sûr que les bombes lâchées aient touché les cibles visées. Cela resta durant tout le conflit de l'ordre de l'aléatoire. De plus en parcourant les rapports sur les bombardements, on remarque que proportionnellement au nombre de bombes, les dégâts matériels, et surtout les victimes humaines restent assez faibles. Parfois l'échec est même total. Beaucoup de rapports signalent des bombardements qui n'ont causé aucun dégât, comme celui de fin janvier 1917 sur la gare de Pont-Saint-Vincent. Une escadrille de 17 avions allemands a lancé 25 à 30 bombes « sans aucun résultat » puisqu'elles sont toutes tombées dans la Moselle et la prairie qui se trouve entre l'usine et la gare.²⁹⁶

Bien sûr lorsque les objectifs étaient atteints, et que par malheur des hommes se trouvaient non loin, les conséquences pouvaient alors être abominables. Le 8 juin 1917 en l'espace d'une

²⁹³ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen aus dem Ersten Weltkrieg: ein Tagebuch*, Günter Scholdt (dir.), Köln ; Weimar ; Wien, Böhlau, 2004, p. 150 -151, p. 195-196.

²⁹⁴ Je reviendrais sur les louanges faites aux cheminots, et sur ce parallèle entre le sacrifice des soldats pour la patrie et celui des cheminots dans le chapitre II de cette partie.

²⁹⁵ SHAT, 16N2826, note pour le DTMA du 21 juin 1918. Commission de Réseau du nord. À propos de l'attaque du 15 juin, région de Fouquereuil, Chocques, Lillers.

²⁹⁶ SHAT, 16N2815, *Pont-Saint-Vincent, 27 janvier 1917*.

demi-heure et avec 10 projectiles tirés sur la gare de Boisieux une pièce à longue portée de l'artillerie allemande tue 14 hommes et en blesse entre 35 et 40.²⁹⁷ Le 30 avril de la même année à 0 h 55 un avion lâche 3 bombes sur Épernay. La troisième tombe dans la gare extérieure directement sur un groupe de militaires, en tuant 3 et en blessant 19.²⁹⁸

Il en est de même pour les dégâts matériels. Le 16 juillet 1918 un bombardement par avion de la ville et de la gare de Diedenhoffen (Thionville) a lieu entre 13 h 45 et 14 h 45. Un train de munitions en stationnement est touché, 13 wagons prennent feu et les grenades qu'ils contenaient explosent les unes après les autres. Une partie du train a pu être détachée à temps et transportée en sécurité mais le feu et les explosions se propagent et touchent cinq autres wagons de munitions entreposés non loin qui explosent à leur tour. Les grenades mettent le feu aux hangars pour les colis (*Eilgutschuppen*) et pour les marchandises (*Güterschuppen*) ainsi qu'au bureau pour l'envoi des marchandises (*Güterabfertigungsgebäude*). Le feu atteint alors les wagons entreposés au hangar pour les marchandises et ceux sur les voies de chargement (*Freiladegleise*). Dans l'aile Est quelques fourgons à bagages (*Packwagen*) commencent à brûler. 60 chevaux sont tués ou blessés alors qu'ils se trouvaient dans un train, un soldat qui les accompagnait est tué et un autre gravement blessé. Les grenades ont continué à exploser jusqu'à 19 heures et malgré l'intervention des pompiers avec deux lances d'incendies motorisées (*Motorfeuerspritzen*) les bâtiments et les wagons n'ont pu être sauvés. Le bureau pour l'envoi des marchandises ainsi que les hangars pour les colis et pour les marchandises ont brûlé totalement. Dans l'aile Nord cinq locomotives, qu'on ne pouvait aller chercher à cause des explosions, ont été plus ou moins gravement endommagées. 50 wagons ont brûlé complètement, 50 autres sont détruits totalement ou très endommagés. Les conduites d'eau (*Falleitung*) qui partaient des châteaux d'eau et allaient vers les ailes sont, comme certaines voies, en partie détruites. Évidemment le trafic est interrompu à l'endroit de l'accident. On comprend ici l'ampleur que peut prendre un bombardement s'il touche une cible sensible. Encore plus spectaculaire est la vitesse avec laquelle tout est remis en place.

Dès 20 heures les grenades qui n'ont pas explosé sont dégagées. Une partie du trafic peut alors déjà reprendre. Dès 5 heures du matin le jour suivant (17 juillet) 200 soldats, sous la surveillance des pompiers, commencent à tout déblayer (grenades et ruines). Une compagnie du génie arrive du Luxembourg pour aider et le soir même l'opération de déblaiement est terminée. Le trafic peut alors également reprendre sur de nouvelles voies. Déjà dans l'après-midi

²⁹⁷ *Ibid.*, Boisieux, 8 juin 1917, l'auteur du rapport avoue ne pas encore avoir les chiffres exacts.

²⁹⁸ *Ibid.*, Épernay, 30 avril 1917.

le trafic civil avait repris dans la direction du Luxembourg. Le 18 juillet les conduites d'eau et quatre voies sont réparées. Le 19 juillet après-midi le service peut reprendre dans toute son ampleur. Entre-temps le trafic de marchandises reprenait au fur et à mesure des avancées des travaux. L'autorité militaire a mis à disposition un autre hangar. Les services de chargement et déchargement ont été déplacés dans d'autres gares et le rapport prévoit que quelques jours plus tard tout pourra de nouveau être fait à Diedenhoffen.²⁹⁹ Même si les destructions provoquées par ce bombardement ont été exceptionnelles, la rapidité pour remettre les voies en état d'usage est dans la majorité des cas tout aussi grande puisque l'interruption minimale du service reste la priorité.

Au fil des rapports de 1917 et 1918 on remarque aussi que la communication entre les gares semble mieux fonctionner puisqu'il est souvent évoqué que la présence d'avions avait été signalée avant l'attaque. Un rapport détaillé d'un bombardement en gare d'Épernay le confirme et permet de bien se rendre compte de la façon dont peut se dérouler une attaque et la manière dont elle est vécue pour les responsables de la gare³⁰⁰. On y remarque aussi l'importance de la DCA. Si les tirs de la DCA ont pu parfois atteindre les avions ou les dissuader de voler trop bas ils ont pu aussi être dangereux pour la gare et ses occupants. Le 23 janvier 1917 les petites villes adjacentes de Pompey et Frouard sont bombardées par une pièce à longue portée puis par une escadrille de 17 avions. Si l'emprise du chemin de fer n'est pas touchée par ces attaques, un culot d'obus de 75, tiré contre les avions, perce la marquise de la gare de Pompey et brise le cadran de l'horloge³⁰¹. Ici ce ne sont que les symboles d'une gare, sa marquise et son horloge qui furent touchés. Dans la nuit du 9 au 10 février 1917 la gare de Longueau subit une attaque aérienne très importante. Les mérites du personnel de la gare, resté calme, sont vantés. Particulièrement ceux du chef de gare et du chef de service qui « ont donné l'exemple du courage et du sang-froid en se portant, en plein bombardement aux points les plus menacés, sans souci des avions qui n'ont cessé de survoler la gare de 22 heures à 3 heures du matin, ni des nombreux culots et éclats d'obus lancés par l'artillerie de la défense³⁰² ».

La DCA n'est pas le seul moyen de défense, l'aviation peut aussi entrer en action pour chasser les avions ennemis. On sait que l'aviation, et ses as engageant des batailles dans les airs, est un aspect de la Grande Guerre qui a beaucoup fasciné les contemporains, et qui continue à fasci-

²⁹⁹ R4201/629. *Diedenhoffen, 18 juillet 1918.*

³⁰⁰ Voir annexe : 16N2826, 5215-5216, Épernay, 16 mars 1918.

³⁰¹ 16N2815, *commission de gare de Frouard*, le 23 janvier 1917

³⁰² *Ibid.*, sous-commission de réseau d'Amiens. Longueau 10 février 1917. Le problème semble être le même côté allemand comme le confirme Thomas Adrienne pour les gares de Metz. *Aufzeichnungen*. p 94

ner aujourd'hui. Ces batailles ont pu aussi avoir lieu à la suite de bombardements. Par exemple des 17 avions venus bombarder Pont-Saint-Vincent sans résultat, sept ont été pris en chasse par 3 officiers français. Cette contre-attaque a été également sans résultats puisque le rapport précise que seul un bimoteur a pu être rejoint « mais piqua dans ses lignes aussitôt³⁰³ ».

Les avions qui attaquent les gares ne se servent pas uniquement des bombes pour endommager leur cible. Beaucoup de rapports français indiquent que les avions allemands mitraillent également en permanence pendant le bombardement³⁰⁴. On peut imaginer la dangerosité d'une telle attaque. Cependant même pour les assaillants une mauvaise manœuvre pouvait être fatale. Le soir du 23 juin 1917 entre les gares de Lisy-sur-Ourcq et Mary-sur-Marne un avion allemand mitraille un train du Génie, et blesse le mécanicien et le chauffeur, mais il percute un sémaphore et se prend dans les fils télégraphiques et s'écrase sur la voie. Un facteur et un auxiliaire de la voie voulant arrêter les pilotes se portent aussitôt sur les lieux et meurent ainsi qu'un des deux pilotes suite à l'explosion tardive d'une des bombes de l'avion. Le deuxième pilote fut retrouvé peu après caché dans un arbre d'un bois voisin. Le rapport ne manque pas de signaler à la dernière ligne que les voies n'ont pas subi d'avarie³⁰⁵. On peut se demander si ces deux agents n'ont pas fait preuve d'un excès de zèle et ont outrepassé leur fonction en voulant procéder à l'arrestation des pilotes. L'opportunité de recevoir une décoration ou tout simplement de faire preuve d'un acte de bravoure et à leur manière de défendre la patrie les a peut-être poussés à agir de la sorte et leur a coûté la vie. Même si cela n'est que de l'ordre de la supposition, le reproche d'être un « planqué » échappant au danger du front a certainement pu provoquer ce genre d'agissements de la part de certains agents du chemin de fer. Pourtant même s'ils se sont vu souvent traiter d'« embusqués » les employés du chemin de fer ont souvent été les premières victimes des bombardements visant les gares.

Des cibles variées

Un aspect très connu de la Première Guerre mondiale est l'augmentation, dans beaucoup de secteurs, du travail des femmes. Le service des transports, métropolitain, tramway, bus, et train, en fait partie³⁰⁶. Les femmes n'ont donc pas non plus échappé aux bombardements. Le 12 février 1918 celui de la gare de Hargarten ne provoque pas beaucoup de dégâts matériels

³⁰³ 116N2815. *Compte rendu de l'aviation de chasse (VIII^e armée) pour la journée du 27 janvier*. Q.G. 18 février 1917.

³⁰⁴ Une tactique valable aussi côté allié. Voir : *Heeresbericht*. p. 288.

³⁰⁵ 16N2815. *Meaux. 4 juin 1917*.

³⁰⁶ Même si leur présence est plus massive dans le service de transport communal que dans les compagnies ferroviaires.

mais plusieurs morts et blessés sont à décompter dont une cheminote³⁰⁷. Fernand Laponce, dormant dans son train totalement sombre, est réveillé par un choc brutal qui le projette sur le plancher. Le train a en partie déraillé en raison de la coupure de la voie provoquée par une bombe d'avion. Il décide alors de rejoindre à pied la gare de Vic-sur-Aisne : « Sur la voie ferrée, le long de laquelle j'avance, les entonnoirs creusés par les bombes s'échelonnent. Notre train a déraillé sur la première coupure ; s'il avait pu la franchir, il en aurait trouvé d'autres. À un passage à niveau, la garde-barrière, forte femme d'un certain âge, vient au-devant de moi dès qu'elle m'aperçoit. Encore tout émue, elle éprouve le besoin de confier à quelqu'un la grande frayeur qu'elle a eu cette nuit lorsque les bombes tombaient autour de la fragile maisonnette où elle était seule³⁰⁸. »

Le bâtiment voyageur n'est pas forcément le lieu le plus visé, il est aussi une partie infime de l'ensemble d'une gare, les PC, les voies, les ouvrages d'art sont bien plus mis à l'épreuve. Les rotondes, lieu central dans le fonctionnement d'une gare, sont également visées³⁰⁹. Les bombardements peuvent aussi avoir des conséquences diverses. Une gare bombardée est une gare affaiblie et désorganisée pour un certain laps de temps. Dans une période de guerre où les pénuries sont nombreuses, cela peut entraîner des effractions. Le 24 mars 1918 suite au bombardement de la gare de Boulogne-sur-Mer des sentinelles sont postées en renfort pour éviter les vols.³¹⁰ Si la gare est souvent prise pour cible cela peut aussi modifier les plans de l'autorité militaire. En juin 1917 les abords du pont de Jouy, proche de Vailly-sur-Aisne, sont bombardés, en l'espace de moins de 24 heures, à cinq reprises par l'artillerie allemande, souvent au même moment où le Génie tente de remettre le pont en état. Cet état de fait pousse le commandant de troupe du Génie à douter du bien-fondé de la poursuite des travaux prévus pour installer une gare de ravitaillement à Vailly-sur-Aisne³¹¹.

Le bombardement d'une gare est aussi craint par les soldats, surtout lors de leurs permissions.³¹² De nombreux rapports signalent des trains de permissionnaires ou des permissionnaires en gare au moment d'attaques. Ainsi même loin du front et promis à quelques jours de calme à l'arrière, les soldats ne sont pas à l'abri de la mort. Enfin même si les installations sani-

³⁰⁷ R4201/713. *Doc 224. 12 février 1918.*

³⁰⁸ Fernand LAPONCE, p. 16-17.

³⁰⁹ Voir par exemple le bombardement du 2 mai 1917 à Châlons-sur-Saône endommageant deux machines et la structure de la rotonde. 16N2815.

³¹⁰ 16N2826 *Document du 24 mars 1918.*

³¹¹ 16N2815. *16 juin 1917.*

³¹² Voir : retourner, repartir.

taires, trains et HOE ³¹³ étaient en principe protégés par la convention de Genève, il y a beaucoup de cas référencés de trains sanitaires mitraillés, bombardés ou même d'HOE touchés par des bombes. Un exemple est le bombardement de l'HOE de Prouilly dans la nuit du 2 au 3 juin 1917 faisant 40 morts³¹⁴.

Il y eut aussi des cas moins extrêmes mais où des victimes sont tout de même à décompter³¹⁵. Le 4 mai 1917 l'HOE de Courlandon reçoit des bombes qui causent plusieurs victimes³¹⁶. Chaque fois ces HOE se situent dans une gare régulatrice sanitaire ou non loin d'une gare et subissent des dégâts collatéraux. Les trains sanitaires sont aussi visés comme dans la nuit du 15 au 16 septembre 1918 en gare de Paris-La-Chapelle, où un train sanitaire est touché, et un infirmier tué³¹⁷. Bien sûr le doute est permis et l'on ne pourra jamais savoir si ces installations sanitaires étaient vraiment visées. Ce qui est certain c'est que cela agace le commandement. Ainsi Pétain le 2 octobre 1917 souhaite qu'« en raison des bombardements ennemis par avions et par pièces à longue portée qui atteignent de plus en plus fréquemment les formations sanitaires » celles-ci soient dorénavant installées loin de tout autre établissement militaire ainsi qu'à l'écart de tout lieu habité. « On sera ainsi conduit à les construire en pleine campagne. De la sorte, l'ennemi ne pourra prendre prétexte du voisinage d'autres installations militaires pour diriger son tir sur les formations couvertes par le signe distinctif de la convention de Genève³¹⁸ ».

Évolution des gares

Les bombardements par avions s'ajoutant à ceux déjà effectués par canon vont entraîner des changements au sein des gares, et notamment la construction d'abris. C'est encore une fois dans la dernière année de guerre que ces constructions ont commencé à prendre de l'ampleur. En France, début octobre 1917 on essaye de parer aux bombardements qui s'intensifient. Les commissaires régulateurs ont ordre de se rendre sur les installations qui ont subi d'importants bombardements, tout d'abord pour constater les dégâts, j'y reviendrai, puis pour prendre des mesures nécessaires pour réduire la visibilité de nuit, et afin « d'assurer la protection du per-

³¹³ Hôpital d'évacuation (origine : Hôpital Origine d'Étapes - HOE).

³¹⁴ 16N2815, *document du 3 juin 1917*.

³¹⁵ Le 27 juin 1917 la Gare Régulatrice de Dunkerque est bombardée causant des dommages sur l'HOE, et le 22 juillet 1917 St-Menehould est bombardé, faisant trois blessés à l'HOE. Voir 16N2815 *Communications téléphoniques du 23 juillet 1917*.

³¹⁶ 16N2815, *communications téléphoniques du 3 mai 1917*.

³¹⁷ Commission du nord : compte rendu bombardement. Du 9 au 28 sept. 16N2826 ou encore le 2 mai 1917 à Châlons-sur-Saône.

³¹⁸ 16N2857, *GQG. 2 octobre 1917*.

sonnel et lui donner confiance³¹⁹ ». Il semble évident que les abris antibombardements ont le double avantage de rassurer et protéger et furent donc à partir d'octobre 1917, dans les gares les plus touchées, construits sans approbation préalable³²⁰.

En Allemagne certaines villes connaissent des bombardements intensifs plusieurs fois par semaine, c'est le cas de Metz dont les gares sont systématiquement visées. L'intensité et la régularité de ces bombardements par avions ont considérablement gêné le travail au sein des gares et beaucoup énervés les employés qui craignaient en permanence pour leur vie et celle de leur famille. Vers la fin de l'année 1917 l'autorité militaire commence à se préoccuper plus particulièrement de leurs situations. En Alsace-Lorraine des abris ont été construits dès l'automne 1915 et le printemps 1916. Munis de toit en béton, mais de résistance assez faible, ils n'ont plus d'efficacité face à l'augmentation des calibres utilisés par l'ennemi. Les bombardements, très gênants pour le service, et commençant souvent sans même que l'alarme ait pu être donnée, la compagnie se voit dans « l'obligation » de construire des abris pour leur personnel dès décembre 1917³²¹. Une enquête est menée pour savoir quelles gares en ont besoin en priorité. Pour la gare des Sablons à Metz la décision est déjà prise³²². Un mois plus tard les abris ne sont toujours pas construits même si « par égard pour les employés et leur inquiétude croissante face à des attaques aériennes fréquentes » l'urgente nécessité de la construction est prise en compte pour cette gare très importante pour la conduite de la guerre³²³. Au même moment en France une note précise que si beaucoup d'abris ont déjà été construits, il faut étudier « l'établissement d'abris, non seulement pour le personnel militaire ou technique des gares, mais aussi pour les permissionnaires et détachements de passage ». On prévoit aussi de construire des blockhaus en béton pour les agents obligés de rester près de leur poste, comme les aiguilleurs³²⁴.

En France pour défendre les gares plus efficacement il fut rapidement mis en place des équipes de guetteurs. En mai 1915 le GQG décide que cette fonction assurée auparavant par des agents des réseaux du Nord et de l'Est, et qui est très coûteuse pour l'armée, doit être dorénavant prise en charge par des hommes prélevés sur les troupes d'étapes affectées au service des gares régulatrices. Il peut aussi s'agir d'hommes qui sont déclarés comme n'étant plus aptes au service. Ils étaient en poste par deux et furent équipés de jumelles³²⁵. Il faut préciser ici que ces

³¹⁹ 16N2826, document du 5 octobre 1917.

³²⁰ SNCF 111LM13, note du 4 octobre 1917.

³²¹ „Wir sind daher gezwungen durchaus bombensichere Unterstände zum Schutze unseres Personals herzustellen.“

³²² R4201/713, document du 27 déc 1917.

³²³ *Ibid.*, document du 30 janvier 1918.

³²⁴ 16N2826, document du 17 janvier 1918.

³²⁵ 16N2810, document du 12 mai et du 14 mai 1915.

hommes sont différents des GVC. Cela signifie qu'aux abords de certaines gares il y a pu avoir une superposition de ces deux services de « surveillance ».

En mai 1917 a lieu une réorganisation du service de DCA. Les gares les plus importantes sont alors « rattachées au réseau général de DCA des Armées sur le territoire desquelles elles se trouvent ». En plus d'un demi-poste fixe ces gares furent équipées d'une section de mitrailleuses, fournie par les troupes d'Étapes. Il est toutefois rappelé que « les mesures les plus efficaces de défense contre les aéronefs ennemis pendant la nuit sont les mesures d'extinction » et que pour cela les divers organes du service des chemins de fer doivent être avisés au plus vite dès l'incursion d'aéronefs ennemis³²⁶. Cela signifie que les personnels de surveillance en place depuis 1915 sont à partir du printemps 1917, dans certaines gares, équipés de mitrailleuses. Ils sont les seuls à être autorisés à s'en servir puisque « le personnel militarisé des gares n'est pas apte à utiliser les mitrailleuses, et il y aurait à craindre des accidents par emploi peu justifié. Quant aux GVC ils ont presque complètement disparu en dehors des postes d'ouvrage d'art ». Toutefois une protection de « tous les trains en marche » n'est pas envisageable « et ne serait pas applicable par manque de personnel apte à utiliser les moyens d'action mis à sa disposition. Par contre il serait intéressant de protéger les TCO (Transport en Cours d'Opération) sur les lignes voisines du front en installant une mitrailleuse sur un des wagons plats du train, cette mitrailleuse étant manœuvrée par la troupe embarquée³²⁷ ». Les soldats en déplacement lors d'une opération devront donc être prêts à se défendre contre d'éventuelles attaques aériennes.

Rapports

Les consignes traitant de l'élaboration des rapports en cas de bombardement en gare sont nombreuses dans les archives des deux pays, mais il serait ici trop long de les détailler puisqu'elles n'ont que peu d'intérêt pour cette étude. Toutefois certains documents permettent de comprendre un peu plus de choses sur les bombardements. En premier lieu ils confirment qu'une statistique vraiment exhaustive des gares bombardées est impossible. En effet, en Allemagne, seules les attaques ayant causé une gêne du service de plus de six heures justifient un rapport écrit immédiat. Pour des attaques moins graves une liste récapitulative en fin de mois suffit, et dans le cas où l'attaque n'aurait pas causé de dégâts, aucun rapport ne doit être rédigé³²⁸.

Surtout à partir de l'automne 1917 on change la manière de faire les rapports après une attaque. En France on demande aux commissaires régulateurs d'aller constater les dégâts sur

³²⁶ *Ibid.*, document du 12 mai 1917.

³²⁷ 16N2810, document du 6 mai 1917.

³²⁸ R4201/629, document du 30 décembre 1915.

place et de faire un compte rendu avec les éventuelles modifications nécessaires pour les installations. De plus un code secret est mis en place en décembre 1917 afin de faciliter les rapports et d'éviter les indiscretions³²⁹. Sans presque utiliser de mots il permet de donner le nombre et le type d'attaques subies, le nom de la gare, l'heure de début et de fin, les victimes humaines, les dégâts matériels, ainsi que la durée de l'interruption du service. Cela confirme l'importance prise par les bombardements dans la dernière année de guerre. Si les commissaires régulateurs doivent se déplacer sur les lieux des attaques c'est aussi pour mieux se rendre compte des dégâts provoqués. Il en est de même en Allemagne. Pour chaque attaque des rapports détaillés, accompagnés de croquis et de photographies doivent être envoyés. Surtout on demande quelle puissance avaient les bombes et quelle capacité de résistance avaient les abris mis en place « afin que pour les abris des usines on puisse avoir des points de repère, et savoir pour les bombes d'avions avec quel genre de puissance doit-on compter³³⁰ ». On comprend alors que la technologie s'étant si vite développée, elle laisse dans l'inconnu les responsables loin du terrain, qui essayent de trouver des solutions pour y parer ; et cela pas seulement pour les gares mais pour toute zone d'activité primordiale pour la conduite de la guerre.

Les mesures contre les bombardements des gares semblent donc bien justifiées face aux nombres d'attaques subies durant le conflit. Pourtant ces mesures pour des villes moins proches du front ont pu être d'ordre seulement préventif.

Lyon, une ville sous la menace

Mi-décembre 1917, le ministère de la Guerre prévoit pour le printemps 1918 une « recrudescence de l'activité de l'aviation de bombardement ennemie », et compte avec une « augmentation du rayon d'action des avions et l'accroissement de puissance des bombes dont ils sont munis » ainsi qu'une extension du théâtre d'opérations vers le sud. Il juge donc utile afin d'éviter des pertes humaines chez les civils et surtout de conserver leur moral de mettre en place certaines des mesures prises dans les grandes villes de la zone des Armées. Les principales concernent la construction ou la désignation d'abris utilisables en cas d'alerte. Les caves et pour Paris, suite aux bons résultats à Londres, les gares souterraines peuvent être utilisées. Dans le voisinage des usines, écoles, casernes, gares « et généralement des lieux où de nombreuses personnes sont ordinairement réunies » des abris à sorties multiples doivent être construits³³¹.

³²⁹ 16N2826, document du 23 décembre 1917 et du 5 octobre 1917.

³³⁰ PH15 octobre, document du 6 novembre 1917. „Um bei Schutzbauten für die Industrie Anhaltspunkte dafür zu haben, mit welcher Wirkung bei Fliegerbomben zu rechnen ist.“

³³¹ SM13, documents du 17 décembre 1917. Ministre de la guerre aux gouverneurs militaires de Paris et de Lyon ainsi qu'à ceux de la 3^e, 5^e, 7^e et 8^e régions et aux préfets dont les départements sont compris dans ces régions.

Devant les réponses divergentes des différentes villes, le ministre précise début février 1918 qu'afin d'éviter d'alarmer la population, et d'utiliser de la main-d'œuvre et des matériaux devenus rares il faut limiter les constructions d'abris aux « localités ou établissements qui paraîtront réellement menacés ». Il demande que les populations soient donc surtout protégées contre les bombes de moyen et petit calibre et contre les éclats des bombes plus puissantes. Il faut donc utiliser au maximum les abris déjà existants (voûtes, caves, grottes, casemate, etc.) qui pourront être renforcés par des sacs de terre. Plutôt que de construire des abris il préconise de creuser « des tranchées abris étroites et tracées en chicane » aux abords des bâtiments qui regroupent beaucoup de monde, en attendant éventuellement la construction d'abris plus efficaces. Il faut si possible couvrir ces tranchées pour parer à d'éventuels éclats. Le tracé en chicane « limite les effets d'un coup heureux pour l'ennemi ». Enfin dans les bâtiments tels qu'usines, écoles ou gares il faut établir des consignes visant à une bonne répartition des personnes entre les différents abris, bien indiquer les itinéraires et l'ordre d'évacuation des locaux « afin d'éviter tout désordre ». En effet il faut s'imaginer que dans les gares d'une ville comme, par exemple, Lyon même si en 1918 beaucoup de soldats, en permission ou en convalescence, peuvent s'y trouver, la majorité des gens passant par les gares sont des civils qui n'ont aucune idée de la façon de se comporter en cas de bombardements.

Pour Lyon justement la demande du ministère de décembre 1917 avait déjà engendré une série de réflexions et d'études. Les ordres du ministre furent exécutés et débouchèrent sur une signalisation des abris partout dans la ville, des réductions de lumières, et un arrêté municipal dès le 5 février 1918³³² rappelant dès la première phrase que « bien qu'il soit peu probable que la ville de Lyon puisse être l'objet d'une attaque aérienne » des dispositions doivent être prises. Il est intéressant de noter que les gares ne sont pas spécialement signalées comme but stratégique probable, du moins pas plus que tous les autres lieux où beaucoup de personnes sont concentrées. On envisage même la voûte de la gare Perrache comme un abri possible³³³ et la décision fut prise de ne pas construire des tranchées abris, les abris déjà existants devant suffire³³⁴. En fait pour une ville comme Lyon la possibilité d'un bombardement n'a jamais été prise très au sérieux, même pour les gares. Des réglementations sur la visibilité lumineuse existent déjà depuis 1915 et les demandes spécifiques du ministère, comme la construction d'abris ou de tranchées ne furent pas suivies. Pourtant l'importance ferroviaire de Lyon pour la guerre est primordiale (transports de troupes, de permissionnaires, convois sanitaires) mais son éloigne-

³³² 1-229WP005

³³³ *Ibid.*, document du 11 mars 1918.

³³⁴ *Ibid.*, document du 5 mars 1918.

ment relatif des zones de combats laisse les autorités municipales et préfectorales penser qu'elle est quasiment hors de danger. Une prévision qui s'avéra juste puisque Lyon ne connaîtra son premier bombardement aérien qu'au moment de la deuxième guerre mondiale.

CONCLUSION

Prévus de longue date en France et en Allemagne la prise de contrôle des réseaux ferrés par l'autorité militaire prend effet avec la proclamation de la mobilisation. La guerre et les fronts militaires sont la priorité absolue ; or le chemin de fer étant l'outil logistique majeur de cette guerre le commandement doit pouvoir prendre les mesures qui lui paraissent nécessaires afin que tous les transports engendrés par la guerre se déroulent bien. Les transports essentiels au bon fonctionnement de la vie économique à l'arrière du front et dans tout le reste du pays sont également très importants dans une guerre qui devient vite totale mais furent toujours subordonnés aux transports vers le front. Le commandement militaire marque sa prise de fonction en limitant sérieusement l'accès aux gares lors de la mobilisation puis ponctuellement durant le reste du conflit selon l'évolution de la ligne de front, les opérations militaires, et les nécessités du moment.

Pour bien organiser et structurer le réseau gigantesque du chemin de fer à l'arrière et dans les régions où se déroulent les combats les commandements ont alors divisé les réseaux – mais plus selon le découpage des compagnies –, créé de nouvelles gares, agrandi certaines considérablement, et surtout limité l'accès de certaines zones. Le découpage en deux zones de la France, puis un découpage interne à la zone des Armées, a permis un contrôle plus strict des allées et venues vers la zone du front, interdite aux civils qui n'y résidaient pas. Cette interdiction fut bravée tout au long du conflit, principalement par les femmes, cherchant à retrouver leur homme non loin du front. Les gares marquant les délimitations ont donc été très contrôlées. La surveillance dans les régions frontalières fut également augmentée. Pour l'Allemagne il existait également des zones différentes... qui n'étaient pas en Allemagne mais en France et en Belgique (ainsi que sur les autres fronts). Les civils avaient également l'interdiction de s'y introduire, et les tentatives semblent avoir été beaucoup moins nombreuses que du côté français.

Les voies de chemin de fer et ses ouvrages d'art ont été dès le début du conflit très surveillés. Pour le bon déroulement de la mobilisation et des opérations militaires, aucun sabotage ne pouvait être toléré. Les soldats chargés de cette surveillance vont être un des symboles de la mobilisation puisque très présents dans l'espace ferroviaire. Ils vont patrouiller durant tout le conflit selon des règles précises et sont prêts à intervenir au moindre suspect observant de trop

près l'espace ferroviaire ou cherchant à s'y introduire. Mais les tentatives concrètes de sabotage ne furent pas si nombreuses durant la guerre, et la présence de cette force de surveillance semble surtout préventive et même quelque peu exagérée. La longévité du conflit et le peu de cas concrets d'interventions ont mené à un relâchement qui, cumulé au danger inhérent à l'espace ferroviaire, a coûté la vie à beaucoup de ces hommes chargés d'effectuer ces patrouilles. Même si la surveillance des réseaux ferrés resta une priorité des commandements, l'Allemagne, qui ne mène pas la guerre sur son territoire et qui a rapidement eu besoin de main-d'œuvre dans d'autres secteurs, et la France, en recherche permanente de force de travail pour l'agriculture, ont tous les deux réduit massivement les effectifs des gardes voies de 1915 à 1917. Avec la reprise de la guerre de mouvement en 1918, surtout du côté français, les GVC vont de nouveau préoccuper l'autorité militaire. Toutefois le trop grand nombre de lignes à surveiller ne permettra pas une couverture parfaite. Finalement les dégâts infligés aux installations ferroviaires sont principalement imputables à des attaques contre lesquelles les GVC étaient totalement impuissants, les bombardements en tout genre.

Dès le début du conflit, les avions et les canons vont bombarder au-delà de la zone du front. Dans les deux pays des ripostes, comme la contre-attaque par avions, vont être mises en place, mais c'est surtout l'esquive qui va être de mise. On tente de diminuer la visibilité des gares et cela passe principalement par une lutte intense contre la luminosité dégagée par ces dernières en cachant les lumières et en électrifiant l'éclairage des gares, qui se modernisent donc sous l'emprise de la guerre. À partir de 1917, face à l'augmentation des techniques de l'aviation, des deux côtés du front on intensifie les mesures pour protéger les vies mais surtout les installations. L'interruption minimale du service reste la priorité absolue durant tout le conflit. On exige donc des employés et mobilisés du rail qu'ils continuent à travailler le plus longtemps possible, même en cas d'alerte, puis une reprise de l'activité et/ou une remise en place des installations dès la fin des bombardements. Avec la reprise de la guerre de mouvement en 1918 les mesures vont s'étendre à des zones non concernées auparavant. Alors qu'au début du conflit les avions ne représentent pas encore un grand danger, ils causent tout de même paniques et désordres quand leurs bombes touchent une cible avec efficacité. Une efficacité des bombardements qui restera, durant toute la guerre, d'ordre assez aléatoire. Si les calibres utilisés augmentent, la panique au sein des gares ne semble pas augmenter proportionnellement. L'amélioration de la communication entre les gares, l'importance grandissante de la DCA – même si parfois dangereuse pour les défenseurs – la mise en place de systèmes d'alarme et d'abris, ainsi que l'habitude du danger peuvent expliquer ce phénomène. Pourtant les bombardements n'épargnent rien ni personne :

soldats, civils, cheminots et hôpitaux militaires proches des gares. Les abris construits en gare changent aussi l'aspect extérieur des gares à la sortie de la guerre³³⁵. Enfin une gare qui a subi des dégâts peut tout de même encore servir en recyclant son matériel. En mai 1917, le commandement allemand face à la nécessité de construire de nouvelles gares dans les territoires occupés, demande, afin de remédier au manque de rail et d'aiguillage dans ses réserves, de démonter certaines voies, et surtout celles des gares ayant subi un bombardement³³⁶.

Les gares et les ouvrages d'art sont en effet, au cours de la première Guerre Mondiale, maintes fois détruits et reconstruits par des Armées qui ne doivent pas seulement contrôler et protéger le réseau ferré mais également l'entretenir et le rendre efficace.

³³⁵ Voir la description de la gare de Douai in Fernand DEMEULENAERE, *L' Histoire de Douai et des environs : de 1914 à 1918*, Douai : G. Sannier Impr. commerciale de Douai, 1963, p. 123.

³³⁶ BArch, PH15/104, MED II, 3 mai 1917.

PARTIE 1 - CHAPITRE II

MAINTENANCE ET EXPLOITATION DU RÉSEAU

Pour assurer la conduite de la guerre le réseau ferré doit pouvoir être exploité au maximum. Tout d'abord les trains doivent pouvoir rouler. Pour cela les équipes de pionniers et de sapeurs du chemin de fer se chargent, dans la zone des Armées pour la France et les territoires occupés pour l'Allemagne, d'entretenir le réseau mais surtout de le remettre en état sitôt qu'un territoire est pris à l'ennemi. Ce dernier ayant cherché systématiquement à détruire ou mettre hors d'état d'usage les voies, les signaux, le matériel roulant et les gares. C'est un des rôles de ces hommes qui passent la guerre sur les rails à construire, détruire et évacuer au gré des avancées et reculs des armées. Le but reste le même : rendre le réseau exploitable au plus vite et en cas de recul gêner le plus possible l'ennemi dans cette tâche. Que signifie évacuer ? Comment se déroule une évacuation ? Quelles furent les autres missions des pionniers du chemin de fer ? Comment ces hommes, qui sont en permanence ou presque dans l'espace ferroviaire, ont-ils vécu la guerre ?

Le front absorbe et rejette énormément de matériel, de munitions, de vivres, et bien sûr d'humains. Pour en garantir le stockage et, au moment voulu, une bonne répartition aux différentes armées et aux différents points du front, les gares régulatrices furent créées dès le début du conflit. Elles deviennent l'élément central de l'organisation logistique des armées en faisant la jonction entre les réserves de l'arrière et la zone des Armées.¹ Une gare régulatrice est bien plus qu'une simple gare puisque le commissaire régulateur, placé à sa tête, commande l'ensemble des gares et du réseau placé dans sa zone d'action. Comment s'articule ce va-et-vient logistique pour alimenter le front ? Quels en sont les acteurs ? Quelles furent les difficultés rencontrées et les adaptations nécessaires pour perfectionner ce système ?

Au réseau en état de marche et à une bonne organisation s'ajoute la nécessité d'avoir un personnel apte à soutenir l'effort intense qu'exige la conduite de la guerre. Une mission d'une haute importance leur a été confiée à tous : assurer la mobilisation dans de bonnes conditions et dans les délais prévus, puis une fois celle-ci réussie, garantir des transports jusqu'à la fin du conflit. Pour cela chacun, dans les ateliers, dans les trains, sur les quais, doit mener sa mission à

¹ L'importance de la logistique, notamment via le transport ferroviaire, a bien été décrite par Ian BROWN mais il est important de relever que le terme de gares régulatrices n'y figure pas. Il y est seulement évoqué celui de gare de ravitaillement. Ian BROWN, « Logistique » in *La Première guerre mondiale*, Volume II, États, sous la direction de Jay WINTER et du comité directeur du centre international de recherche de l'Historial de la Grande guerre, Péronne, Somme. Coordonné par Annette BECKER, Paris, Fayard, 2013.

bien, quelles que soient les difficultés rencontrées. Des difficultés qui furent nombreuses pour les Allemands contraints d'exploiter un réseau étranger avec un personnel toujours plus réduit. Comment les cheminots ont-ils été encouragés et soutenus pour effectuer leur service durant le conflit ? Quelle a été la reconnaissance de cet effort ? Quelles furent les différences entre l'Allemagne et la France ?

Évacuations, constructions, destructions

« À la nouvelle de l'investissement de Valenciennes et de Busigny que nous apprîmes par des chefs de gare en fuite et par la marche des trains, nous commençâmes nos paquets car il était impossible de demeurer dans une gare en cas d'invasion. Les Allemands s'en emparent avant tout autre chose, et s'ils trouvent le chef, le font prisonnier, chassent sa famille, essaient par tous les moyens d'obtenir des renseignements »²

Évacuer en début de guerre

Évacuer une gare signifie ne rien laisser à l'ennemi qui pourrait lui être utile. On essaye de ne pas laisser des locomotives, et si on ne peut pas faire autrement on retire des pièces essentielles au fonctionnement. On détruit les ouvrages d'art et les rails. Au début de la guerre c'est principalement les Belges³ et les Français qui se retrouvent obligés d'évacuer leurs gares devant l'avancée rapide des troupes allemandes. L'évacuation du matériel belge, quand il n'est pas détruit par les Belges eux-mêmes⁴, vient encombrer un peu plus le réseau français.⁵ Pour autant les Allemands ont pu récupérer une partie non négligeable du matériel belge.⁶

D'une façon générale on peut dire que ces évacuations en France se sont bien déroulées sur le réseau Est, car prévues de longue date par les plans du temps de paix, et se sont faites dans la hâte et l'improvisation sur le réseau Nord, puisque le passage des Allemands par la Belgique

² Henriette THIESSET, *op. cit.*, p. 32.

³ Voir par exemple, Renaud LA FRÉGEOLIERE, *À tire d'ailes : carnet de vol d'un aviateur et souvenirs d'un prisonnier*, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916, p. 23-24 : « Des trains entiers de locomotives belges s'en vont également ».

⁴ Le reportage *Apocalypse, la Première Guerre mondiale* (2014) évoque la collision volontaire des locomotives belges afin de ne pas les laisser aux mains des Allemands.

⁵ Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 99. Voir également la photo de Charles LANSIAUX, (197-25298-6) en annexe.

⁶ Hermann SANTEN, *Die Eisenbahnen im Kriege, Berlin, Kriegspresseamt*, 1918, p. 11. En Russie également mais cela n'aura pas d'incidence puisque les Allemands changeront l'écart des voies dès le début du conflit.

n'avait pas été prévu. Ainsi sur le réseau Nord en raison du mauvais déroulement des évacuations ce sont 1 200 agents qui sont restés sur place, 72 locomotives et un peu plus de 40 000 wagons qui ne purent être évacués. Sur le réseau Est la totalité du matériel et du personnel n'a pu être évacuée mais les pertes furent bien moins importantes⁷.

L'évacuation se fait sur ordre de la commission de réseau. On transfère alors le matériel roulant, le petit outillage, la comptabilité et la caisse. Un minimum de personnel reste dans un premier temps pour assurer la circulation réduite aux trains de marchandises, puis ces agents quittent la station et sont remplacés par les sapeurs des chemins de fer qui s'occupent alors de l'exploitation jusqu'à l'abandon définitif de la gare.⁸

L'évacuation du personnel, et d'une manière plus générale l'évacuation des personnes, semble avoir posé des problèmes aux mois d'août et septembre 1914. Pour les responsables du chemin de fer, les évacuations et replis en début de campagne ont été effectués « sans discernement et sans mesure » causant des troubles considérables dans la circulation et manquant de mettre en péril les ravitaillements et de paralyser les opérations militaires. Ils réitèrent donc en septembre 1914 que seul ce qui a été décidé par l'autorité militaire doit être évacué : « Comme personnel : les catégories de fonctionnaires spécifiées par les ordres du ministre de la guerre ou Commandant en chef ; Les agents du service de chemin de fer ».⁹

Ce n'est pas seulement le respect des consignes et de la nouvelle hiérarchie au sein des réseaux qui est en jeu. Au moment de se replier d'une partie d'un territoire, d'une gare, la priorité de l'autorité militaire est de sauver ce qui peut être utile à la guerre : le matériel et les hommes formés pour l'entretenir et l'exploiter. Devant l'urgence de la situation le reste, biens personnels comme population, passe au second plan. C'est ce qu'exprime clairement Raguenu le directeur des chemins de fer : « Tous les agents du service de chemin de fer à tous les degrés ont devoir de résister par tous les moyens en leur pouvoir, et en faisant appel au besoin à la force, à l'envahissement des gares par les populations ; ils ne doivent se replier qu'à la dernière extrémité ou sur l'ordre de leurs chefs. Enfin, il a été signalé que certains agents abusant de leur situation privilégiée ont favorisé l'exode de leurs familles ou de leurs parents, fait évacuer leur mobilier et même des animaux domestiques. Le directeur des chemins de fer est décidé à réprimer ces abus avec la dernière rigueur ; il décide que seront seuls repliés les agents en service, à l'exclusion des membres de leurs familles non employés au service des chemins de fer, lesquels doivent être

⁷ Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 96-97.

⁸ *Id.*, p. 96.

⁹ CNAH, SNCF, 111 LM 13, note du directeur des chemins de fer du 9 septembre 1914.

traités comme voyageurs ordinaires. »¹⁰ Pour que la DCF s'en inquiète, ce favoritisme ne dut pas se limiter à quelques cas. Un exemple concret nous est fourni par Henri Laporte, second secrétaire de la gare d'Hirson. Étant encore mineur, et même si agent du chemin de fer, il n'était pas obligé d'évacuer et avait préféré rester avec sa famille. Mais devant la menace allemande ils fuirent à pied en tentant de rejoindre Paris. Arrivés à Vervins, et conscients que sur les routes ils ne trouveront aucun moyen de locomotion, ceux-ci étant déjà surchargés, ils se dirigent vers la gare, où la chance, ou plutôt le favoritisme, leur sourit : « Le dernier train, quittant à dix-sept heures Vervins pour Paris (du matériel que l'on évacue), nous emmène tous les quatre, grâce à l'amabilité d'un inspecteur de la compagnie du Nord, qui m'a reconnu. »¹¹ On peut s'imaginer la position dans laquelle se sont retrouvés les agents des compagnies en poste dans ces territoires à évacuer. Même si, en principe, ils recevaient l'ordre d'évacuer, ils pouvaient bien sûr ne pas se soumettre à cette décision et ne pas se présenter au moment du départ du train emmenant le personnel. C'est un véritable choix cornélien, ce que Laporte nomme « l'ultime décision ».¹² Servir la patrie, et sauver leur personne d'une invasion inévitable mais laisser leurs familles derrière eux ou rester auprès de leurs proches mais désobéir et se retrouver du côté de l'ennemi, voire se retrouver forcé de travailler pour lui. Bien sûr à l'été 1914 beaucoup de ces agents ne pouvaient imaginer que cette séparation durerait quatre années. De plus de par leur fonction ils furent, au cours des premières semaines de la guerre, en contact avec les réfugiés belges. Ils ont alors eu écho des bruits circulant sur les atrocités commises par les Allemands en Belgique, visant plus particulièrement les femmes et les enfants,¹³ ce qui a dû renforcer leur indécision. C'est en tenant compte de cette réalité que l'on peut mieux comprendre ces deux phénomènes. Celui qui poussa les agents à favoriser l'évacuation de leurs proches, et plus égoïstement même de leurs biens, et celui qui encouragea les agents à désobéir et rester auprès des leurs.

L'évacuation du matériel compte, elle, tout autant que celle du personnel et reste une priorité : « Comme matériel : Le matériel roulant chargé ou non chargé, qui doit toujours être évacué. Les organes les plus essentiels et les moins encombrants des gares et des dépôts, à l'exclusion du matériel ordinaire de voie qui sera simplement mis hors d'usage dans toute la mesure du possible (traverses incendiées, aiguilles brisées, etc.) ».¹⁴ Le grand-père d'Henriette Thiesset,

¹⁰ *Ibid.*, document du 9 septembre 1914.

¹¹ Henri, LAPORTE, *op. cit.*, p. 12.

¹² *Ibid.*, p. 8.

¹³ Voir le livre référence de Alan KRAMER et John, HORNE, 1914, *les atrocités allemandes*, Paris, Tallandier, 2005.

¹⁴ CNAH, SNCF, 111 LM 13, *document du 9 septembre 1914*.

chef de la gare de Ham, reçoit cette dépêche dans la nuit du 27 au 28 août 1914 : « On évacue cette nuit, le train d'évacuation part de Chaulnes, sauvez tout ce que vous pourrez ». Le grand-père démonte alors les appareils, envoie la caisse et les livres de gare sur Paris et assure le départ du train d'évacuation tout en répondant « aux multiples questions d'une foule agitée et impatiente ».¹⁵

Laporte décrit dans son carnet la gare d'Hirson au 26 août 1914, jour où l'ordre d'évacuer fut donné : « Les bureaux étaient en piteux état : quelques tables et chaises formaient le mobilier ; les cartes, plans et autres objets avaient disparu ». Plus tard dans l'après-midi il revient à la gare « où les derniers employés appartenant aux services électriques finissaient le démontage des appareils de cabine d'aiguillage, le téléphone, etc. »¹⁶ Les ouvrages d'arts doivent aussi être rendus inutilisables. Là encore leur destruction au début du conflit s'est bien déroulée pour le réseau Est, tandis que pour la partie Nord, dans la hâte, cela n'a pas toujours été bien fait, certains ouvrages n'ont pas été détruits tandis que d'autres le furent inutilement.¹⁷ Une fois ces destructions opérées il faut quitter la gare. Lorsque le dernier train part, on fait sauter les voies ou on les arrache juste derrière son passage. Laporte une fois le train parti explique : « Derrière notre convoi, le génie faisait sauter les ouvrages d'art ; c'est pourquoi nous avançons si lentement ».

Les Allemands utilisent les mêmes procédés, détruisant souvent même le bâtiment de la gare. Grâce à une lettre d'une sœur de la Croix-Rouge allemande on peut s'imaginer plus concrètement à quoi ressemble l'évacuation d'une gare et d'un territoire. La sœur Bertha est en service dans une gare (P. en Pologne russe) quand, fin octobre 1914, alors que les températures sont déjà très basses, la retraite allemande a lieu dans cette région. Elle doit alors tout en s'occupant des nombreux blessés qui sont évacués des *Lazarett* de la région, gérer l'évacuation du matériel et de ses propres affaires. Elle précise bien qu'aucun médecin ou officier n'a le droit de quitter la gare car le départ peut se faire à tout moment.

Une fois le dernier train de blessés parti, il ne reste plus que celui prévu pour transporter l'équipe de la gare, le « *Sprengzug* ». Le jeudi 29 octobre au soir l'ordre arrive de faire sauter la gare le lendemain à 6 heures du matin. Entre-temps des blessés continuent à arriver et sont chargés dans le dernier train. La sœur Bertha travaille dur jusqu'à 5 heures et demie du matin et ne se rappelle même plus comment ses affaires personnelles sont arrivées dans le train. Des soldats chargent le matériel de cuisine dans des wagons, et elle est la dernière à sortir du bâ-

¹⁵ Henriette THIESSET, *op. cit.*, p. 33-34.

¹⁶ Henri LAPORTE, *Journal d'un poilu*, Paris, Mille et une nuits, 1998, p. 7-8.

¹⁷ Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p 98.

timent, avant que celui-ci ne soit brûlé, et à monter dans le train. « Un instant après, les maisons brûlaient déjà. Notre train roula un peu plus loin, afin qu'on fit sauter les quais et les ponts. À travers champs des blessés arrivaient encore, que nous transportions vite dans le train. [...] Maintenant les travaux d'explosions sont rapidement effectués, car les Russes étaient sur nos talons ». Arrivés à minuit à la gare de N. ils installent des postes de surveillance et y restent jusqu'au 4 novembre. La plupart de l'équipement reste dans le train, et seulement les petites affaires de cuisine sont transportées dans la gare. Durant ces quelques jours la sœur Bertha continue à donner à boire et à manger aux troupes qui passent sans arrêt, n'ayant même pas le temps de se changer ou de se laver. Le départ peut se faire à tout instant : « Trois fois déjà nous avons vidé la cuisine, mais nous devions à chaque fois nous y installer de nouveau ; car nous devions attendre jusqu'au dernier instant. Des casseroles avec de la nourriture à moitié cuite furent enlevées du feu et portées dans le train et puis à chaque fois de nouveau rapportées à la cuisine pour continuer à cuire. Cela continua ainsi jusqu'au 4 novembre à 22 heures. À ce moment les Russes étaient à 20 minutes de distance, et à tout instant les grenades pouvaient frapper notre train. Nous étions prêts rapidement, le train roula un peu, tout fut dynamité par nos troupes, et nous arrivions par chance, mais sous un danger permanent, à T. » Deux jours plus tard ils évacueront également la gare de T.¹⁸ Le témoignage d'un membre d'un train sanitaire présent en Prusse orientale indique également que dans une partie importante de ce territoire les cheminots dorment et vivent dans leur train d'évacuation en attendant l'ordre final.¹⁹

Avec ces exemples concrets on comprend bien les deux éléments principaux qui font l'évacuation d'une gare : attendre le dernier instant et ne rien laisser derrière soi. Évidemment les Allemands hésitent encore moins à tout détruire, et pratiquer une sorte de politique de la terre brûlée, quand ils se retirent de territoires occupés, comme ici en Russie ou comme ils le feront en France début 1917 en se retirant derrière la ligne Siegfried. Mais même pour les Français on sent dans les témoignages cette idée de non-retour, du dernier convoi où derrière son passage tout disparaît. On opère une réelle séparation entre ceux qui fuient vers des zones libres, et les territoires, et donc les gares, qu'on abandonne à l'ennemi.

Roussel-Lépine décrit bien cette rupture. Dans son récit *Une ambulance de gare*, il dépeint d'abord la ville qui se vide au fur et à mesure que les Allemands se rapprochent, évoquant la « ville morte ou qui achève de mourir. On a l'impression d'être abandonné. Les hôpitaux sont évacués ou vont partir. On ne sait plus rien ».²⁰ Il décrit une « gare assiégée » par les réfugiés

¹⁸ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 5, 7 mars 1915, p. 170.

¹⁹ *Ibid.*, n° 23, 15 novembre 1914, p. 810.

²⁰ José ROUSSEL-LÉPINE, op. cit., p. 180.

et les gens tentant de fuir.²¹ Puis l'autorité militaire donne l'ordre d'évacuation de la gare et le ministère ordonne la dislocation de l'ambulance de gare. « Dans un train qui va partir, on met un wagon à la disposition des infirmières... Il n'y a pas de temps à perdre ; « ils » vont être là ».²² Lors d'une retraite, au moment où le dernier train part, c'est le signal que la ville est définitivement abandonnée à l'ennemi, ceux qui n'ont pas fui avant n'y parviendront très probablement plus. On pourrait affirmer en extrapolant que si la gare n'est plus alors la ville non plus. « Le dernier train quitte la gare vide. La porte de l'ambulance est close. Le drapeau blanc n'y flotte plus. Le dernier train quitte la gare, avec tous les officiers. Derrière lui, les ponts vont sauter... C'est fini... la ville est séparée du monde. Le monstre peut venir. »²³

Parfois avant de laisser la gare et une ville aux Allemands, d'autres types de transports d'évacuation, en plus du personnel et du matériel ferroviaire, ont pu aussi revêtir une importance. Ainsi à Reims en 1916, même si le mouvement des trains est fortement réduit, certains circulent encore pour le ravitaillement nécessaire de la ville ainsi que pour « le départ des marchandises encore considérable, et dont la principale est naturellement le champagne ». Ces transports s'effectuent, soit pour la municipalité, soit pour les particuliers, par les gares de Martin-Pellé, et de Saint-Charles. En cas de trop fort bombardement de la gare de Saint-Charles, le point de ravitaillement est reporté à Muizon (ligne Paris-Reims).²⁴

Évacuer en 1918

En 1918 avec la reprise de la guerre de mouvement, et dans un premier temps l'offensive allemande qui parvient à percer en partie le front, de nombreuses gares et sections de voies ferrées furent de nouveau évacuées.

Un exemple précis nous est fourni par les opérations d'évacuation des chemins de fer de la banlieue de Reims et ses extensions, plus particulièrement la zone Reims-Dormans-Fismes. Alors que Fismes a été « violemment bombardé » les 26 et 27 mai 1918, à cette dernière date on évacue 16 trains de matériel vers Bouleuse et Dormans. Le 28 mai ce sont les nombreux blessés anglais qui sont évacués via la gare de Tramery. Le 29 mai tout le personnel de la 10^e section des CFC (Chemins de Fer de Campagne) est dirigé sur Meaux avec un train d'évacuation. « Le personnel mobilisable des archives et de la caisse de l'exploitation » est aussi évacué. Contrairement à 1914 les familles des agents sont priées d'évacuer en même temps qu'eux et les habi-

²¹ *Ibid.*, p. 185.

²² *Ibid.*, p. 188.

²³ José ROUSSEL-LÉPINE, *op. cit.*, p 193.

²⁴ SHAT, 16N2816, *Rapport sur le chemin de fer en Champagne*, août 1916.

tants sont évacués par camions militaires dans la soirée. À la demande du commissaire militaire, les derniers agents attendent les instructions de la commission de réseau de l'Est avant de quitter Dormans. Le 30 mai il ne reste donc plus que 5 agents ainsi que le chef d'exploitation et le Directeur des CBR (Chemins de fer de la Banlieue de Reims). À 4 heures les instructions arrivent et demandent de se préparer à partir, alors « un wagon est demandé à la compagnie de l'Est pour emmener le personnel CBR, et les principales archives de l'exploitation ». En attendant on enlève encore des wagons de munitions qui avaient été évacués vers Dormans pour les diriger plus au sud et des pièces « essentielles » sont retirées des locomotives en état de fonctionner et sont cachées. « Le 30 mai à 13 heures les premiers obus tombent sur Dormans ; à 14 heures le train d'évacuation Est rallie Épernay ».²⁵ Un inventaire de tout ce qui a été abandonné à l'ennemi dans la zone et dans les différentes gares est dressé. Une liste très précise est établie comprenant le matériel roulant, tout le matériel et les outils des ateliers (de réparation, d'ajustage, de chaudronnerie, de la forge, de l'électricien ajusteur, de la menuiserie, peinture et visitage) des gares, du chantier de sabotage et de perçage de traverse, de la salle et remise des machines, des magasins aux pièces de rechange, du matériel en réserve, ainsi que l'inventaire des lavabos, fontaines, robinets et du mobilier et accessoire des gares de Dormans, Fismes, Courville, Sacy, Anthenay, et du bureau du chef de dépôt. Ces indications très précises vont, pour ne citer qu'elles, des moteurs, machines et grues, jusqu'au mobilier, tel une « table avec tiroir à clef », les lits des dortoirs des gares, ou encore « un seau à charbon, une pelle à charbon ». Tout ce qui est laissé aux ennemis est donc soigneusement consigné. Toutefois la destruction des installations n'est pas évoquée. Si le matériel roulant est mis hors d'usage il semble que l'autorité militaire, consciente ou dans l'espoir qu'une reprise rapide du terrain pourrait avoir lieu, ne veuille pas détruire de façon systématique des installations ferroviaires longues et coûteuses à construire. Au contraire des Allemands dont la destruction des installations, comme évoqué plus haut, fait partie intégrante de leur stratégie.

Dans les derniers mois de la guerre quand la contre-offensive alliée fait reculer les troupes allemandes, la retraite s'accompagne de destructions systématiques. Le carnet de route de Franz Harsch, capitaine de la réserve du régiment du chemin de fer n° 1 de *Berlin Schöneberg*,²⁶ conservé aux archives militaires fédérales de Freiburg, qui contient onze albums photos légendés nous permet de suivre ce régiment du chemin de fer. Après avoir suivi l'avancée des troupes suite à l'offensive d'Arras, dans les derniers mois de la guerre la compagnie recule inexorablement

²⁵ SHAT, 16N 826, document du 20 juin 1918.

²⁶ BArch, N137/39, Franz HARSCH, *Hauptmann der Reserve. Eisenbahn Regiment n°1 Berlin Schöneberg*.

en détruisant tout derrière elle. Même si cette partie de la campagne de 1918 est moins documentée – les dates toujours plus espacées, trahissant l’urgence du travail qui a laissé moins de temps à Franz Harsch pour prendre des photos et écrire – cela donne tout de même de bonnes indications sur les ordres reçus et on peut suivre l’évolution de la retraite grâce aux noms des gares (même si de loin en loin) : « Ordre de retraite : Destruction de toutes les gares et des installations techniques. Bâtiment voyageur, ateliers locomotives, dépôt de machines et rotondes, stations d’eau, télégraphe et téléphone, etc. »²⁷ Le 6 septembre 1918, ils font tout exploser en gare de Jussy, et tordent les voies afin qu’elles soient inutilisables. Le 7 novembre 1918, en gare d’Hirson (Hirzon) toutes les installations, de la gare et des voies sont détruites. Ensuite ils opèrent en gare d’Anor, puis Seloignes (Belgique) le 8 et 9 novembre, et le 10 novembre en gare de Chimay. À chaque étape, malgré les destructions, le régiment tente de sauver le plus de matériel roulant.²⁸

Fin octobre 1918 le Général de l’infanterie von Mudra remercie les troupes du chemin de fer qui ont réussi dans des conditions difficiles les travaux de destruction et de dégagement (*Bergungsarbeit*) durant la retraite de l’armée. Bien que les troupes ayant participé à ces travaux de retraite et d’anéantissement des installations, et au vu de la situation militaire depuis plusieurs mois, se doutaient que la guerre était définitivement perdue, le général tente encore de donner l’illusion d’une issue glorieuse et enjoint les troupes à continuer à tenir jusqu’au bout : « La garantie de pouvoir continuer à tenir repose dans le travail commun de tous et dans l’exécution du devoir de chacun. »²⁹

Ces destructions systématiques de la part des Allemands eurent donc lieu pendant toute la guerre dès qu’une retraite ou un recul stratégique était décidé. Lors du retrait programmé sur la ligne Siegfried début 1917, tout le territoire laissé à l’ennemi est alors détruit, les arbres sont arrachés, les maisons brûlées. Les installations ferroviaires ne sont bien sûr pas épargnées, voies, ponts, et même les toilettes, selon Andreas Knipping, sont systématiquement détruits.³⁰ Ce qu’il faut bien comprendre, et ceci est tout aussi valable pour le côté français du front, c’est que les mêmes voies, gares ou ponts ont parfois été détruits puis reconstruits à plusieurs reprises durant la guerre. Certaines voies situées sur la partie libérée par les Allemands en 1917 ont par

²⁷ Voir par exemple N 137/40, Franz HARSCH, *op. cit.*, : „Rückzug. Befehl : Zerstörung sämtlicher Bahnhöfe mit technischen Anlagen. Aufnahmsgebäude, Lok. und BW. Schuppen, Wasserstationen, Fernsprechanlagen, etc.“

²⁸ Sur ces destructions et les difficultés qu’elles engendrent pour les alliés, voir : Remy Cazals, *La fin du cauchemar* : 11 novembre 1918, Toulouse, Éditions Privat, 2018, p. 72.

²⁹ BArch, N 319/8, *document du 24 octobre 1918*. „In solcher Zusammenarbeit aller und Pflichterfüllung jedes Einzelnen liegt die Gewähr für weiteres Durchhalten.“

³⁰ Andreas KNIPPING, *op. cit.*, p. 82-83 ; Voir aussi Edlef KÖPPEN, *op. cit.*, p. 293.

exemple été détruites par les Français en 1914, puis reconstruites par les Allemands qui les ont eux-mêmes détruites en 1917, avant que les Français ne les reconstruisent juste après, avant de les détruire à nouveau en 1918 durant l'offensive allemande, qui verra donc les Allemands reconstruire ces voies pour enfin les détruire une dernière fois en se retirant définitivement à la fin de l'été... et d'être reconstruites une nouvelle et dernière fois par les Français. C'est ce qu'Andreas Knipping a bien désigné sous le terme « *Perversion des Kriegen* », la perversion de la guerre. À cela s'ajoutent les autres destructions, par bombardements, qui ont pu survenir entre ces phases. Ces constructions et destructions vont être opérées par les mêmes régiments ou compagnies de sapeurs qui interviennent lors des évacuations des gares. C'est en fait leur principal travail durant les phases de guerre de mouvement avant de se concentrer principalement sur l'entretien, l'amélioration et la création d'installations sur le réseau dans la partie proche du front durant la guerre de position.

Travail et quotidien des pionniers

Le 8 août 1914 on pouvait lire dans le bulletin des communes paru dans le département du Rhône : « Les Belges viennent de couper les communications ferrées entre Arlon et Virton : les Allemands sont mis ainsi dans l'impossibilité d'exécuter les transports dans la direction de Virton et Arthus. Les rails ont été retirés. »³¹ Ce genre d'informations fournies à la population française, semblent seulement avoir été destinées à la rassurer et laissent à penser qu'il suffit de retirer des voies pour mettre en échec une armée. Ceci est sans compter avec la réalité du terrain. Non seulement cette tactique fut utilisée par toutes les armées, mais c'est surtout méconnaître la rapidité et l'efficacité avec lesquelles ont travaillé les formations de sapeurs allemands et français, justement en charge de cette mission bien précise, remettre les communications ferrées en état de marche.³²

Tant que les troupes se déplacent et avancent, la priorité est à la remise en place basique du réseau qui a généralement été détruit par l'ennemi lors de sa retraite. C'est-à-dire dans un premier temps, reconstruire les voies, rebâtir les ponts tout simplement pour que les trains puissent avancer. La remise en état du réseau télégraphique longeant les voies est aussi une des priorités.

Le *Feldeisenbahnchef* a à sa disposition au début de la guerre les *Eisenbahn-Baukompanie* (EBK), compagnies de construction du chemin de fer, comprenant 11 officiers et 275 hommes. Ils sont pour la plupart composés d'ouvriers et de personnel technique du chemin de fer.³³ En

³¹ AD Rhône, 1M381, *Bulletin du 8 août 1914*.

³² Voir par exemple Ian BROWN, *op. cit.*, p. 265.

³³ Adolph SARTER, *op. cit.*, p. 68.

France 10 compagnies de sapeurs et 9 de travailleurs sapeurs construisent et rénovent les voies et ouvrages d'art.³⁴

En plus de certains renseignements fournis par les documents officiels et les recherches historiques, la lecture des deux carnets de guerres, celui de Franz Harsch et l'autre du lieutenant Paul Schnell³⁵, sont d'une grande aide pour comprendre les travaux effectués par ces équipes chargées du bon fonctionnement du réseau dans la zone des armées. Même si leur compagnie ou régiment n'a pas la même dénomination leurs missions sont sensiblement les mêmes comme la réparation des ponts. Les deux carnets ont été rédigés par un officier, même si un seul dirige sa compagnie (le Capitaine Harsch) et sont illustrés par de nombreuses photos. On peut suivre une des compagnies tout au long de la guerre tandis que l'autre source s'arrête en septembre 1915 au moment où ils sont envoyés sur le front est. Au-delà de leurs missions techniques ces deux sources permettent aussi d'avoir une idée de la vie de ces hommes qui ne quittent presque pas les voies ferrées de toute la guerre, étant selon les époques et les lieux assez éloignés ou proches des problématiques et du vécu des soldats de l'infanterie ou de l'artillerie.

Quand l'EBK 12, dont fait partie le lieutenant Schnell, arrive en Belgique, sa première mission est de remettre en état les lignes du téléphone et du télégraphe entre Verviers et Liège (Lüttlich) car elles sont totalement détruites. Un travail qui ne se fait pas sans difficulté puisque le lieutenant et ses hommes n'y connaissent que peu en la matière. La liaison fut tout de même rétablie même si de façon médiocre.

Pour la compagnie de Harsch une des premières missions est la réparation d'un important viaduc près de Fourmies. Ce pont, long de 175 mètres et haut de 22 mètres a été construit en 20 jours par son équipe. La construction de ce pont semble avoir été très importante puisqu'une fois terminé il fut officiellement visité par Gröner le *Feldeisenbahnchef*, fut cité dans le *Bericht* (Bulletin officiel) et accompagné d'un remerciement du Kaiser. Harsch obtint pour cela la Croix de fer 2^e classe. De plus un reportage sur la construction, qui est en fait un extrait du journal de Harsch, parut dans la presse. Ces ponts très rapidement construits, généralement en bois, impressionnent les contemporains, comme dans ce compte rendu d'un membre de la Croix-Rouge allemande lors d'un voyage avec un train sanitaire vers Lodz. Le train roule très doucement car il se rapproche du pont explosé sur la Warthe près de Sieradz (Sjeradz) : « La vision était horrible, les piliers, et arcs étaient couchés pêle-mêle dans l'eau. Mais nos braves pionniers ont réalisé une œuvre formidable en construisant un pont de secours infiniment long

³⁴ SHAT, 16N2816, Petit carnet intitulé : *Les voies ferrées au sud de la Somme* ; Marcel PESCHAUD, *Politique et fonctionnement des transports par chemin de fer pendant la guerre*, Paris, PUF, 1926.

³⁵ BArch, PH 15/21 „Erlebnisse und Taten...“, *op. cit.*

et haut de 20 mètres. »³⁶ Alexandre Poncet, voyageant sur la ligne de Boulogne-sur-Mer à Paris rencontre « les premières traces de la guerre » en voyant le génie construire une ligne et note également le passage du « pont provisoire » construit par le génie à Creil.³⁷

Comme après chaque fin de construction de pont un test de résistance était organisé. Sur une des photos accompagnant le carnet de guerre de Harsch on peut y voir l'ensemble de l'équipe plus un train sur le pont afin de tester la réussite de leur travail.³⁸ Ces tests de résistance étaient non seulement nécessaires mais devaient être concluants sans laisser le moindre soupçon, puisqu'aussitôt le pont achevé, de nombreux convois commençaient à y circuler. C'est ce qu'explique bien Schnell suite à la réparation de plusieurs ponts près de la Fère, commencés le 8 septembre, juste après la chute de Maubeuge, et qui furent décisifs pour prolonger l'aile droite de l'armée allemande engagée dans la course à la mer.

Car ce qu'il faut bien comprendre c'est que ces hommes sont parfois non loin de l'extrémité d'un point du front où sans leur travail une grosse partie des transports ne peuvent pas continuer leurs trajets et fournir à ce front en mouvement tout ce dont il a besoin pour continuer le combat. La différence de progression entre la pointe d'une armée et ses points de ravitaillement en vivre et en matériel est ce qu'on nomme l'égalisateur logistique.³⁹ Cet écart ne doit pas être trop important sinon l'approvisionnement des troupes sur le front est mis en danger. C'est pourquoi les sapeurs du chemin de fer sont parfois eux-mêmes à cette extrémité. Ainsi en août 1914 Schnell et sa compagnie arrivent à Aerschott⁴⁰ qui n'est pas encore aux mains des Allemands. Ils apprennent qu'ils sont les membres étant le plus au nord et nord ouest de toute l'armée. Son capitaine prend alors les mesures nécessaires. « Il fit sécuriser la gare et le terrain environnant par une forte garde, placée sous le commandement d'un officier, comme nous l'avions appris lors de notre service dans l'infanterie. »⁴¹ Avec cet exemple on comprend que ces hommes qui travaillent en terrain de guerre ne sont pourtant pas habitués à se retrouver dans une position de combattants. C'est aussi un des intérêts de ces sources. Finalement dans ces carnets les constructions ou destructions sont évoquées, mais rarement détaillées, et ne figurent donc pas vraiment au centre du récit. Elles sont plus un fil rouge chronologique et géographique.

³⁶ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 22, 31 octobre 1915, p. 792 „Der Anblick war ein grauenhafter ; in den Fluten lagen wirr durcheinander die mächtigen Pfeiler und Bogen. Aber ein Meisterwerk haben unsere braven Pioniere vollbracht, indem sie eine unendlich lange notbrücke in ungefähr 20m höhe über dem Wasserspiegel erbauten.“

³⁷ Alexandre PONCET, *Un prêtre aux armées : 1914-1918*, Louviers, Ysec, impr., 2011, p. 45 (30 mars 1915).

³⁸ N 137/30, Franz HARSCH, op. cit.

³⁹ Ian BROWN, op. cit.

⁴⁰ Aujourd'hui : Aarschot?

⁴¹ BArch, PH 15/21, « *Erlebnisse und Taten...* ». op. cit. : „dass er den BHF und das ihn umgebende Gelände – so wie wir es im Infanterie – Dienst gelernt haben – durch eine starke Feldwache unter dem Kommando eines Offiziere sicherte.“

Pour mon travail il n'est pas non plus nécessaire de toutes les évoquer, les quelques exemples donnés étant suffisants.⁴² Encore plus intéressant est de pouvoir observer la vie quotidienne, souvent mieux détaillée, et de tenter de tirer des enseignements sur la façon dont ces troupes ont vécu la guerre.

Ces hommes mobilisés dans ces compagnies de sapeurs vécurent toute la guerre sur les rails de chemin de fer. Bien sûr ils s'en éloignèrent parfois mais leur lieu de travail, de résidence, de loisir, de restauration se trouve être souvent un wagon de chemin de fer, généralement des wagons de marchandises. Sur les nombreuses photos de ces deux sources on peut les observer se rasant, se faisant couper les cheveux, jouant de la musique, préparant le repas ou encore fumant la pipe au repos. Certains wagons du train les accompagnant sont leur pièce à coucher, qu'ils désignent sous le terme de *Wohnwagen* (voiture de vie) et leur lieu de travail. Un wagon est réservé au Hauptmann qui y installe son bureau, ce que Harsch nomme « mein Abteil », qui est en fait nommé officiellement, *Dienstraum des Kompanieführers* (Pièce de service du commandant de compagnie.). Un autre sert de salle à manger et de lieu de divertissement, c'est la *Casinowagen*.⁴³ Parfois ces hommes sont stationnés dans une gare pour une mission précise mais le reste du temps, leurs wagons sont comme un prolongement des locaux de la gare.

Ils sont tellement habitués à travailler et vivre dans et autour du train que, par exemple, lorsque le 1^{er} novembre 1914 le lieutenant Schnell dort à l'hôtel il s'en réjouit. Quand le soldat en permission se réjouit de retrouver un lit, le pionnier se réjouit de retrouver non un lit, mais une maison autour du lit. Dans ces deux sources la fête de Noël 1914 est évoquée et est, dans les deux cas, fêtée dans ou devant un wagon. Grâce aux photos de Harsch cette fête est en partie observable.

Devant les wagons différentes équipes se laissent prendre en photo à côté de sapins et de cadeaux. Sur une photo un homme assis sur un tonneau de vin, devant un wagon où il est inscrit « *Zur Haus Kapelle* » (À la maison de l'orchestre), tient un accordéon entre ses mains. Sur ces photos de Noël on peut observer beaucoup d'inscriptions à la craie sur les wagons. Certaines semblent être là pour légender la photo, « *Weihnachten vor Reims* » (Noël devant Reims) d'autres semblent plus anciennes. Sur un wagon, de chaque côté de la porte, est représentée une ville. La première est clairement Paris, symbolisée par une tour Eiffel, survolée par

⁴² Il faut ajouter la construction d'un *Seilbahn* (funiculaire ou téléphérique) au-dessus du chemin des dames par la compagnie de Franz HARSCH.

⁴³ Andreas KNIPPING, confirme que pour les *Baukompanien*, les trains servent à tout : laboratoire photo, atelier et salle de détente, *op. cit.*, p. 85.

un avion et accompagnée de l'inscription : « *Paris in Angst und Nöte* » (Paris dans la peur et le besoin). La deuxième ville est survolée par un Zeppelin sur lequel est inscrit *Deutschland*, et la légende est presque identique : « *Belgische Feind. Brüssel in Angst und Nöte.* » (Ennemi belge. Bruxelles dans la peur et le besoin). En dessous de Paris sont dessinées une bouteille, une flèche la désignant qui porte la légende « *Rettung* » (Sauvetage) et à côté de la bouteille est inscrit « *Versoffene Russen* » (Russes bourrés). À savoir si le sauvetage pour les Parisiens est de boire ou si leurs sauveurs présumés les Russes sont trop alcoolisés, cela n'a que peu d'importance. Ce qu'on observe c'est que ces soldats perpétuent la tradition née pendant la mobilisation, mais vu qu'ils ont plus de temps à y consacrer les inscriptions sont aussi devenues des dessins détaillés, mais toujours dans le même but d'attaque plus ou moins humoristique contre les ennemis. Ces inscriptions font référence aux événements du début de guerre, comme les visites des *Taube* sur Paris. Sur un autre wagon on peut également lire une inscription qui pourrait être une référence aux francs-tireurs belges : « Vous pauvres Belges, faites attention à vous, sinon vous serez hachés ».⁴⁴ Franc-tireur que Harsch avait déjà évoqué lors de la construction du viaduc de Fourmies, se voyant, par crainte, obligé d'armer ses hommes pendant leur travail. En observant ces photos à la loupe on remarque aussi un détail intéressant, certains wagons portent la marque « 8 chevaux, 40 hommes » recouverte par d'autres écritures allemandes, ce sont en fait des wagons français qui n'ont pas pu être sauvés lors de l'invasion allemande. Enfin, comme déjà évoqué plus haut, certains wagons sont baptisés, dont un qui porte même le nom de « *Villa Friede* » (la villa de la paix). Ici on peut penser que consciemment ou pas ces soldats, qui ne combattent pas, ont voulu reprendre un des rites des soldats d'infanterie qui baptisaient leurs tranchées.

Ces pionniers du rail ont sans aucun doute beaucoup moins risqué leur vie que les soldats de l'infanterie ou même de l'artillerie. S'ils travaillèrent dur et intensément sur certaines périodes ils connaissaient aussi des moments d'accalmie. En novembre 1914 les membres du EBK 12, de l'aveu même de leur lieutenant, n'ont pas grand-chose à faire, et vont chasser le lapin et le faisan pour améliorer leur ordinaire. Si l'on ne connaît malheureusement pas le rapport qu'ils ont pu entretenir avec le reste de la communauté combattante, ils se sont parfois retrouvés dans des situations moins confortables qu'à l'ordinaire. Au tout début du conflit ils ont pu subir des attaques, tel Schnell qui, mangeant entre officiers au restaurant, se replie rapidement sur la gare de Tongeren (Tongres) quand une troupe dans la rue subit des tirs provenant de maisons. Il écrit qu'ils préfèrent fuir ou se cacher car eux ne sont armés que de pistolets. Sur la fin de la guerre la

⁴⁴ „Ihr armen Belgier, nehmt euch in Acht, von euch wird sonst Verhacketes gemacht.“

compagnie de Harsch est plus proche des zones de combat en raison des nombreuses constructions ou destructions qu'ils doivent entreprendre. Ils travaillent autour de gares qui ont subi peu avant des bombardements ne laissant parfois presque rien debout.⁴⁵ Le 31 mars 1918, il décrit le bombardement subi sur leur gare comme « effrayant » ou « terrible » (*furchtbar*). En mai 1918, peut-être plus habitué aux bombardements, il trouve cela amusant de poser devant sa voiture et son wagon de travail détruits. Fin juillet on apprend grâce à une photo qu'ils dorment désormais dans des lits posés dans la forêt, ce qu'il nomme leur « camp de forêt » (*Waldlager*). S'il ne précise pas la raison on se doute que le logement sur l'espace ferroviaire devient trop dangereux à ce moment de la guerre.

Dans le carnet de Paul Schnell on ressent également que malgré la relative proximité du front pour certaines missions il n'est pas habitué au danger ou aux aléas du front. Début décembre 1914 sa compagnie est rattachée à une division bavaroise et ils sont chargés de réparer des routes la nuit car les travaux se font juste derrière les lignes de tranchées. Il explique que pour trouver leur chemin ils se repèrent grâce au cadavre d'un soldat français et une maison détruite. Durant ce temps il évoque à plusieurs reprises l'artillerie qui n'arrête pas de tirer même la nuit, et le fait qu'il soit obligé de ramper. Trois mois plus tard en mars 1915, riche de cette expérience, il garde son calme durant les bombardements alors qu'il est en service à la gare de Don-Sainghin. Ces hommes ne sont donc pas en permanence à l'abri du danger, comme quand ils opèrent des destructions et qu'ils sont donc les derniers à se retirer d'un territoire, mais ils ne sont pas des combattants du front et cela se ressent dans leurs écrits.

Le réseau devait donc être en état de marche afin d'assurer les nombreux transports nécessaires à la guerre dont beaucoup passèrent par les gares régulatrices.

GARES RÉGULATRICES

France, début de guerre

Selon le plan 17 de l'armée française lorsque le conflit éclate, chaque courant de concentration, et donc chaque armée, est relié à une gare régulatrice. Ces gares portent à ce moment le nom de « régulatrice de régulation » et furent dès le 19 août remplacées par des gares dites régulatrices de communication. Reliées aux stations-magasins et aux gares de répartition des blessés, elles jouent déjà un rôle de gestion des transports de ravitaillement et d'évacuation.⁴⁶

⁴⁵ Une photo nous apprend que des prisonniers anglais sont employés pour la reconstruction de ces gares. À ce sujet, voir aussi : Léonie CHAPTAL, *Rapatriés 1915-1918*, Paris, F. Alcan, 1919, p. 36-37.

⁴⁶ Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 91.

L'évolution du front dans la dernière semaine d'août et la première semaine de septembre 1914 oblige le commandement à éloigner ces gares de la zone des combats. Ainsi le rôle de régulatrice assuré par les gares d'Amiens, de Châlons-sur-Marne, et de Reims est reporté respectivement sur les gares de Sotteville-lès-Rouen, Montereau et Noisy-le-Sec. Puis quelques jours plus tard cette fonction est de nouveau reportée sur les gares de Saint-Pierre-des-Corps, Aubrais et Nevers-Saincaize.⁴⁷ L'activité intense sur les réseaux de chemins de fer pour satisfaire les besoins de l'armée, cumulée à la fuite massive des populations menacées par l'invasion allemande, va considérablement gêner le travail des régulatrices. Aussi Joffre s'en inquiète fortement et, en même temps que la suspension du trafic civil, ordonne ce déplacement des gares régulatrices.⁴⁸ Une fois la ligne de front devenue plus stable et au fur et à mesure des travaux de remise en état du réseau, les gares régulatrices sont replacées dans la zone des Armées ou à proximité. Ainsi Saint-Pierre-des-Corps transfère sa commission régulatrice à Noisy-le-Sec et Angers sur le Bourget.⁴⁹ Ces gares régulatrices vont être fixes durant tout le reste du conflit.

Ces gares régulatrices ont un rôle capital dans la conduite logistique de la guerre. Elles sont la preuve même qu'entre 1914 et 1918 logistique rime avec ferroviaire. Georges Ribeill les a par exemple qualifiées de « centre opérationnel décisif de base ».⁵⁰ C'est selon leur emplacement par rapport à celui du front que « l'égalisateur logistique » devient plus ou moins important.⁵¹

Rôle des gares régulatrices

Le commissaire régulateur, qui exécute les souhaits du commandement général, est à la tête de la gare régulatrice et de la zone placée sous le contrôle de la gare régulatrice (zone d'action) : « Entouré d'un nombreux personnel militaire ou militarisé, c'est lui qui reçoit, qui expédie et, dans toute la zone de l'Armée, règle en détail tous les mouvements de trains ou de wagons pour donner satisfaction à tous les besoins des combattants. Seul, il est le maître de toutes les voies ferrées qui de la gare régulatrice s'épanouissent vers l'avant, seul, il est le maître des mouvements qui s'y produisent ».⁵² Ainsi le commissaire régulateur et son équipe doivent assurer tout au long de la journée et de la nuit la bonne composition des trains et leur acheminement vers le front. Le matériel envoyé de la Régulatrice vers l'avant est déchargé dans des gares proches du front, dites gares de ravitaillement, et généralement récupéré immédiatement par les voi-

⁴⁷ Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 96 et 99.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 101.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 105.

⁵⁰ Georges RIBEILL, *op. cit.*, p. 18.

⁵¹ Ian BROWN, *op. cit.*

⁵² SHAT, 16N2826, *Une journée dans une Gare Régulatrice pendant la guerre, décembre 1916.*

tures des différents corps venus prendre livraison du matériel ou des vivres. Une fois les wagons déchargés, ceux-ci repartent, à vide ou chargés de ce dont le front n'a plus besoin, vers l'arrière et donc d'abord vers la gare régulatrice. La gare régulatrice est alimentée en matériel et en vivres par les stations-magasins situées à l'arrière. Celles-ci sont au nombre de neuf et alimentent l'ensemble de l'armée. Les gares régulatrices sont donc comme une prolongation de ces stations magasins. Elles entreposent le matériel venu des stations magasins dans leurs entrepôts, puis, selon les besoins du front, forment des trains et les acheminent vers les gares de ravitaillement. Tous ces mouvements et commandes sont gérés principalement par téléphone et ce sont jusqu'à 700 appels qui sont reçus ou passés chaque jour dans le bureau du commissaire régulateur.⁵³

Ces gares font donc la jonction entre la zone de l'intérieur et la zone du front pour l'acheminement de tout ce qui est nécessaire à la guerre. Elles sont au cœur des flux de tous : ordres, hommes, matériels. En plus des hommes appartenant aux diverses armes, des vivres, et du matériel de santé, ce sont munitions, bois, cailloux, foin, rondins, roues, armes, canons, outils, matériel de mines, sacs à terre, planches, et même matériaux d'empierrement pour l'entretien ou la réparation des routes qui doivent être acheminés au front via les services de la gare régulatrice. On voit bien les besoins de plusieurs armes de l'armée de terre, comme l'artillerie (roues, canons) et le Génie (outils, matériel de mine). Beaucoup de ces armes et d'autres besoins sont représentés par un service de la gare régulatrice. Par exemple en novembre 1915 les services de la gare régulatrice de Troyes sont organisés de la manière suivante : une section du courrier et sept différents bureaux ; chemin de fer, correspondance générale, artillerie, vivres, matériel, santé, isolés.⁵⁴

Ces services de la gare régulatrice et les entrepôts pour les différents matériaux se trouvent généralement sur les terrains même de la gare, mais peuvent aussi se trouver dans une autre gare située dans la zone d'action de la gare régulatrice. C'est souvent le cas avec les permissionnaires ou les convois sanitaires. En effet que ce soit pour le matériel ou pour les humains l'organisation est identique. Les renforts venant des dépôts de l'arrière, qu'il s'agisse de troupes ou d'isolés, passent par la gare régulatrice afin d'être orientés vers la bonne zone du front, tout comme les troupes que l'on déplace par chemin de fer vers un autre secteur. Dans les périodes de grandes batailles, le transport de troupes prend une envergure importante : « du GQG arrive l'ordre de recevoir une nouvelle division pendant qu'une autre, que la lutte a usée, va se retirer pour être emportée vers le repos qu'offrent des régions plus calmes. Ce sont 30 trains qui vont arriver

⁵³ SHAT, 16N2826, *id.*

⁵⁴ SHAT, 16N2826, Commission régulatrice de Troyes, document du 15 novembre 1915.

dans les 24 heures et presque en même temps 30 autres trains s'en iront. »⁵⁵ Au même moment la gare régulatrice doit gérer le flot des trains sanitaires. « Il faut envoyer des trains pour blessés légers, pour blessés graves, des trains, toujours des trains ». Ainsi plus de 12 000 blessés peuvent passer en une journée par la gare régulatrice.⁵⁶ Il existe aussi des gares régulatrices sanitaires, comme il existe des gares de triage pour permissionnaires, qui ne sont pas la gare régulatrice même, mais font partie de sa zone d'action. Ainsi, dans la zone des gares régulatrices de Creil, de Dunkerque et du Bourget, ce sont respectivement les gares de Survilliers (trriage aller) et Orry-la-ville (trriage retour), les gares de Bergues (trriage aller) et Pont-d'Oye (trriage retour), et les gares de Crépy-en-Valois (trriage aller) et Villers-Cotterêts (trriage retour)⁵⁷ qui accueillent le plus de permissionnaires et s'occupent de leur bon acheminement.

Gares régulatrices et zone d'action

Cette différence entre la gare régulatrice même et sa zone d'action englobant de nombreuses gares est très importante. Les commissaires militaires qui les dirigent sont au service du commissaire régulateur qui peut, grâce à eux, « étendre son action jusqu'aux points les plus éloignés de sa zone ».⁵⁸

Le commissaire régulateur doit toujours « être informé le premier de tout ce qui se passe dans sa zone d'action » Pour garder cette liaison quasi constante, les commissaires militaires peuvent opter selon l'urgence pour une communication téléphonique, télégraphique ou postale. Les commissaires militaires doivent également rédiger un rapport au commissaire régulateur tous les cinq jours.⁵⁹

La gare régulatrice est en fait plus qu'une gare qui stocke et oriente, elle commande une zone qui s'étend jusqu'aux gares avancées du front, et chapeaute l'ensemble de ces gares et les mouvements des trains qui y circulent. Au sein de la gare régulatrice même et dans sa zone d'action des centaines, voire des milliers de personnes travaillent sous les ordres, souvent indirects, du commissaire régulateur. « C'est une immense fourmilière qui travaille sans bruit, où tous, en communion d'idées avec la pensée directrice du chef, travaillent pour un but commun. »⁶⁰ Cette concentration du pouvoir décisionnel est primordiale pour parer à toute éventualité.

⁵⁵ SHAT, 16N2826, *Une journée... op. cit.*

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ SHAT, 16N2404, voir les différents documents et tableaux.

⁵⁸ SHAT, 16N2826, *Une journée... op. cit.*

⁵⁹ SHAT, 16N2676, Consignes pour les commissaires militaires de la zone d'action de la Gare Régulatrice d'Is-sur-Tille, novembre 1915.

⁶⁰ SHAT, 16N2826, *Une journée... op. cit.*

Prévoir et improviser

Les avaries du matériel ferroviaire, les bombardements, les déraillements, et beaucoup d'autres facteurs peuvent venir gêner le bon déroulement des livraisons et des évacuations. Tout est planifié à l'avance et nombreux sont les trains dont la composition et la mise en marche sont régulières, pour autant « l'imprévu, l'incident inattendu, le grain de sable est la règle et il faut que les envois arrivent néanmoins ». ⁶¹ Parfois l'inattendu peut aussi avoir des raisons plus naturelles. Ainsi le 17 juillet 1918 un « violent ouragan accompagné d'une chute de grêle abondante » s'abat sur une partie du réseau de Nord entraînant plusieurs destructions au sein des gares, sur les voies du réseau, et touchant les communications téléphoniques. ⁶²

À ces aléas et aux envois réguliers, s'ajoute tout ce que l'évolution du front impose. En prévision d'une grosse bataille, les gares régulatrices les plus proches de la zone concernée sont mises à forte contribution, comme celle de Longueau pour la bataille de la Somme ou celle de Fère-en-Tardenois pour l'offensive sur Laon en 1917. ⁶³ Ces gares font alors parvenir des semaines en avance le matériel nécessaire pour abriter les troupes, aménager et construire les tranchées, constituer les batteries d'artilleries, etc. Henri Désagneaux, employé à la gare de Gray, commente en septembre 1915 : « C'est la fièvre, on s'agite ; on crée des masses de trains sanitaires. Les munitions affluent, les canons arrivent en grand nombre. À la régulatrice, on est sur les dents, les télégrammes chiffrés se succèdent apportant ordres et contrordres. Les téléphones sont sous pression. On ne parle que de l'attaque prochaine. » ⁶⁴ Les préparatifs peuvent s'étaler durant un mois avant l'attaque : 150 wagons de munitions par jour pendant les huit premiers jours, puis 55 par jour pour le reste du mois. 250 wagons en moyenne de rondins, bois, et cailloux pendant 20 jours (le chiffre atteint même 475 certains jours !), puis 150 par jour ensuite. 12 divisions environ, transportées dans 360 trains. ⁶⁵ Les dépôts de l'avant doivent être suffisamment renouvelés pour que rien ne manque.

Ainsi, dans chaque service, chaque dépôt, les envois se comptent en milliers, comme pour les boulangeries d'armées. La gare régulatrice de Saint-Dizier en 1917, compte 136 fours, ⁶⁶ sachant qu'il est prévu 4 hommes par four, ainsi que 10 hommes pour charger les pains sur les wagons. ⁶⁷ Ce sont, pour chaque service, des centaines d'hommes appartenant aux troupes

⁶¹ SHAT, 16N2826, *Une journée...* *op. cit.*, voir également : SHAT, 16N2815, *document du 9 décembre 1916.*

⁶² SHAT, 16N2826, note pour la D.T.M.A du 21 juillet 1918.

⁶³ Georges RIBEILL, *op. cit.*, p. 24.

⁶⁴ DÉSAGNEAUX, p 47.

⁶⁵ Exemple donné dans : SHAT, 16N2826, *Une journée dans une Gare Régulatrice pendant la guerre, décembre 1916.*

⁶⁶ *Ibid.*, document 13 aout 1917

⁶⁷ SHAT, 16N2826, *document 16 aout 1917.*

d'étapes qui sont employés.⁶⁸ Un nombre important d'hommes qui ne sont pas au front, et qui auraient sûrement été qualifiés par les poilus de « planqués », mais sans qui ces mêmes poilus n'auraient ni mangé, ni eu le matériel nécessaire pour se battre ou encore n'auraient pas reçu leurs lettres et colis.

Les services de la gare régulatrice ont d'autres missions comme habiller les hommes retournant au front. Celle de Saint-Dizier dispose d'un service des « rétablis » qui s'occupe de rhabiller et de réarmer les hommes qui étaient en convalescence dans les formations sanitaires de la région.⁶⁹ L'hiver 1916-1917 particulièrement froid oblige le commandement à prendre des mesures. « La rigueur exceptionnelle de la température » a provoqué des accidents et même des décès « au cours des transports » car certains soldats ne sont pas équipés des effets réglementaires d'hiver. C'est alors les gares régulatrices qui doivent assurer la distribution de cet équipement pour les renforts, que ceux-ci soient isolés ou en détachement.⁷⁰

Les prisonniers y passent également et on y installe des locaux disciplinaires.⁷¹ Les civils qui se déplacent dans la zone des Armées peuvent aussi être amenés à passer par les gares régulatrices. Il y a donc des trains de voyageurs dans ces gares. Pour celle de Noisy-le-Sec, c'est même le type de train le plus présent en février 1916.⁷² Ceci s'explique aussi par la proximité de cette gare avec Paris et sa qualité de gare de « transit », puisqu'elle fait la jonction entre les trois réseaux du Nord, de l'Est, et de la Ceinture.⁷³ Les trains commerciaux peuvent même servir à transporter du matériel de guerre. Ainsi en février 1916 la gare régulatrice de Gray fait accrocher des wagons de munitions aux trains commerciaux.⁷⁴

Les gares régulatrices sont donc des gares de jonction entre tout ce qui vient de l'arrière et se dirige vers le front, et ce qui venant du front doit repartir à l'arrière. Les envois au plus proche du front se font généralement de nuit pour des raisons de tactique et de sécurité puisque la fumée blanche des locomotives deviendrait un repère parfait pour l'artillerie ennemie.⁷⁵ D'une façon générale les Français ont bien moins développé les transports ferroviaires proches de la ligne de front, au contraire des Allemands. Ces derniers, en utilisant notamment des locomo-

⁶⁸ 3 250 hommes rien que pour la GR de Troyes qui déplore malgré tout un manque de 900 hommes pour réaliser pleinement ses missions. SHAT, 16N2826, *Fonctionnement de la GR de Troyes en janvier 1916*.

⁶⁹ SHAT, 16N2676, *document du 3 février 1916*. En janvier 1916 ce sont ainsi 2 114 hommes qui ont été rééquipés.

⁷⁰ SHAT, 16N2826, *document 13 février 1917*. Voir aussi la note de service du 17 et 19 décembre 1916 (Même carton).

⁷¹ Voir par exemple : SHAT, 16N2826, *document de janvier 1916, d'Is-sur-Tille*.

⁷² SHAT, 16N2676, *Rapport sur le fonctionnement de la GR de Noisy-le-Sec, du 25 janvier au 25 février 1916*.

⁷³ SHAT, 16N2826, *Enquête à la GR de Noisy, document du 20 juin 1917*.

⁷⁴ SHAT, 16N2676, *document du 3 février 1916*.

⁷⁵ Georges RIBEILL, *op. cit.*, p. 18.

tives fonctionnant au benzène (*Benzollokomotive*) et qui ne dégagent que très peu de fumée, ont su acheminer, hommes et matériels, par voie ferrée au plus proche du front⁷⁶.

Allemagne, une organisation peu différente

La conduite de la guerre de position nécessite de nouveaux besoins et beaucoup de matériel qui doit être stocké dans les *Etappe* ou directement au front. L'acheminement depuis l'arrière, c'est-à-dire principalement l'Allemagne (voire ses alliés), jusqu'au front se fait en plusieurs étapes. Les *Sammelstationen* sont des stations de rassemblement.⁷⁷ Elles se trouvent à proximité de la frontière et, comme pour la France, on en compte une pour chaque armée.⁷⁸ Elles centralisent tout ce qui est envoyé de l'arrière pour l'armée, et qui sera réparti vers le front via des lignes de chemin de fer de la zone des Armées spécialement prévues pour cette mission d'acheminement vers et depuis le front (*Eisenbahn-Etappenlinie*). Pour cela les trains (*Etappenzüge*) sont d'abord conduits vers une gare située dans la zone des Armées (*Armeebereich*) intitulée gare de répartition du front (*Frontverteilungsbahnhof*). C'est depuis ces gares de répartition que chaque commande est dirigée vers son destinataire précis, et pour cela vers d'autres gares, les gares de déchargement (*Auslieferungsbahnhöfen* ou *Ausladebahnhöfe*) appelées aussi « station but » (*Zielstation*). Avec l'avancée de la guerre, les gares de répartition vont se spécialiser dans un type de livraison ou matériel, les munitions, le charbon, le matériel des pionniers, etc.⁷⁹ Une fois le matériel déchargé il est récupéré par les véhicules des différentes troupes ou stocké dans des dépôts.

Dès février 1915 des trains réguliers sont mis en place entre les stations de rassemblement et le front, ce qui permet une meilleure organisation dans les gares de déchargement et pour les transports urgents ou non prévus. Ces trains sont donc inscrits dans le plan de transport (*Beförderungsplan*), mais peuvent connaître des variations selon la situation militaire et les autres transports en cours.⁸⁰ Par exemple lors d'une bataille, si le transport de troupes trop important gêne ces convois, ces derniers sont alors acheminés soit en avance soit vers d'autres gares. L'Allemagne au fur et à mesure de la guerre cherche à perfectionner le système général d'acheminement vers le front et de renvoi vers l'intérieur du pays. C'est dans ce but que la régularité des transports est recherchée, mais comme elle reste très dépendante des aléas du front, une

⁷⁶ Horst ROHDE, *op. cit.*, p. 36 et 41. La traction animale fut aussi utilisée durant le conflit.

⁷⁷ « *Sammelstation* » au singulier, nommé également *Sammelbahnhof*, gare de rassemblement.

⁷⁸ Selon les besoins et la taille des armées, certaines *Sammelstationen* ont pu approvisionner deux armées.

⁷⁹ Horst ROHDE, *op. cit.*, p. 40.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 41.

solution de secours doit toujours exister. Ainsi les troupes doivent pouvoir être déplacées rapidement en cas d'attaque ennemie, et pour cela des wagons et des locomotives sont placés en réserve dans de nombreuses gares. Selon les risques d'attaques la quantité du matériel roulant placé en réserve a varié, puisque l'Allemagne a manqué de wagons et de locomotives durant tout le conflit. La totalité du matériel roulant prévu pour la réserve n'est donc que rarement mis de côté en tant que tel, puisque son utilisation est nécessaire pour d'autres transports ou d'autres régions. Lorsque des troupes sont mises au repos, leur emplacement ne se trouve jamais très loin d'une gare afin qu'en cas d'urgence, troupes et wagons soient prêts à être mis en marche en moins de quatre heures.⁸¹

Établissement de voies prioritaires

Les gares de rassemblement sont donc des étapes obligatoires pour les marchandises. Toutefois les passages par ces gares sont des détours contraignants. Pour éviter toute perte de temps, certains transports ont au cours de la guerre évité les stations de rassemblement et furent acheminés par une autre voie, il en fut ainsi pour les hommes, chevaux, munitions et transport sanitaire. Si l'ensemble des acheminements vers le front a son importance, les besoins primordiaux restent les mêmes. Il faut des troupes en état de combattre, donc des renforts et un courant d'évacuation, et avec, les moyens de combattre, donc des munitions. Par exemple pour les munitions, sitôt les trains prêts et leur destination connue, elles doivent être acheminées le plus rapidement possible. Des réserves sont constituées dans les gares des *Etappe* ou directement dans le proche arrière-front. Pour éviter tout accident elles ne sont pas stockées sur les voies principales mais suffisamment proches de celles-ci pour permettre un acheminement rapide.

Ces transports vont donc emprunter un autre itinéraire ferroviaire plus court et passer par des gares de jonction (*Eisenbahnknotenpunkt*) proches de la frontière et considérées à partir d'août 1915 comme des „*Hilfsweiterleitungsstellen*“ (lieu d'aide à l'acheminement) ou simplement *Weiterleitungsstellen*.⁸² À la différence des gares de rassemblement qui stockent et envoient selon les besoins des armées, ces *Weiterleitungsstellen* ont pour but de créer des voies d'acheminement parallèles et plus rapides puisque les trains ne sont pas vidés de leur contenu mais circulent directement vers le front.

⁸¹ Horst ROHDE, *op. cit.*, p. 38 -39.

⁸² Ces gares sont, selon Horst Rohde, au nombre de cinq : Namur, Dienenhoffen, Fentsch, Metz et Freiburg i. Br. Horst ROHDE *op. cit.*, p. 41-42.

Renvoi du matériel et transports d'humains

Pour les renvois vers l'intérieur de tout le matériel « usé » par la guerre, le chemin de retour est assez identique à celui de l'aller. Les marchandises sont d'abord chargées dans les gares toutes proches du front (*Auslieferungsbahnhöfen*) puis sont dirigées vers un point de rassemblement (*Sammelstelle*), en relation avec la gare de répartition du front, et de là envoyées directement vers l'Allemagne. Les envois et les retours doivent bien s'équilibrer afin d'éviter une pénurie du matériel roulant et un encombrement des gares. Le système va être modifié et amélioré plusieurs fois pendant la guerre. Une nouvelle organisation divisée en plusieurs « offices militaires des transports ferroviaires » (*Militär-Eisenbahnverkehrsämter*) va contrôler et prendre en charge le trafic pour la zone du front et des *Etappe*, afin d'éviter des situations d'encombrement, donc de ralentissement, et d'assurer une bonne rotation dans l'utilisation du matériel roulant. Cette bonne organisation est d'autant plus nécessaire aux moments d'opérations militaires importantes. L'affluence massive de troupes et de matériel peut générer un encombrement des gares du front. Gares qui peuvent devenir inutilisables, si elles ont été par exemple repérées par l'ennemi et donc bombardées (voire occupées). Il faut alors réagir rapidement et effectuer les chargements et déchargements dans une gare de remplacement (*Ersatzbahnhof*). Le but reste toujours le même : même si le réseau est limité et surchargé, l'armée doit continuer à être alimentée et approvisionnée en tout ce qui est nécessaire à la poursuite des combats, et rien ne doit empêcher qu'elle le soit.

Au transport du matériel et des denrées en tout genre, s'ajoute le transport primordial des humains. Les blessés et malades sont évacués selon un plan précis. Des trains vides au retour peuvent servir à transporter les blessés et les malades. Il y a également de vrais trains sanitaires qui roulent du front directement vers le centre du pays. Les trains de malades ne circulent que jusqu'à la frontière, à partir de là, d'autres prennent le relais pour évacuer les malades et blessés vers les différentes régions du pays selon les places disponibles dans les lieux de soins.⁸³

Le transport des troupes a pu poser problème au moment de l'accueil dans les gares. Ces dernières trop souvent encombrées de marchandises n'ont pas de locaux disponibles pour loger les troupes de passage. Comme pour le reste l'organisation va évoluer au fil du conflit, et des trains réguliers de transport de troupes vont être mis en place.

Le bon déroulement de toutes ces opérations de transport et l'entretien du matériel roulant reposent, dans les faits, sur le personnel des compagnies.

⁸³ Horst ROHDE, *op. cit.*, p. 44.

PERSONNELS

France, efforts et sacrifices pour la patrie

La motivation commune des différents métiers de cheminots est représentée par la nation que l'on se doit de servir. En France une affiche du *Syndicat des chemins de fer* résume bien cette conception qui s'accorde parfaitement avec l'union sacrée : « Camarades, devant le danger commun s'effacent les vieilles rancunes. Socialistes, syndicalistes, et révolutionnaires, vous déjouerez les bas calculs de Guillaume, et vous serez les premiers à répondre à l'appel lorsque retentira la voix de la République. Quand, dans un cri d'angoisse, la voix vous dira : « Au secours, mes enfants ! » Tous les enfants de la France, sans exception, répondront : « Présent ! ».⁸⁴ Un texte symbolisant l'union sacrée mais aussi le sens du sacrifice inhérent à la fonction de cheminot en temps de guerre. Avec des transports décuplés, des cadences élevées et qui doivent absolument être respectées, l'intensité et la longueur des journées ou des nuits de travail sont largement augmentées. Que ce soit pour les mécaniciens, les chauffeurs, les employés chargés des manœuvres ou des chargements et déchargements, les aiguilleurs, enfin tous les employés sans qui les réseaux ne fonctionneraient pas, la guerre va être synonyme d'effort physique important, donc de fatigue, pour mener leur mission à bien. Les conditions de travail dans la zone des Armées (mélange du matériel, risque de bombardements) sont encore plus pénibles. Durant les premières semaines des milliers de cheminots ont fourni un travail dur et intense sans avoir la possibilité d'obtenir des remplacements ou des pauses.⁸⁵ La situation a pu parfois s'améliorer entre les grandes batailles, toutefois l'intensité du trafic est restée très élevée jusqu'à la fin du conflit, captant constamment une force de travail importante et qui ne devait pas s'interrompre. Les réseaux attendent un effort continu de leurs employés, garants de la survie du pays, à l'instar des équipes de chargement et déchargement qui sont rappelées à l'ordre en janvier 1917 : « Tous ceux qui, dans des circonstances actuelles, ne portent pas au maximum leur effort pour accélérer la rotation du matériel roulant, commettent une faute lourde envers la Patrie et engagent gravement leur responsabilité ».⁸⁶

Les efforts fournis par les cheminots ne restent pas sans reconnaissance de la part des autorités. Dès le 17 août 1914 le ministre de la guerre rend un « éclatant hommage à l'admirable dévouement du personnel des chemins de fer » pour la « patriotique activité, qu'ils ont dépen-

⁸⁴ Antoine DELECRAZ, *op. cit.*, p. 79.

⁸⁵ Voir par exemple : Anne DESPLANTES, *op. cit.*, p. 143-144.

⁸⁶ CNAH, SNCF, *Ordre de service 460, 31 janvier 1917.*

sée sans réserve, jour et nuit, sans trêve, pendant cette période préliminaire ». La mobilisation qui s'est parfaitement déroulée leur vaut un remerciement dans le journal officiel puisqu'ils ont « modestement et méthodiquement préparé la tâche victorieuse » de l'armée.⁸⁷ Pour Antoine Delecraz le peuple aussi se doit d'être reconnaissant envers les cheminots : « Un brassard de linge qui fut blanc montre des marques imprimées au pochoir ; ne vous étonnez pas de le trouver défraîchi et saluez-le bien bas ; il est à la peine depuis le premier jour ; nous lui devons le succès de la mobilisation ; c'est le brassard des chemins de fer ». ⁸⁸ Cette « peine », ce dévouement, vantés par le gouvernement comme par les commissions de réseau, sont, à l'instar des soldats, les sacrifices acceptés par les cheminots pour défendre la patrie. Eux aussi ont « un poste de combat » et ont pu et pourront à nouveau « apporter à la Défense de la Patrie la contribution brillante dont ils peuvent être fiers ». ⁸⁹ Les louanges faites aux cheminots ne sont pas toujours collectives. Décorations et citations sont prévues pour remercier les cheminots qui ont bien réagi lors d'une situation à risque ou exceptionnelle, comme cet adjudant du Génie et ce maréchal des Logis, qui ont reçu des félicitations pour leur comportement lors de l'incendie du chantier de triage d'épaves en gare de Verdun en juin 1917.⁹⁰ Ces distinctions ont aussi pour but d'inciter les cheminots à adopter un bon comportement même si cela peut leur être fatal, tel ce chauffeur blessé à Calais alors qu'il tentait, sous le bombardement, d'éteindre des signaux sur la voie.⁹¹ Ces prises de risques sont un point commun de plus avec les soldats, dont on attend les plus hauts sacrifices et la continuation d'une mission vitale, malgré les dangers encourus. Ces louanges, qui au contraire des soldats ne sont pas glanées sur le champ de bataille ou dans les tranchées, ne doivent donc pas exempter les cheminots d'un service sans erreur. En effet, les réactions et les agissements des cheminots, que ce soit lors de situations critiques ou dans des conditions de services jugées « normales », peuvent entraîner aussi bien des remerciements officiels que des sanctions. Ces parallèles avec les soldats revêtent une haute importance pour les cheminots qui sont mobilisés mais dans leur métier. Cette persuasion de remplir un rôle tout aussi important que s'ils étaient aux tranchées⁹² a été un facteur psychologique évident pour tenir le rythme imposé par la guerre et pour le maintien du moral. Cela permet, même sous les

⁸⁷ J.O. du 17 août 1914. Le même texte a été transmis au personnel sous forme de la circulaire n° 193 du 21 août 1914, in CNAH, SNCF. Voir également : *Chemin de fer d'Orléans*, archive SNCF 0061lm0004-1, disponible en ligne : <http://openarchives.sncf.com/archive/0061lm0004-1>

⁸⁸ Antoine DELECRAZ, *op. cit.*, p. 83.

⁸⁹ CNAH, SNCF, *ordre de service 523, 29 mai 1917*.

⁹⁰ SHAT, 16N2815, *document du 1^{er} Juin 1917*. Voir également les deux documents in CNAH, SNCF, 0061LM0008 : <http://openarchives.sncf.com/archive/421> - <http://openarchives.sncf.com/archive/431>

⁹¹ SHAT, 16N2815, *document du 24 avril 1917*.

⁹² Voir par exemple CNAH, SNCF, 95LM4, *Ordre de service 523*.

remarques désobligeantes des combattants ou des gens de l'arrière, d'affirmer son utilité et son mérite envers la patrie, en d'autres termes de réfuter l'accusation d'être un « planqué ».

En tant que travailleurs les cheminots représentent aussi une force d'organisation qui peut prêter son aide. Ainsi l'*Association Fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer Français* décide en mai 1915 de répartir 28 500 francs de dons à des associations, toutes évidemment concernées par la guerre. Sans oublier les invalides ou les prisonniers de guerre, les plus gros dons reviennent aux trois sociétés de la Croix-Rouge et à l'Œuvre des trains de blessés militaires.⁹³ Le côtoiement et l'observation sur le terrain de ces associations par les cheminots peuvent expliquer cette préférence dans la répartition des dons

En France les efforts répétés des cheminots sont donc reconnus et le commandement militaire est bien conscient de leur haute importance pour la conduite de la guerre. Par exemple lorsque la demande d'obtention d'allocations gratuites de vivres est faite au commandement à l'hiver 1917, le Général Nivelles les attribue.⁹⁴ Une différence de taille avec l'Allemagne où les cheminots sont obligés de mettre dans la balance tous les efforts et sacrifices endurés depuis le début du conflit pour obtenir de meilleures conditions de travail.

Territoires occupés, le travail obligatoire avec les autochtones

Une multitude de petits détails renseignent sur les missions et devoirs quotidiens des cheminots allemands, qu'ils soient chefs ou employés. Que ce soit au sujet des contrôles des tickets,⁹⁵ de l'équipement, et la manière de s'en servir, des différents personnels (manœuvres, contrôle, accueil),⁹⁶ de leur uniforme, par exemple en hiver pour les personnels des locomotives,⁹⁷ ou de l'établissement des statistiques internes aux compagnies⁹⁸ de nombreux documents concernent le travail notamment dans les ateliers d'entretien et de réparation des machines.

Comme pour la prise de contrôle du réseau ferroviaire en début de conflit, on remarque la prédominance d'un thème dans les territoires occupés par les Allemands, celui des rapports entretenus avec les employés belges et français, et par extension la soumission d'un réseau et donc d'un bout de pays. Après l'invasion d'une partie de la Belgique et du nord-est de la France,

⁹³ AD Rhône, 1M144, *Bulletin officiel de l'association fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer Français*, n° 518, p. 1396.

⁹⁴ SHAT, 16N2815, *document du 14 février 1917*.

⁹⁵ BArch, PH15/104, note 510.

⁹⁶ BArch, PH15/102 et PH 15/55, *Règlement du service des Gardes-Convoi*. En vigueur à partir de 1^{er} juillet 1917.

⁹⁷ BArch, PH15/55, *Wie werden die Lokomotiven im Kriegsbetriebe leistungsfähig erhalten?*, p. 5.

⁹⁸ BArch, PH15/102, *document du 8 septembre 1916*.

les Allemands ont remis le réseau en état et ont ajusté son utilisation à leurs besoins, avec une adaptation nécessaire au matériel belge et français. Grâce à un gros travail de réparation des troupes du génie et des pionniers du chemin de fer allemands, les réseaux envahis ont pu continuer à fonctionner mais leur complète exploitation n'est réalisable qu'en réquisitionnant du matériel et des travailleurs belges et français. Les locomotives allemandes, surtout prussiennes, ont été massivement transférées en Belgique mais ne suffisent pas à couvrir tous les besoins. Toutes les machines belges qui n'ont pas été évacuées ou qui ne sont pas trop endommagées et/ou sabotées sont récupérées et utilisées par les Allemands. Locomotives qui subissent avec la guerre plus d'accidents et de dégradations.⁹⁹ La peur de l'espionnage ou du sabotage a rendu les Allemands particulièrement méfiants envers les travailleurs étrangers¹⁰⁰ et les domaines les plus sensibles, tels la police et les transports, ont été mis entre les mains de fonctionnaires et de travailleurs allemands.¹⁰¹ Mais face aux missions du chemin de fer et à un manque de personnel comme de connaissances de certaines machines, l'enrôlement de travailleurs français et belges s'est avéré inévitable.

Beaucoup de cheminots qui n'avaient pu fuir se sont dans un premier temps cachés ou ont refusé de travailler pour les Allemands. Ces derniers parviennent alors à recruter les ouvriers, devenus chômeurs, des industries qui ont fermé avec la guerre et l'invasion. Mais lorsque ces industries rouvrent leurs portes sous le contrôle allemand, accompagné d'une propagande de recrutement importante du *Indutriebüro*, le chemin de fer connaît de nouveau une période de pénurie. Certains cheminots belges acceptent alors de reprendre le travail, confortés par l'idée que leurs concitoyens pourront aussi profiter du train avec la reprise du trafic civil. Beaucoup d'autres reprennent sous la contrainte des autorités allemandes, qui acceptent de leur imprimer des avis certifiant qu'ils ont été forcés de travailler pour l'Allemagne, afin de les rassurer quant à d'éventuels problèmes, à l'avenir, avec l'administration belge. Les Allemands attirent les travailleurs belges en leur offrant des avantages : droit d'accès à des centres de ravitaillement (*Verpflegungsanstalt*) et à des distributions de pain, de viande, de pommes de terre ou encore de charbon. La situation se stabilise quelque peu jusqu'en 1917.¹⁰² Pour autant ces travailleurs étrangers posent un problème de taille aux autorités d'occupation.

Le problème principal est l'efficacité du travail de ces étrangers. Ceux formés sur le tas ne

⁹⁹ Andreas KNIPPING, *op. cit.*, p. 80 ; BArch, PH 15/55, document du 15 décembre 1917.

¹⁰⁰ Voir BArch, PH15/104, Verordnungsblatt der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen (Brüssel). Nr 37, 7 novembre 1915, note 569.

¹⁰¹ BArch, PH14/398F : „Die Beziehung deutscher Beamte und Arbeitskräfte ist für wichtige Gebiete (Verkehrswesen, Polizei, usw.) geboten.“

¹⁰² BArch, PH15-55, document du 15 décembre 1917.

peuvent avoir la même efficacité que les cheminots de métier. Cheminots qui, à leur tour, ne se montrent pas toujours très volontaires pour accomplir efficacement leur travail pour l'ennemi. La guerre impose un travail de nuit comme de jour mais les services de nuit posent problème puisqu'il y a trop peu de personnel pour surveiller les Belges et les Français. Car pour les Allemands il ne fait pas de doute que pour obtenir un meilleur rendement, une surveillance de toute heure est nécessaire. La méfiance à l'égard des Belges travaillant dans les gares a toujours été de mise puisque déjà en novembre 1915 une note de service dénonçait les contrôles trop laxistes dont ils étaient l'objet et qui leur permettaient de voler huile et métal.¹⁰³

Les personnels des territoires occupés sont décrits par les autorités allemandes comme « peu volontaires » et voulant rester dans leur ferme ou avec leur famille.¹⁰⁴ Les cheminots de métier seraient lents, non habitués à un rythme élevé de travail, ne peuvent arrêter de fumer pendant le service et prennent la liberté de quitter leur poste s'ils ne veulent pas travailler, par exemple les dimanches ou les jours fériés. « Sa notion d'honnêteté et de soumission n'est pas très développée ; en tant qu'ennemi il se laisse aller à une résistance passive et au sabotage. »¹⁰⁵

On peut sentir un réel paradoxe concernant les travailleurs belges et français. La volonté de les soumettre et même l'autorité pour le faire se heurtent à la nécessité de leur acceptation. Les cheminots sont « forcés » à travailler mais on leur offre des avantages. En effet ils doivent en premier lieu être en état physique de travailler et donc recevoir une alimentation suffisante. Au vu de l'évolution de la situation dans les territoires occupés par les Allemands, et malgré l'aide des comités de secours de pays neutres (USA et Espagne), un supplément était plus que nécessaire pour fournir un travail physique, par exemple pour travailler dans les ateliers de réparation de locomotives. L'entretien et la réparation des locomotives dans les territoires occupés représentent ce qu'on pourrait nommer le nerf de la guerre pour le chemin de fer. Sans locomotives pas de train, et sans train pas de guerre. Mais les locomotives manquent et nécessitent souvent des réparations pour lesquelles les Allemands ne sont pas assez nombreux ou manquent d'expérience en ce qui concerne les machines étrangères. Ils sont donc en quelque sorte dépendants du bon vouloir des travailleurs étrangers qu'ils essayent d'une manière ou d'une autre de contraindre à travailler. Mais là réside tout le problème, comment forcer quelqu'un à travailler sur du matériel aussi sensible et important logistiquement sans craindre des sabotages ou un travail volontairement réduit ? Forcer quelqu'un à réparer une locomotive n'est pas aussi simple

¹⁰³ BArch, PH15/104, note 588, 12 novembre 1915.

¹⁰⁴ BArch, PH15-55, document du 15 décembre 1917.

¹⁰⁵ *Ibid.*, „Sein Begriff von Ehrlichkeit und Unterordnung ist wenig ausgeprägt; als Feind neigt er zu passiven Widerstand und Sabotage.“

que de faire creuser une tranchée ou réparer une route. Les Allemands se retrouvent alors obligés d'être tout de même bienveillants avec ces travailleurs et d'être à l'écoute de leurs revendications.

Le terme revendications peut paraître étrange dans ce contexte c'est pourtant un fait. Les archives évoquent des « troubles » (*Unruhe*) et même des « grèves » de la part des travailleurs belges pour obtenir des augmentations de salaires, devenues nécessaires avec l'inflation constante des prix. En 1917 ces grèves ont touché des petits ateliers, épargnant encore les ateliers plus importants. Face à la crainte de revendications plus poussées ou plus nombreuses, on essaye alors d'éviter que les Belges se rassemblent et se mélangent entre ateliers. Les autorités semblent dépassées par la volonté de ces travailleurs et leur non-réaction aux menaces. Encore plus surprenant, les Belges pour protester se regrouperaient, afin de fuir en groupe et chômer durant plusieurs jours, causant l'arrêt des travaux en cours.¹⁰⁶ Il est assez étonnant de s'imaginer un mouvement de protestation de la part de travailleurs censés être soumis à l'ennemi. La réparation et l'entretien des locomotives sont un sujet sensible et donc les équipes des ateliers doivent aussi être traitées avec tact. Les Allemands se sont retrouvés coincés entre l'obligation de résultat et la manière d'obtenir ces résultats, qui, si elle était violente ou trop contraignante, pouvait s'avérer très infructueuse.

Grâce à la force de la hiérarchie et de la contrainte militaire, la situation et les ressentiments des cheminots allemands sont moins importants, pourtant ils ne peuvent pas non plus être ignorés. Face à la manière douce du *General-Gouvernement* de traiter les Belges, et l'augmentation de leurs salaires s'approchant toujours plus de celui des Allemands, ces derniers montrent des signes d'énervement, auxquelles s'ajoutent les difficultés alimentaires toujours plus présentes. Ils souffrent, eux aussi, de la vie chère et de l'alimentation insuffisante mais ne se plaignent pas et travaillent toujours plus. Pourtant si les Belges parviennent à obtenir des améliorations, les soldats allemands, malgré l'impossibilité de voir leurs salaires augmenter, continuent à manger plus que la population locale. Cela ne signifie pas qu'ils mangent à leur faim puisque la nourriture manque d'une façon générale. L'efficacité du travail dans les ateliers n'est donc pas seulement tributaire de la volonté des travailleurs locaux, elle fait face à deux problèmes, la nutrition mais aussi la langue.¹⁰⁷

On peut ainsi, à l'échelle du ferroviaire, observer des phénomènes plus généraux provoqués par la guerre. Ici le problème de la nutrition en Allemagne à partir de l'hiver 1916-1917 se

¹⁰⁶ BArch, PH15-55, document du 15 décembre 1917.

¹⁰⁷ *Id.*

ressent dans les territoires occupés. Les cheminots allemands reçoivent des quantités de nourriture plus importantes que les travailleurs belges ou français, au point que l'efficacité de ces derniers est réduite de moitié en comparaison avec celle des Allemands.¹⁰⁸

La langue constitue également un obstacle pour un travail commun efficace. Dès novembre 1915 le commandement exigeait l'interdiction de l'utilisation du français à l'écrit comme à l'oral durant le service.¹⁰⁹ La compréhension est difficile au sein des équipes mixtes (Allemands, Belges, Français) placées sous le commandement d'un Allemand, par exemple pour une bonne coordination au moment de surélever une locomotive. Si au fil des années de guerre la compréhension s'est améliorée, elle reste un obstacle à un travail aussi efficace que dans la *Heimat*. À l'arrière la communication ne pose pas de problème, pour autant la pénurie de personnel se fait aussi fortement ressentir.

La *Heimat* en manque de personnel

Début janvier 1918 le ministre des travaux publics allemand réclame dix jeunes chefs d'ouvrages (*Werkführer*), expérimentés en entretien de locomotives, qui doivent être envoyés par différentes directions de chemin de fer de l'arrière vers le Luxembourg et l'Alsace-Lorraine. Si ce renfort de personnel fait défaut il doit être recruté parmi le service du chemin de fer de campagne (*Feldeisenbahndienst*).¹¹⁰ Pourtant c'est plutôt dans le sens contraire que se font les mouvements des cheminots à partir de janvier 1918. Ceux présents sur le front ou dans les territoires occupés en tant que soldats doivent être rapatriés à l'arrière pour renforcer le service des trains mais ceux appartenant au chemin de fer de campagne et le personnel qui s'occupe des locomotives au front doivent, eux, rester en place.¹¹¹ En fait le manque de personnel se fait ressentir partout, au front, dans les territoires occupés et à l'arrière.¹¹² Une série de documents concernant le personnel ferroviaire, et plus particulièrement le personnel chargé de la conduite et de l'entretien des locomotives, a été échangée entre début janvier et fin février 1918. L'arrière manque d'ouvriers qualifiés pour l'entretien et la réparation de locomotives suite à des envois massifs de ces ouvriers vers les territoires occupés mais également à cause d'un taux élevé de personnels malades. Que ce soit en raison de la mauvaise nourriture et/ou des services prolongés et très irréguliers imposés par la guerre le taux de maladie atteint 15 % du personnel au

¹⁰⁸ *Ibid.*, document du 15 décembre 1917.

¹⁰⁹ BArch, PH15/104, *Verordnungsblatt*, n° 39, 20 novembre 1915.

¹¹⁰ BArch, R4201/713, *document 34*, du 8 janvier 1918.

¹¹¹ BArch, R4201/713, *document 57*, du 10 janvier 1918.

¹¹² Voir également à ce propos : Hermann SANTEN, *op. cit.*, p. 12-13.

lieu de 5 à 6 % en temps de paix,¹¹³ alors que la grippe espagnole n'a même pas encore frappé. Différentes solutions sont alors évoquées pour pallier ce manque. On revient sur certaines décisions, comme celle d'envoyer les serruriers (*Schlosser*) des ateliers servir comme aides chauffeurs sur les locomotives. Ce seront désormais des pompiers qui les remplaceront et ils pourront ainsi retourner travailler dans les ateliers.¹¹⁴ Les ouvriers qualifiés faits prisonniers par l'Allemagne pourraient être utilisés mais cela pose des problèmes de logements adéquats et de surveillance.

On privilégie donc, dans les ateliers et les trains situés sur le territoire national, l'emploi de jeunes âgés d'au moins 17 ans et de femmes, issus ou non des personnes soumises au service d'aide patriotique (*Hilfdienstpflichtige*). Comme pour de nombreux autres domaines, dans les deux dernières années de guerre les Allemands ont beaucoup compté sur cette force de travail qui s'avère, dans le cas du train, tout de même insuffisante.¹¹⁵ En effet ces civils ne sont pas formés et sont donc souvent prévus pour remplacer des cheminots dans des fonctions assez simples afin de libérer ces derniers qui iront travailler dans les ateliers ou sur les locomotives. En théorie du moins puisque ces civils sont aussi recrutés pour les services tel que le freinage ou la police.¹¹⁶ Même s'ils doivent dans un premier temps effectuer ce service sous surveillance, il est étonnant de confier des postes à responsabilité pour des civils sans expérience dans ces domaines. Une preuve de plus de la pénurie de travailleurs pour le ferroviaire. Les femmes sont également engagées comme contrôleuses mais seulement pour la durée de la guerre et sans être assermentées.¹¹⁷

Il est également prévu de rapatrier les personnels encore présents sur l'ancien front ainsi qu'une partie de ceux du chemin de fer de campagne qui ne seront pas remplacés. Comme souvent le commandement allemand se retrouve obligé de compenser un service par l'affaiblissement d'un autre. On comprend alors mieux, en cette fin de guerre, la nécessité de diminuer fortement les transports, moins nécessaires aux yeux du commandement, tels que les trains de permissionnaires ou certaines lignes du trafic civil. Au cours du mois de février 1918 la décision de rapatrier massivement des cheminots du front vers l'arrière est définitivement validée.¹¹⁸ La situation devient urgente et ce renvoi vers l'arrière doit s'accélérer afin que dès le 1^{er} mars 1918

¹¹³ BArch, R4201/713, document 98 du 16 janvier 1918.

¹¹⁴ *Ibid.*, document 96 du 4 janvier 1918.

¹¹⁵ BArch, R4201/708, note numéro 27.

¹¹⁶ *Ibid.*, document du 15 janvier 1917.

¹¹⁷ *Ibid.*, document du 12 et 13 janvier 1917. Voir aussi document 163.

¹¹⁸ BArch, R4201/713, document 171 ; document 220, du 16 février 1918 ; document 222, du 16 février 1918.

les effets puissent déjà se ressentir.¹¹⁹ Pourtant ces retours de personnels ne semblent toujours pas suffire à combler tout le manque et des *Hilfdienstpflichtige* supplémentaires sont réclamés.¹²⁰ Toutes les personnes capables de travailler pour le train sont recherchées, qu'elles viennent du secteur privé, même si leur adaptation semble difficile avec les cheminots,¹²¹ ou qu'il s'agisse d'anciens prisonniers rapatriés via la Suisse.¹²²

Manque en personnel à proximité du front

Pour autant la situation au front n'est pas meilleure et la qualité des personnels est primordiale. En témoignent les besoins en personnel pour l'exploitation (*Betriebspersonal*) de la direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine au début d'octobre 1918 alors que l'activité ne fait qu'augmenter. Déjà forcée de renforcer ses équipes à plusieurs reprises, la direction, persuadée que cette augmentation va se poursuivre, s'avoue incapable de soutenir l'activité à l'avenir et réclame donc l'envoi de 20 assistants de station (*Stationassistenten*) et de 40 sous-assistants prussiens. Ce personnel doit impérativement être jeune, en pleine santé et sachant garder un sang froid dans des « situations difficiles » étant donné que « le service et les attaques ennemies rendent nerveux. » Des qualifications mentales et physiques nécessaires pour éviter tout danger puisque sans aucune phase d'adaptation ils auront immédiatement des responsabilités importantes.¹²³

Telles les jeunes recrues de l'infanterie, sans expérience pratique des combats, qui tombent comme des mouches dans les premières lignes, ces renforts en personnel vont être, sans transition, immergés dans le monde ferroviaire en contact direct avec la guerre mais doivent pour autant être tout de suite efficaces dans leurs tâches. L'attitude du personnel durant le service doit être quasi irréprochable, et ce sont les supérieurs qui en sont les premiers garants.

C'est une véritable politique paternaliste que les chefs doivent mettre en place envers leurs employés.¹²⁴ On rappelle au chef que l'attitude des employés est souvent dépendante de celle de leurs supérieurs. Ils doivent donc, plus la guerre avance et les difficultés avec elle, obtenir toujours plus de confiance chez leurs employés séparés de leur famille. Ils doivent veiller à une

¹¹⁹ BArch, R4201/713, document 223, 12 février 1918.

¹²⁰ *Ibid.*, document 268.

¹²¹ *Ibid.*, document 305, du 5 mars 1918.

¹²² *Ibid.*, document 172, février 1918. Voir le cas de deux employés.

¹²³ BArch R4201/716, document du 6 octobre 1918 : „Die Leute müssten in verhältnismäßig jungem Alter stehen, völlig gesund sein und vor allem auch in schwierigen Lagen die nötige Ruhe sich bewahren damit die sie den derzeitigen Anforderungen, die Dienst- und feindliche Angriffe an ihre Nerven stellen, gewachsen sind.“

¹²⁴ C'est également le cas au sujet des accidents touchant le personnel.

bonne alimentation mais aussi à de bons logements¹²⁵ qui doivent être entretenus : « Le supérieur doit lui-même vérifier souvent les quartiers, éduquer et maintenir les gens au ménage des pièces de vie, et au changement de leurs draps. Il doit aussi s'assurer que les quartiers soient irréprochables moralement (population féminine) ». ¹²⁶ Les chefs, présents dans les territoires occupés, doivent donc dépasser leurs fonctions et devenir des sortes de pères de famille. « En guerre, les membres de la famille, conseillers naturels, manquent [...] le subalterne doit savoir que son supérieur est son premier homme de confiance ». ¹²⁷

Toutefois les chefs doivent aussi se montrer sévères si cette relation de confiance ne suffit pas à éviter les fautes, notamment concernant la consommation d'alcool. Cette politique paternaliste a pour but d'améliorer l'ambiance, mais surtout l'efficacité du travail. On demande par exemple aux employés de ne pas se lever lorsqu'un chef rentre dans une pièce, le travail et la bonne marche du réseau ayant priorité sur les honneurs à rendre. ¹²⁸

Un autre phénomène va rendre le travail toujours plus compliqué : la grippe espagnole. Celle qui a tué en peu de temps plus de personnes que le conflit dans son ensemble n'a pas épargné non plus le milieu du ferroviaire. Que ce soit à l'intérieur du *Reich* ou dans les territoires occupés, cette épidémie est venue réduire encore un peu plus les forces de travail et donc le nombre de trains en circulation au moment le plus critique pour l'Allemagne, à la toute fin de la guerre. ¹²⁹

Décorations et reconnaissance

Nombre de cheminots ont su se distinguer pendant le conflit et ont été récompensés personnellement, tel le chef de gare de Hamont (Belgique) qui en novembre 1915 obtient une prime pour avoir trouvé de la poudre explosive en grande quantité dans un trou. ¹³⁰ Leur travail sans relâche en début de guerre, pour le succès de la mobilisation ¹³¹ ou par exemple leur rôle dans la prise de Liège ¹³² est reconnu de façon officielle. L'énorme effort fourni durant le conflit leur a donné droit pour beaucoup à des congés de récupération (*Erholungsurlaub*), même s'il semble

¹²⁵ BArch, PH15-55, *Wie werden*, *op. cit.*

¹²⁶ BArch, PH15/104, document du 30 mars 1917 : « Er (Dienstvorseher) muß deshalb die Quartiere öfters selbst nachprüfen, die Leute zur Reinhaltung ihrer Unterkunftsräume, zum Wechseln in der Bettwäsche anhalten und erziehen. Auch hat er sein Augenmerk, dass die Quartiere sittlich einwandfrei sind (weibliche Bevölkerung) »

¹²⁷ *Ibid.* : „im Felde fehlen die natürlichen Berater, die Familienangehörigen. [...] Der Untergebene muß wissen, dass sein Vorgesetzter im Felde der nächste Vertrauensmann ist.“

¹²⁸ BArch, PH15/104, document du 26 juin 1917.

¹²⁹ BArch, R4201/716, document 249, du 24 octobre 1918 et document 317, du 2 novembre 1918.

¹³⁰ BArch, PH15/104, note 617, 20 novembre 1915.

¹³¹ Voir la déclaration de Wilhelm II, du 22 août 1914, in *Lothar GALL und Manfred POHL, op. cit.*, p. 69.

¹³² BArch, PH1, *Bericht des Militär-Eisenbahn-Behörden, Eisenbahnruppen und des Personals der Eiesbahnverwaltung im Felde*. du 1^{er} janvier 1915.

peu probable qu'ils aient pu en profiter durant le conflit étant donné que ces congés dépendaient de la situation au niveau des contingents et du trafic.¹³³

Après ou durant le conflit ce travail long et difficile, particulièrement dans les territoires occupés, fera l'objet d'études parfois très patriotiques¹³⁴ et aura pour résultat la construction d'un monument en leur honneur.¹³⁵ Beaucoup d'observateurs au sein des gares louent le dévouement du personnel comme les membres de la *Bahnhofsmission* qui les désignent comme « des héros silencieux, qui conservèrent en activité et sans interruption leur force morale et physique ». ¹³⁶ Toutefois, ils n'ont pas tous gardé le silence puisque les honneurs et les décorations, auxquelles les cheminots semblent accorder beaucoup d'importance, ne peuvent pas tout combler, tout effacer. Les conditions de travail et de vie ont parfois été si dures que de réelles plaintes ont vu le jour.¹³⁷

Conclusion

La guerre est faite d'avancées et de reculs. Entre 1914 et 1918 le chemin de fer doit suivre de près les armées, et les variations de la ligne de front ont des répercussions directes sur l'espace ferroviaire. Evacuation, destruction mais aussi reconstruction et entretien des voies, telle sont les missions des compagnies de sapeur du chemin de fer. La durée de la guerre, l'espace géographique restreint du front ouest et l'importance stratégique du chemin de fer ont eu pour conséquences la destruction volontaire et la reconstruction des mêmes lignes ou ouvrages d'art plusieurs fois durant le conflit. Rien ne devait rester dans les mains de l'ennemi, ce qui ne pouvait pas être emmené devait être détruit ou mis hors d'usage. Ces hommes chargés de ces missions vivent la guerre sur les rails et dans des wagons, généralement assez loin des combats même si lors des retraites ils sont les derniers à quitter les installations ferroviaires. Des équipes qui furent donc très actives en fin de guerre des deux côtés de la ligne du front Ouest. Ils sont les cheminots les plus avancés de l'ensemble des réseaux. Derrière eux se met en place une installation plus stable et bien organisée pour gérer les flux ferroviaires. Que ce soit le personnel ou certaines gares de la zone des armées c'est un énorme appareil, de la gare la plus proche du front jusqu'à celle la plus reculée de l'arrière, qui se met au service de la guerre.

Les gares régulatrices de France et les *Sammelstationnen* ainsi que les *Hilfsweiterleitungsstel-*

¹³³ BAArch, R4201/714, document du 3 avril 1918.

¹³⁴ Par exemple Max HEUBES, *op. cit.* ; Adolph SARTER, *op. cit.* ; Karl Will ERHARDT, *Unsere Eisenbahnen Berlin, Siegmund, 1918* ; Hermann VON SANTEN, *op. cit.*

¹³⁵ *Denkmal* tout près de la gare à *Frankfurt Oder*, inauguré le 23 juillet 1932.

¹³⁶ 15. *Rundschreiben der Deutschen Bahnhofsmission*, Berlin, novembre 1914, p 2.
„stillen Helden, die ihre Geistes- und Körperkraft ununterbrochen in Tätigkeit erhielten...“

¹³⁷ Voir partie 3, chapitre III.

len en Allemagne jouent donc un rôle primordial dans la logistique des armées. Sans elles, pas d'acheminement organisé et ciblé vers le front et pas de retour de matériel ou d'humain. La bonne coordination des rouages de cette gigantesque machine est donc essentielle. C'est une étape obligatoire qui pour les deux pays représente une frontière. En France elle marque le passage entre la zone de l'arrière et celle des Armées, en Allemagne ces gares font office de frontière entre la *Heimat* et les *Kriegschauplätze* (théâtres de guerre). En France, ces gares continueront à fonctionner après l'armistice puisque la démobilisation de l'armée s'est espacée sur un an et demi. Une démobilisation qui entrainera des soucis d'effectifs pour la gestion des gares régulatrices puisque les classes les plus anciennes, démobilisées en priorité, représentaient une partie importante du personnel¹³⁸. Un personnel des gares régulatrices qui, comme ceux des autres gares, se compose de militaires et de cheminots, et a vécu la guerre par le prisme du ferroviaire.

Les personnels des réseaux ferrés ont eu une lourde responsabilité tout au long du conflit. Avant même le premier jour de la mobilisation jusqu'à la fin de la démobilisation leur apport dans cette guerre fut non seulement indéniable mais primordial. Si du bon fonctionnement du train dépend la bonne conduite de la guerre, le travail du personnel et la capacité à le maintenir à un haut niveau représentent donc des enjeux très importants. Oscillant entre sanctions, louanges, et décorations les responsables du chemin de fer vont tout faire pour maintenir les cheminots dans une foi patriotique permettant d'exiger d'eux des services beaucoup plus longs et fatigants, et dans de plus mauvaises conditions, qu'en temps de paix. La situation de l'Allemagne est en soi beaucoup plus compliquée, notamment le travail dans les ateliers des territoires occupés ou l'aide apportée aux alliés de l'Empire. Problème de nutrition, de communication, et difficultés à soumettre les travailleurs étrangers n'aident pas à maintenir en état et à faire fonctionner un réseau qui s'étend sur une surface géographique impressionnante. Une grave pénurie de cheminots oblige l'Allemagne à remplacer ces derniers par des civils sans expériences partout où cela est possible. Que ce soit dans la zone proche du front, dans le reste des territoires occupés ou dans la *Heimat* le manque en personnel se ressent partout et ne fut jamais réellement compensé. La pénibilité des services, le manque de nourriture, à quoi s'ajoute sur la fin de la guerre la grippe espagnole sont autant de facteurs qui, même loin des dangers directs du front, ont permis à de nombreux cheminots de se sentir concernés par les sacrifices acceptés au nom de la défense de la patrie.

Ce sens du sacrifice est évidemment attendu des soldats, mobilisés ou engagés volontaires, partant se battre. Des départs qui méritent une analyse uniquement centrée sur les espaces ferroviaires.

¹³⁸ SHAT, 16N2826, 29 décembre 1918.

PARTIE 1 - CHAPITRE III

EN ROUTE VERS LE FRONT

Les départs d'août 1914 revêtent des impressions et sentiments très divergents selon les personnes, les lieux et les moments. Ceux plus tardifs sont déjà empreints des premiers mois, voire des années, d'une guerre qui s'avère lourde en victimes et plus longue que prévu. Comment s'est déroulée la mobilisation dans et autour des gares ? Quels furent les différents facteurs qui participèrent à donner une image enthousiaste de ce moment exceptionnel ? Pourquoi une impression plus modérée, qui ressort de nombreux témoignages, a-t-elle été moins mise en avant ? Comment les départs plus tardifs ont-ils été vécus ?

Une fois dans les trains un des premiers questionnements des soldats fut la destination du convoi et par extension la zone de leur engagement dans la grande bataille. Une question ne trouvant que très rarement de réponse et qui cache une autre bien plus importante : le retour, vivant, de cette destination. Qui est au courant des destinations ? Pourquoi sont-elles cachées ? Que révèle plus globalement cette ignorance pour les soldats comme pour les civils ?

Arrivés à destination, les soldats vont débarquer dans le monde du front et de l'arrière-front. Que ce soit pour la première arrivée ou les suivantes les impressions des soldats de ce monde à part se font dès le voyage en train et l'arrivée en gare. Pour les civils qui veulent rejoindre cette zone, le voyage est semé de contrôles et les tentatives, nombreuses, ne sont pas forcément couronnées de succès. Quelles furent les premières expériences auditives et visuelles des soldats lors de leur arrivée dans la zone proche du front ? Quelles conséquences sur leur moral ou sur leur manière d'envisager la guerre en découlent ? Comment les civils ont-ils tenté de rejoindre le front ?

Mobilisations et départs

Les gares au centre de la mobilisation

L'annonce de la mobilisation est accueillie avec stupéfaction. Même si depuis quelques jours on s'y attendait un peu – surtout en Allemagne où la crise de juillet a été suivie avec beaucoup plus d'intérêt – dorénavant c'est officiel. Excepté les enfants qui ne comprennent pas la situation, personne n'explose de joie. Martin Percival, futur soldat et présent dans son village au moment de l'annonce de la mobilisation écrit : « un Sergent de pompier arrive et lit l'ordre de mo-

bilisation que soulignent de leurs cris aigus et de leur lazzi irrespectueux quelques gamins, que tout ce mouvement met en joie. L'auto démarre aussitôt et disparaît, allant porter dans d'autres quartiers l'angoissante nouvelle¹ ... ». En Allemagne, Hedwig Voß, membre de la Croix-Rouge écrit de son côté : « Les gens dans la rue sont calmes, les gens aux fenêtres sont calmes. Seuls des petits garçons crient leur hurra ! et puis se taisent tout à coup. L'heure du destin du peuple allemand a sonné. Des frissons éternels flottent autour de nous « Mobilisation² ! ». L'heure est grave et pour les soldats il y a tant de choses à régler avant le départ.

Ce n'est pas le bruit qui a marqué la mobilisation mais bien la réduction du bruit. Tout est plus calme. Dans les foyers la tristesse et un certain silence ont dû régner que ce soit avant ou après le départ des hommes. Dans les grandes villes les quartiers non pourvus de gares sont assez silencieux et relativement déserts, les bruits de la circulation sont devenus presque inexistant. De nombreux témoignages³ décrivent Paris dans les premiers jours de la mobilisation comme extrêmement silencieux, à l'instar de Marc Bloch : « Le tableau qu'offrit Paris pendant les premiers jours de la mobilisation demeure un des plus beaux souvenirs que m'ait laissé la guerre. La ville était paisible et un peu solennelle. La circulation très ralentie, l'absence des autobus, la rareté des autotaxis rendaient les rues presque silencieuses. La tristesse qui était au fond de tous les cœurs ne s'étalait point ; seulement, beaucoup de femmes avaient les yeux gonflés et rouges⁴ ».

Beaucoup de lieux de sorties sont fermés, les chevaux et les bus ont été réquisitionnés par l'armée : l'aspect silencieux de la ville frappe les contemporains. La mobilisation a établi le calme presque partout, sauf là où elle a lieu. Aux alentours des gares il y a du monde, du bruit, une agitation qui contraste avec le reste de la ville. Le calme est brisé par les défilés des soldats, et la foule les accompagnant. Là-bas le silence fut rarement de mise. Cela a pu influencer certains, qui passant de l'ambiance calme et triste de leur habitation et de leur quartier, arrivent parmi la foule bruyante.

À Paris c'est toute la ville et la banlieue qui affluent vers les gares. Les premiers départs dès le 1^{er} août, puis le 2 août après l'annonce de la mobilisation, provoquent un « défilé ininterrom-

¹ Percival MARTIN, *op. cit.*, p. 8.

² Hedwig VOSS, *Im Dienste des Roten Kreuzes : Erlebnisse und Eindrücke aus dem Weltkrieg 1914*, Stuttgart, Seifert, 1915, p. 4. „Still die Menschen auf der Straße, still die Menschen alle an den offenen Fenstern. Nur kleine Jungen schreien ihr Hurra ! und verstummen doch plötzlich. Des deutschen Volkes Schicksalsstunde hat geschlagen. Ewigkeitsschauer umwehen uns. „Mobilmachung !“

³ Par exemple Antoine DELECRAZ, *Paris pendant ...*, *op. cit.*, p. 16-17 ; Gaston CERFBERR, *Paris pendant la guerre*, *op. cit.*, p. 9-12 ; Maurice DEMAISON, *op. cit.* ; Voir également Emmanuelle CRONIER, « The street », in *Capital Cities at war. 2, A cultural history*, Jay WINTER, ; Jean-Louis ROBERT (dir.), Cambridge Univ. Press, 2007, p. 37.

⁴ Marc BLOCH, *La bataille de la marne*, in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 22^e année, n° 3, 1967, p. 1-2. http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess_0395-2649_1967_num_22_3_421544

pu » dans la rue de Dunkerque qui mène des hauteurs de Montmartre aux gares du Nord et de l'Est. « Toute la circulation de Paris est dirigée vers ces deux gares ainsi que celle du PLM⁵ ». Les banlieusards ont du mal à arriver à l'heure, puisque les moyens de transport ont quasiment cessé⁶. Les gens s'entraident, et certains transportent gratuitement les mobilisés. Ainsi un jeune soldat a rejoint la gare avec un vélo qu'un homme lui a gentiment prêté⁷. L'adolescente Marcelle Lerouge écrit dans son carnet : « Les chevaux ont été réquisitionnés. On ne rencontre que des autos conduisant les soldats aux gares⁸ ». Pour Bloch la mobilisation est symbolisée par un souvenir olfactif, l'odeur des choux et carottes, puisqu'il effectua le trajet vers la gare de La Chapelle dans une voiture de maraîcher⁹.

En Allemagne, à Berlin, en temps normal le dimanche beaucoup de gens flânaient au lac, dans la forêt de Treptow ou dans les champs. Mais ce dimanche 2 août 1914 tout le monde reste en ville et accompagne hommes et fils à la gare¹⁰. Qui sont ces gens qui accompagnent les soldats ? Il y a tout d'abord les familles, beaucoup espèrent pouvoir dire une dernière fois au revoir ou au moins apercevoir l'être cher qui s'en va. Car entre le moment où les mobilisés rentrent à la caserne, et leur départ à la gare, il ne leur a pas toujours été possible de revoir leurs proches¹¹. Le chemin entre la caserne et la gare devient alors la seule chance pour faire signe aux soldats ou les embrasser une dernière fois, et beaucoup de cris dans la foule ont dû être émis pour attirer leur regard. Si les accompagnateurs se comptent en centaines ou en milliers, cela a pu provoquer beaucoup de bruit, mais en rien des cris de joie ou d'enthousiasme.

Une certaine agitation, surtout sonore, règne donc autour des gares. Mais quelle est cette agitation ? S'approche-t-on d'une forme d'enthousiasme ?

Agitation sonore

Un aspect sonore important lors de la mobilisation et du départ des soldats à la gare fut la musique. Elle a évidemment un rôle fondamental. Elle n'a pas retenti partout, mais beaucoup de régiments sont partis accompagnés en musique tant sur le chemin vers la gare que directement

⁵ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, op. cit., p. 26.

⁶ *Ibid.*, p. 12, 23, 26, 42.

⁷ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, op. cit., p. 87.

⁸ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*. op. cit., p. 9.

Voir aussi Éric ALLARY, *La Grande Guerre des civils : 1914-1919*, Paris, Perrin, 2013, p. 41.

⁹ Éric ALLARY, *La Grande Guerre des civils*, op. cit., p. 45.

¹⁰ Dieter GLATZE, und Ruth, *Berliner Leben 1900-1914 : eine historische Reportage aus Erinnerungen und Berichten*, Berlin, Rütten und Loening, 1986, p. 45 – 46.

¹¹ Voir par exemple Paul RICADAT, *Petits récits d'un grand drame (1914-1918) : Histoire de mes vingt ans*, Paris, La Bruyère, 1986, p. 23. (1986) p. 23.

dans l'enceinte de la gare¹². Pour l'Allemagne de nombreux témoignages nous le confirment. Le lieutenant Paul Schnell part pour le front le 9 août au soir et la fanfare du régiment joue sur la route de la gare puis dans le train au moment du départ. Déjà, quelques jours plus tôt, lors de son voyage en train vers sa caserne il écrivait : « Partout dans les gares, qu'elles soient petites ou grandes, les fanfares jouaient des chansons et des marches patriotiques, partout il y avait des filles avec des fleurs, qui les jetaient ou les accrochaient aux soldats en partance¹³ ».

Un accompagnement musical, ayant pour but de se vider la tête des pensées noires, et qui fait partie des coutumes de l'armée puisqu'« en général les troupes chantent en commun en quittant la gare locale, et souvent encore pendant le trajet en train¹⁴ ». Une coutume valable aussi pour les équipes de soignants rattachés à la Croix-Rouge qui furent envoyés sur le front. Ainsi le 25 août 1914 les brancardiers de la Croix-Rouge de la ville de Hof partirent pour la gare, accompagnés en musique¹⁵. Ce sont particulièrement les chansons patriotiques et militaires qui retentissent. Une Allemande revenant d'Angleterre dans les premiers jours d'août décrit les foules dans les gares et le long du Rhin : « à toutes les petites localités le long du Rhin et entre Frankfort et Heidelberg la presque intégralité des habitants se trouvait le long de la ligne du train ; c'étaient des saluts et des signes et un chant polyphonique du „Wacht am Rhein“.¹⁶ » Cette habitude a dû perdurer au long de la guerre puisque le 26 mars 1915 Adrienne Thomas, jeune volontaire de la Croix-Rouge, évoque une troupe bavaroise qui entre en gare de Metz en jouant *Die Wacht am Rhein* et *Deutschland über alles*¹⁷.

Du côté français la Marseillaise a souvent retenti durant les premiers jours de 1914. Si les plus antimilitaristes n'ont pas dû apprécier¹⁸, il ne faut pas négliger l'impact de la musique militaire, rythmant la marche des mobilisés, sur la foule. Tambours et instruments à vent apportent à la foule des sonorités, si ce n'est joyeuses du moins entraînantes. Musique qui a indéniablement dû plaire aux enfants qui ont eu une place assez importante dans ces défilés, j'y reviendrai.

La musique, mais surtout les chants permettent de se relâcher, de crier, d'évacuer la pres-

¹² Michael STÖCKER, „Augusterlebnis 1914“ in Darmstadt, *op. cit.*, p. 90.

¹³ BArch, PH 15/21, „Erlebnisse und Taten...“, *op. cit.*, „Überall auf den Bahnhöfen, ob groß oder klein, spielten Musikkapellen patriotische Märsche und Lieder, überall waren Mädels mit Blumen, die sie den abreisenden Soldaten anhefteten oder zuwarfen.“

¹⁴ Erich EVERTH, *Von der Seele des Soldaten im Felde (Bermerkungen eines Kriegsteilnehmer)* in Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch...*, *op. cit.*, p. 11.

¹⁵ *Der deutsche Kolonnenführer*, *op. cit.*, n° 13, 1^{er} novembre 1920, p. 109.

¹⁶ *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 5, 7 mars 1915, p. 168 „an all den kleinen Ortschaften den Rhein entlang und zwischen Frankfurt und Heidelberg standen fast sämtliche Einwohner an der Bahnlinie entlang; das war ein Grüßen und Winken und ein vielstimmiges Singen der „Wacht am Rhein“.

¹⁷ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, *op. cit.*, p. 8.

¹⁸ Pierre DRIEU LA ROCHELLE écrit qu'en août 1914 « Les mêmes qui chantaient l'Internationale chantent maintenant la Marseillaise » in *Textes retrouvés*, *op. cit.*, p. 67.

sion interne sans perdre la face. Le départ des troupes à Lannion, en Bretagne, se fait dans un silence « religieux », l'ambiance y est triste, mais quand le train se met en marche on crie « vive la France », et on chante la Marseillaise, et cela permet à la foule présente de se relâcher : « Alors, mais alors seulement, toutes ces gorges, jusqu'alors contractées et muettes, se détendent, font littéralement explosion¹⁹ ». Henri Libermann décrit les femmes qui pleurent ou se contraignent à sourire afin de cacher leurs larmes au moment du départ de son bataillon. « Quand, du sein de la troupe, la *Marseillaise* s'élève frémissante, jaillissant des poitrines, dans un même cri d'espoir ». Cet officier, chasseur à pied, fier de prendre la revanche contre l'Allemagne et qui a un discours patriotique, évoque la sensation de ce chant sur son lieutenant, dont la gorge se serre. « Soulevé d'enthousiasme le lieutenant le sent confusément : ce n'est pas seulement là le chant de quelques braves isolés, c'est l'appel même de la patrie envahie pressant ses enfants de défendre ses frontières menacées²⁰ ».

À cette musique s'ajoutait un autre aspect sonore censé donner du courage, les discours officiels. Ils n'ont pas non plus eu lieu partout, mais bien souvent le maire, un gradé ou un officier a pris la parole devant les soldats, pour les exhorter à faire leur devoir et leur rappeler la mission capitale qui leur était confiée. La musique, les discours, les cris de la foule ont constitué l'environnement sonore de la mobilisation dans et autour de la gare contrastant souvent avec le silence dans le reste de la ville ou du village.

Les enfants

La présence nombreuse des enfants dans la foule doit être soulignée, puisqu'ils participèrent beaucoup à cette impression d'une foule enthousiaste. Pour les enfants de 1914 le mot guerre n'a pas vraiment de signification. Ils ne peuvent pas se douter des suites que la guerre engendre. Pour eux la mobilisation correspond seulement à un moment exceptionnel où le travail a cessé, où beaucoup de gens sont dans la rue, où la musique joue et surtout où l'on observe les soldats défilés. Les interviews, et leur analyse, de plusieurs personnes qui étaient enfants au moment de la mobilisation à Darmstadt le confirment. Même si ces témoignages doivent être pris avec la distance nécessaire, puisqu'ils sont séparés de plusieurs décennies des faits, tous racontent la même chose. Pour eux la mobilisation fut une sorte de spectacle, quelque chose de nouveau. Ils crient et sont excités mais n'ont aucune idée de la raison, et cela ressemble à un défilé sur la place d'exercice comme au temps de paix. Défilés que les enfants aimaient déjà observer²¹. Un

¹⁹ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, op. cit., p. 41.

²⁰ Henri LIBERMANN, *Ce qu'a vu un officier de chasseurs à pied*, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916, p. 4.

²¹ Michael STÖCKER, *Augusterlebnis 1914 in Darmstadt*, op. cit., p. 88, 102-103.

témoin, Käta Krüger raconte : « Mais nous les enfants. Je me souviens encore, une fois à la gare principale de Darmstadt. Les soldats montaient dans les trains et les wagons de marchandises. Ils faisaient des signes au-dehors et on leur jetait des fleurs. Et nous les enfants on était bien évidemment là. C'était quelque chose d'inédit, quelque chose de nouveau²². » En France certains, comme l'artilleur Paul Lintier, font le même constat, et pointent du doigt l'insouciance des enfants qui contraste avec la peine des adultes. « Les mères, qui les envoient, sourient ; mais que tous ces sourires de femmes sont tristes et navrés ! À leurs yeux bistrés on voit qu'elles viennent de pleurer, et aux plis de leurs lèvres on sent bien que, derrière le sourire, les larmes sont proches. Pour les petits, – car à travers la rue il nous vient des tout-petits – cette journée est plus belle qu'une cavalcade. Ils rient de toutes leurs dents²³. »

Si les enfants étaient bien sûr inconscients de la gravité de l'heure, il en était de même pour beaucoup d'adolescents et de jeunes adultes. En 1914, quand la guerre éclate seuls les plus vieux ont connu la guerre de 1870-1871. Les mobilisés de 1914 n'ont pas d'expérience de la guerre, elle n'est présente que dans les récits, les cours d'Histoire et dans l'imaginaire. Leur insouciance et leur promptitude à défilé dans les rues et à participer aux rassemblements dans l'espace public ont fortement influencé l'image de la mobilisation. Même si tous ne peuvent se rendre compte des enjeux, de la gravité ou de la rareté d'une telle situation, de leur présence découle un rapport transgénérationnel qui a lieu sur le pavé de la rue et sur les quais des gares. Ce rapport accroît lui aussi cette image d'unité de la nation. On le sait, en Allemagne, où l'empereur ne connaît plus de parti mais seulement des Allemands, et en France avec l'union sacrée, l'unité du pays tout entier est souhaitée dès la proclamation de la mobilisation. Mais cette unité de classes et de générations différentes ne s'est pas faite qu'à travers la présence dans la rue et dans les foules autour des gares, elle a aussi été entérinée par le port de l'uniforme.

Deux nations unies et puissantes

Sous l'uniforme, hormis la différence de grades, tous sont des citoyens dont les différences d'âge, de classe, de métier, de culture, n'importent plus. Ils sont soldats. C'est du moins ce qu'écrivent les plus optimistes ou certains documents officiels. « Si la déclaration de guerre a exalté le sentiment national, elle a aussi suscité un rapprochement des classes [...] Des gens de la haute société serrent la main des pauvres diables qui se vont défendre la patrie et

²² Michael STÖCKER, *Augusterlebnis 1914 in Darmstadt*, op. cit., p. 100. „Aber wir Kinder. Ich weiss noch, wir einmal in Darmstadt am Haupt BHF. Da sind die Soldaten alle in Züge rein, in Personen- und Lastzüge. Sie winkten dann heraus, und man warf ihnen Blumen zu. Und da waren wir Kinder natürlich dabei. Das war mal was anderes, es war mal was neues...“

²³ Paul LINTIER, *Avec une batterie de 75*, op. cit., p. 21, (8 août).

qui prennent le même train que les fils de riches pour rejoindre leur régiment²⁴ » se rappelle Fernand Demeulenaere presque 50 ans plus tard. Le commissaire spécial de Vienne (Isère) dans son rapport du 3 août 1914 explique que malgré les nombreux trains de réservistes qui traversent la gare, tout se passe dans le calme. Les cris de vive la France et la Marseillaise retentissent partout. « Tous les cœurs vibrent à l'unisson et un grand mouvement patriotique règne dans toutes les classes de la société. La mobilisation a pour ainsi dire, fait disparaître toute distance sociale entre les diverses personnes et a créé un lien de générale sympathie entre tous les habitants²⁵. »

En Allemagne cette impression d'unité au-delà des classes a aussi été ressentie. Tout le monde se salue même si les gens présents n'ont pas de familles parmi les soldats²⁶. Les cris dans la foule ont aussi été des salutations. La citoyenne allemande, précédemment citée, revenant d'Angleterre raconte l'ambiance à bord des trains qu'elle emprunte. Des trains bondés de soldats, de mobilisés, de volontaires et donc aussi de civils. Ici l'estompement des différences entre les classes sociales se confond avec celui des classes ferroviaires. « il n'y avait plus de différences de classes. Nous voyagions comme nous pouvions, 1^{re} ou 3^e classe, ou dans les wagons pour bagages ou debout dans un couloir de train express. Tout le monde se parlait ; chacun faisait quelque chose de gentil pour l'autre²⁷ ». Un autre témoin, raconte comment l'expression *Feldgrau*²⁸ a commencé à être employée, et souligne le rôle joué par l'uniforme : « Tout à coup dans cet uniforme gris, qui ne leur va pas, et sous ces casques en acier, ils ont l'air comme changés, l'individualité a disparu, c'est un long défilé gris, seules les fleurs offertes pour le départ ont des couleurs joyeuses²⁹ ». L'uniforme fait disparaître les individualités, mais surtout il est l'élément symbolique d'un ensemble beaucoup plus vaste, l'armée.

Quand la mobilisation commence, des centaines de milliers d'hommes affluent vers leurs casernes, où ils reçoivent leur uniforme et le reste du matériel. La foule voit alors défiler vers les gares des troupes qui ont toutes le même uniforme. Bien sûr en Allemagne ils ont pu varier selon les régions, et dans les deux pays selon les différents corps d'Armes, mais cela n'enlève rien à cette impression d'unité. L'armée réquisitionne chevaux et voitures, la marine, l'aviation

²⁴ Fernand DEMEULENAERE, *L'Histoire de Douai et des environs : de 1914 à 1918*, Douai : G. Sannier Impr. commerciale de Douai, 1963 p. 15.

²⁵ A. N, F/7/12936, document du 3 août 1914.

²⁶ Erich EVERTH, *Von der Seele...*, op. cit., p. 11.

²⁷ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 5, 7 mars 1915, p. 168 „Wir fahren wie es gerade kam, 1. oder 3. Klasse, oder im Gepäckwagen oder stehend im Gang eines D-Zuges. Jeder sprach mit jedem ; jeder tat dem andern etwas Liebes.“

²⁸ Nom donné aux soldats allemands en référence à la couleur de l'uniforme.

²⁹ Dieter und Ruth GLATZE, *Berliner Leben...*, op. cit., p. 46 : „Plötzlich in dieser grauen Uniform, die ihnen nicht passt, und unter diesem merkwürdigen Stahlhelm sehen sie verändert aus, die Individualität verschwindet, es ist ein langer grauer Zug, fröhliche Farben haben nur die zum Abschied gespendeten Blumen“

se mobilisent, les trains embarquent tous les hommes, l'artillerie, les provisions, tout le matériel de guerre. Cette organisation militaire massive fut très impressionnante pour les contemporains, qui pouvaient être habitués à voir les troupes de la caserne locale défilé, mais n'avaient jamais assisté pour la plupart à une mobilisation, et en aucun cas d'une telle ampleur. Ils ont pu se sentir renforcés dans leur croyance d'un pays prêt, bien organisé, qui se lève comme un seul homme pour défendre ses frontières. Beaucoup de témoignages laissent entrevoir cette impression d'une machine gigantesque qui se mit en marche sans connaître d'à-coups. Même en France où le bon déroulement de la mobilisation en étonne beaucoup³⁰. Tout se déroule parfaitement comme prévu, et avec une telle organisation massive aux rouages bien huilés, le destin ne peut alors être que favorable. Même en 1920, le responsable dans la ville de Hof des *Kolonne*, unité de brancardiers de la Croix-Rouge allemande, en faisant un bilan de leur action durant la guerre, écrit à propos des premiers jours de la mobilisation : « Qui, comme les membres des *Kolonne*, fut témoin avec quel enthousiasme nos magnifiques troupes partirent à la guerre, comme les trains sans fin roulaient vers l'ouest, remplis de tous les corps d'armes habillés et équipés flambant neufs, et qui put observer de près comment cette opération monumentale se déroula parfaitement, fut bien sûr renforcé dans son espoir, que cette guerre serait terminée en quelques mois, et ce avec la victoire complète de l'Allemagne et de ses alliés³¹ ». Pour Hedwig Voß, c'est comme si le Kaiser avait appuyé sur un bouton à Berlin, et que par la suite tout s'était mis en place à travers le pays : « Qui voulait apprendre à connaître la minutie, la rigueur et la ponctualité allemande, n'avait besoin que de visiter la gare pendant les jours de la mobilisation³² ». Pour elle la preuve en est, que dans sa gare tous les trains partent et arrivent à la minute près comme prévu. Devant cette organisation et les premiers trains tous décorés de branchages et de fleurs elle explique qu'elle a senti, en gare, la résurrection allemande. « L'esprit allemand n'est pas mort ! Sentez-le, vous ennemis haineux, et craignez sa renaissance³³ ! »

Le sentiment d'être agressé et contraint à la guerre fut très fort dans les deux pays. L'attaque venant de l'extérieur a provoqué un rapprochement de la population face à l'adversaire, qui

³⁰ Jean-Jacques BECKER, 1914 : *Comment les Français sont entrés dans la guerre : contribution à l'étude de l'opinion publique*, printemps-été 1914, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1977, p. 318.

³¹ Compte-rendu de la ville de Hof pour toute la guerre in *Der deutsche Kolonnenführer*, op. cit., n° 13, 1^{er} novembre 1920 : „Wer, wie die Mitglieder der Kolonne, Augenzeuge davon war, mit welcher Begeisterung unsere herrlichen Truppen in den Krieg zogen, wie endlose Züge mit allen Waffengattungen funkelnelne in Feldgrau gekleidet und ausgerüstet nach Westen rollten, und wer aus nächster Nähe bewundern konnte, wie tadellos dieser gewaltige Betrieb ablief, war wohl zu der Hoffnung berechtigt, daß dieser Krieg in wenigen Monaten und zwar nur mit dem völligen Siege Deutschlands und seiner Verbündeten beendet sein werde.“

³² Hedwig Voss, *Im Dienste*, op. cit., p. 12 : „Wer deutsche Gewissenshaft, Gründlichkeit und Pünktlichkeit lernen kennen wollte, brauchte nur in den Tagen der Mobilmachung den BHF aufsuchen.“

³³ *Ibid.* p. 12 „Der deutsche Geist ist nicht tot ! Fühlt es, ihr hassenden Feinde, und fürchtet seine Wiedergeburt ! “

s'opère donc définitivement via l'uniforme et toute l'organisation de l'Armée. Finalement c'est un sentiment de communion du pays tout entier qui a pu se développer dans les premiers jours d'août 1914. Sans en exagérer la portée il faut essayer de comprendre ce qu'engendre un tel événement. Ici, et même si le sentiment d'animosité contre l'ennemi existe et qu'on est pressé « d'en finir », c'est plus la défense du territoire national et de toutes les valeurs qui lui sont associées, que l'attaque et la destruction de l'ennemi qui prime. Il n'y a que peu d'occasions de ressentir une telle ferveur pour un but commun dans l'histoire d'une nation. Les faits de guerre importants, comme la déclaration ou l'armistice, en font partie, mais aussi de grandes causes politiques ou idéologiques, et une victoire sportive majeure. Qui, prenant part à une manifestation, quel que soit le projet soutenu ou contesté, n'a jamais senti la puissance de la foule rassemblée et portée par un but commun ? On ne se sent pas seul, au contraire on peut vite se sentir fort et invincible puisque réunis et prêts à lutter sous la même bannière. Cette sensation de puissance qui en ressort est surtout due, et cela est au moins tout aussi important dans notre contexte de début de guerre, à un sentiment de rassemblement qui brise les frontières habituelles du quotidien. Ces frontières, établies entre les citoyens, que ce soit pour une raison de classes, de politesse ou de savoir-vivre, peuvent, tout à coup, être beaucoup plus facilement dépassées. On s'adresse plus facilement la parole, on se serre la main entre inconnus, on entame des discussions, on passe un instant plus ou moins prolongé ensemble. On a un court vécu commun, qui n'aurait en temps normal pas eu lieu. Ce sentiment d'unité qui dépasse les limites habituelles est très important. Un événement sportif peut provoquer ce genre de phénomène. Souvenons-nous des liesses de joie commune lors de la victoire de l'équipe de France à la coupe du monde 1998 et maintenant 2018. Certains ressortant le drapeau français pour la première fois depuis l'armistice de 1945. Plus récemment les attaques terroristes subies sur les territoires allemand et français ont aussi provoqué un certain rapprochement parmi la population, rassemblée pour défendre des valeurs communes. Tous ces moments sont des instants rares qui laissent une trace indélébile dans les mémoires. Surtout lorsqu'ils ont été vécus en tant qu'enfants. Cela encourage les témoins à rapporter un aspect positif, car exceptionnel, dans leur témoignage.

Si la mobilisation à l'échelle d'une ville ou d'un village, a été ressentie de cette manière par certains ou rapportée sous cet angle, on peut vite s'imaginer que cela est transférable à l'échelle du pays tout entier. Ce n'est donc pas une réalité absolue, mais c'est ainsi qu'elle a pu être ressentie. Mais en regardant plus en détail, que ce soit par lieu ou par personne, cette impression positive n'est pas si évidente, j'y reviendrai plus bas.

Si le parallèle entre les événements cités ci-dessus et la mobilisation de 1914 est quelque peu osé, c'est aussi parce que certains de ces événements furent indéniablement des moments de joie. Mais pour une mobilisation, pour le commencement d'une guerre, un sentiment de joie, qui serait par exemple plus justifié pour la fin d'une guerre, ne devrait pas aller de soi. Alors pourquoi cette image d'enthousiasme a-t-elle été si longtemps retenue ?

*Liebeshgaben*³⁴ et fleurs

Ce sentiment de départ joyeux, quelque peu dans l'insouciance, a aussi pu être renforcé par les cadeaux et les donations faites aux soldats. C'est là que les fleurs jouent un rôle important. Ces fleurs ne sont pas des fleurs de deuil, ce sont des fleurs d'amour, de confiance. On veut faire plaisir aux combattants et en même temps les décorer, les rendre plus beaux, plus gais que l'uniforme. Plusieurs témoins présents en gare pendant la mobilisation relatent cette présence florale. « Tous les wagons étaient décorés avec des arbustes³⁵ », « des wagons de marchandises pleins de pièces d'artillerie, décorés avec du feuillage et des fleurs³⁶. » « Une forêt verte vivante, chaque wagon était décoré avec des branches et des fleurs, et chaque défenseur de la patrie portait au buste, au casque des fleurs et des feuilles de chêne³⁷. » Enfin certains comme Jean Marot relatent cela avec un ton humoristique : « Des excités ont dévalisé les jardins d'alentour : il y a des fleurs sur les sacs, aux canons de fusils, des bouquets aux pointes de baïonnettes. Une compagnie a un petit drapeau à chaque fusil³⁸ ».

Mais les fleurs ne sont en fait que la vitrine, qui est restée dans les mémoires, des dons faits aux soldats. Si elles ont été dans beaucoup d'endroits en Allemagne comme en France distribuées et accrochées aux hommes, au matériel de guerre et aux wagons des trains, elles ne furent qu'une partie des distributions. Les boissons chaudes, café, thé, chocolat, le vin et les vivres de toutes sortes, et même certaines choses matérielles³⁹ ont été massivement distribuées aux soldats en partance. Ces dons ont pu être faits de façon spontanée par des civils, ou encore de façon plus organisée et prévue par les associations telle que la Croix-Rouge. Ivan Cassagnau, artilleur de métier, témoigne : « À Narbonne, halte repas. Nous sommes gâtés par la popula-

³⁴ Terme que l'on pourrait traduire par don d'amour, puisque composé de *Liebe*, l'amour, et de *gaben*, don.

³⁵ BArch, N233/10, *Journal de guerre d'Otto von Trotta*, p. 34 „Alle Wagen waren mit Buschen geschmückt.“

³⁶ Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird soldat*, München, Goldmann, 1988, p. 184 „offene Güterwagen voller Geschütze, mit Laub und Blumen geschmückt.“

³⁷ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 12. Voir aussi Michael STÖCKER, „Augusterlebnis 1914“ in *Darmstadt*, op. cit., p. 85, 94, 112.

³⁸ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 7-8.

³⁹ C'est surtout avec l'allongement de la guerre que la distribution de choses matérielles et utiles sur le long terme pour les soldats prend vraiment de l'importance.

tion. Le vin est donné gratuitement et à profusion. Un peu partout des demi-muids sont mis en perce. Bidons et peaux de bouc sont aussitôt emplis. À Sète, on nous donne de très bonnes pommes⁴⁰. » En Allemagne Otto von Trotta, mobilisé dès le début de la guerre, arrivant à la gare principale de Hambourg, se fait offrir beaucoup de pommes, d'oranges, de chocolat et de cigares : « il y avait à chaque gare au moins du café et des pains au beurre⁴¹ ». Il ne faut pas oublier que la mobilisation ayant eu lieu au cours d'un été très chaud, les distributions de boissons s'avèrent nécessaires.

Selon de nombreux témoignages les soldats ont parfois été recouverts de bonnes choses à boire ou à manger au moment du départ et durant le trajet. À chaque station on se presse pour leur offrir quelque chose. C'est ce que nous explique Mathias Erzberger, chef de la propagande allemande. Selon lui, les soldats étaient bien heureux pendant le voyage, car les femmes et jeunes femmes au service de la Croix-Rouge allemande, leur offraient thé, café et nourriture, et qu'il n'y eut pas une halte dans le pays ou des choses ne furent pas données aux soldats⁴². C'est également l'impression qui ressort à la lecture des comptes rendus de la Croix-Rouge que ce soit pour la France ou l'Allemagne⁴³. Certains ont eu même l'impression d'être submergés par ces dons. Adam Bourdy, simple soldat allemand, note dans son carnet durant la nuit du 3 au 4 août : « Les bras chargés de *Liebesgaben* et décorés de fleurs nous, 68 hommes, montâmes dans le train⁴⁴. » Trois jours plus tard, le 7 août : « Jour du départ ! Ce fut un voyage à travers le Palatinat dans un train décoré ! Inoubliable ! On ne pouvait presque pas se sauver des *Liebesgaben* et des fleurs⁴⁵. » Que ce soit par des particuliers ou des associations, les distributions furent très importantes, et, en effet, par moments un peu exagérées. Les premiers blessés en ont aussi profité, tel ce convoi de six cents blessés qui reçut de la Croix-Rouge deux mille plaques de chocolat.⁴⁶ Si les quantités distribuées ont pu dépasser les prévisions c'est aussi parce que derrière cet acte se cache une réelle volonté du public et des associations de faire plaisir aux soldats, et d'amoindrir la tristesse du départ.

⁴⁰ Ivan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour fait de veuves*. Journal d'un artilleur 1914-1916, Paris, Buchet-Chastel, 2003, p. 22-23. Voir aussi p. 24-25 pour les distributions en gare de la Croix-Rouge.

⁴¹ BArch, N233/10, *Journal de guerre d'Otto von Trotta*, p. 47. „es gab auf jedem Bahnhof mindestens Kaffee und Butterbrote.“

⁴² Mathias ERZBERGER, *Die Mobilmachung*, Stuttgart, Dt. Verl.-Anst., 1914, p. 16.

⁴³ Voir le chapitre II de la troisième partie (Croix-Rouge et *Bahnhofsmiissions*).

⁴⁴ Peter FISCHER, „Heute habe ich satt...“ *op. cit.*, p. 64 „Vollgepfropft mit Liebesgaben und blumenbeschmückt bestiegen wir 68 Mann den Zug“.

⁴⁵ *Ibid.*, „7. August : Abmarschtag ! Das war eine Fahrt im geschmückten Zug durch die Pfalz ! Unvergesslich ! Vor Liebesgaben U. Blume wusste man sich kaum retten.“

⁴⁶ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 55.

Car ces dons ont forcément réussi parfois à adoucir le sentiment de peur ou de cafard des soldats. Cela a pu les reconforter, les faire se sentir au centre de toutes les attentions. D'ailleurs le terme allemand de *Liebesgaben*, contient bien cette notion d'amour. Surtout ces dons sont très souvent faits par des femmes. Des femmes qui offrent en plus d'une collation, un sourire, un baiser sur la joue ou même la vue d'un décolleté. Drieu La Rochelle sortant en ville avec sa garnison remarque la présence importante des femmes les accompagnant. Et quelques jours plus tard il note : « Puis vers une gare de banlieue, nous remontâmes le boulevard Malesherbes dans un délire de seins offerts, de pleurs, d'objurations (sic)⁴⁷ ». Ces femmes dans la foule tentent d'offrir de la joie, du réconfort aux mobilisés. Mais c'est une joie qui est aussi en partie jouée. Que ce soit via une association comme la Croix-Rouge, ou de façon privée, les femmes jouent leur rôle de soutien du soldat et en tant que non-combattantes, elles tentent de participer à leur façon à ce départ à la guerre. Pour cela elles offrent de multiples choses aux soldats, et tentent également d'avoir une posture ou une attitude courageuse, j'y reviendrai par la suite.

C'est ainsi que Marc Bloch se représente les jours de la mobilisation. Il évoque un aspect important de ce début de guerre, et du rapport entre les citoyens, selon leur futur rôle dans ce conflit qui débute : « Les armées nationales ont fait de la guerre un ferment démocratique. Il n'y avait plus à Paris que deux classes sociales : l'une composée de « ceux qui partaient », c'était la noblesse ; l'autre de ceux qui, ne partant point, ne semblaient connaître pour l'instant d'autre obligation que de choyer les soldats de demain⁴⁸ ». Choyer pour soutenir. C'est exactement ce qu'écrit Hedwig Voß. Elle explique que dans les trains pleins de troupes les jeunes gens assis qui se sont séparés de tout ce qu'il leur était cher peuvent perdre un peu de leur enthousiasme. C'est pour le leur redonner qu'elles, membres d'associations comme la Croix-Rouge, sont présentes en gare et leur offrent une boisson ou un cigare accompagnés d'un bon mot ou d'un sourire. Selon elle grâce à ces distributions tout le monde communique, et le peuple se rassemble, s'unit⁴⁹. Tout en soutenant les partants elles peuvent être elles-mêmes touchées personnellement par cet événement qu'est la mobilisation. Ainsi Adrienne Thomas s'occupe de servir les soldats d'un convoi partant au front en gare de Metz. Mais persuadée que son amoureux en fait partie, et souhaitant ardemment le revoir une dernière fois, elle ne peut se concentrer sur sa tâche, brûlant des doigts avec les boissons chaudes et resservant trois fois les

⁴⁷ Pierre DRIEU LA ROCHELLE, *Textes retrouvés*, op. cit., p. 69 et 71. Notons toutefois qu'en ce qui concerne la Croix-Rouge les décolletés ne furent certainement pas de mise.

⁴⁸ Marc BLOCH, *La bataille de la marne*, op. cit., p. 2.

⁴⁹ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 15.

mêmes soldats tandis que d'autres n'ont encore rien reçu. Elle finira d'ailleurs par abandonner son poste pour courir le long du convoi à la recherche du soldat aimé⁵⁰.

Ambiance au cas par cas, la réalité des larmes face à la volonté de courage

Que ce soit l'ambiance sonore, les cris, la musique, les discours, la cohue dans les rues pour venir saluer les soldats sur le départ, ou encore les distributions généreuses, tous ces éléments ont pu contribuer à faire de la mobilisation un moment exceptionnel, presque joyeux, du moins un moment patriotique où la nation s'unit face à l'ennemi. Mais patriotisme et encouragements signifient-ils forcément enthousiasme ? Finalement il est assez difficile de trouver des exemples concrets de cet enthousiasme chez les adultes. Beaucoup de journaux et de documents officiels se font l'écho d'une ambiance vibrante. Ainsi le commissaire spécial de la gare de Saint-Étienne dans son rapport du 6 août 1914 : « Le départ du 38^e régiment d'infanterie a donné lieu hier, malgré une pluie battante, à des démonstrations de sympathie et de patriotisme émouvantes. Une foule nombreuse est venue à la gare de Châteaureux pour acclamer nos soldats⁵¹. » Mais souvent ces avis sont basés sur ce qui a été entendu, ou vu ailleurs. Ainsi le soldat Zacharie Baqué dans son train le menant au front : « La soirée dernière, jusqu'à Cahors, ce fut de l'enthousiasme. [...] Des trains toutes les dix minutes portant des Parisiennes très joyeuses. Le moral de Paris est excellent. Bonnes nouvelles apportées. Ovation partout sur notre passage⁵². » Donc on rapporte des scènes sans les avoir toujours vécues soi-même ou vérifiées de visu. Un phénomène au moment de la mobilisation déjà mis en relief à propos des rapports des instituteurs et des articles de journaux⁵³.

Finalement une agitation est très souvent décrite par les témoins, mais une agitation retenue, maîtrisée, qui n'est en aucun cas un synonyme systématique d'enthousiasme. Un grenadier allemand, très patriotique et heureux de pouvoir enfin faire son devoir de soldat, écrit : « Notre petite ville tremble de façon cérémonieuse dans une indescriptible agitation retenue. Et cependant tout était si calme, plus calme que d'habitude, et les groupes sombres de gens qui se retrouvaient dans les rues parlaient plus doucement que d'habitude⁵⁴. » Cette idée de retenue

⁵⁰ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, *op. cit.*, p. 184-188. (30.8.1914).

⁵¹ A. N, F/7/12936, *rapport du 6 août 1914*. Commissariat spécial de la gare de Saint-Étienne.

⁵² Zacharie BAQUÉ, *Journal d'un poilu : août 1914-décembre 1915*, Paris, Imago, 2003, p. 25.

⁵³ Becker, Jean-Jacques, 1914 : comment les Français..., *op. cit.*, p. 306 (note 97)

⁵⁴ Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch...*, *op. cit.*, „unsere kleine Stadt zitterte förmlich in einer unbeschreiblichen verhaltenen Aufregung. Und doch war alles so still, stiller als sonst, und die dunklen Gruppen von Menschen, die sich auf den Straßen zusammenfanden, sprachen leiser als sonst.“ p. 7.

est souvent exprimée. Mathias Erzberger, en louant l'organisation et le calme des Allemands durant les premiers jours d'août, affirme que les gens sont sûrs de la victoire, mais que pour autant ils sont tristes et sérieux⁵⁵. De même, au moment de la déclaration de guerre, il règne dans les rues de Paris une agitation silencieuse et un continuels murmure⁵⁶.

Si l'on se contente de description générale de la foule l'impression d'une agitation ressort souvent, et donc par extension d'un enthousiasme. Mais en réalité quand on regarde au cas par cas, qu'on s'arrête sur les personnes qui composent cette foule, l'impression est souvent mitigée, et penche même du côté de la tristesse. Hedwig Voß qui loue les convois pleins de bonne humeur et de chants des mobilisés allemands passant par la gare où elle travaille, n'hésitant pas à employer à plusieurs reprises le mot « fête » ou « Jubel »⁵⁷, ne ressent pas la même chose quand le départ s'effectue devant ses yeux. Selon elle, quand on regarde plus précisément les yeux dans la foule cela permet d'interpréter la joie des hommes et des femmes, et chacun sait qu'il y aura du malheur et des victimes. Pour elle cela forge la volonté de vaincre, seule alternative à la mort (vaincre ou mourir). Elle estime qu'il faut mordre le chiffon pour ne pas crier de douleur. « Regardez plus en profondeur, le rire brille à travers les larmes retenues, et aussi à travers une volonté de fer⁵⁸ ». Le sentiment n'est donc pas le même selon que les soldats soient déjà en chemin ou s'apprêtent à embarquer. « Nous sommes plus sérieux que d'habitude quand ce train quitte la gare. Seul un petit optimiste dit : Qu'est-ce que ça sera quand ils vont revenir vainqueurs⁵⁹ ». Hedwig Voß espère alors que les morts ne le seront pas pour rien. Cet instant est donc marqué par la présence de la mort. Les acclamations n'empêchent pas la peur de reprendre le dessus. En France Jean Marot écrit : « Cette foule de Bourgogne prompte à la gaieté, jette, encore ce soir, presque de la joie dans l'angoisse de ses acclamations. Au long de ce boulevard, si fou les jours de fêtes, un courant d'affection coule à plein avec ces hommes qui vont se battre pour ceux qui restent⁶⁰. »

En fait beaucoup de témoignages décrivent une tristesse bien présente malgré les bruits et la foule nombreuse. « À la gare, une foule immense, les parents font leurs adieux, ce n'est pas gai du tout. Les grilles sont fermées, c'est là qu'à lieu la séparation. Tout le monde crie après les

⁵⁵ Mathias ERZBERGER, *Die Mobilmachung*, op. cit., p. 13-14.

⁵⁶ Adrian GREGORY, "Railway stations...", op. cit., p. 59.

⁵⁷ Allégresse, jubilation, exultation ou simplement cris de joie.

⁵⁸ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 13-14 „Schaut nur tiefer hin, das Lachen glänzt durch verhaltene Tränen, aber auch durch ein eisernen Willen...“

⁵⁹ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 19 : *Ernster als sonst sind wir, wie dieser Zug die Halles verlässt. Nur eine kleine Optimistin meint : „Wird das aber sein, wenn sie als Sieger heimkehren !“*

⁶⁰ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 5.

On remarque ici que le terme fête est presque mis en opposition au départ.

Allemands et souhaite les vaincre, mais malgré cela la foule est très calme⁶¹. » Si Marcelle Lerouge résume bien la situation, elle n'évoque pas encore les yeux dans la foule. Ses yeux qui sont si souvent décrits comme rouges ou mouillés. Marc Bloch ne cherche pas à le nier : « La tristesse qui était au fond de tous les cœurs ne s'étalait point ; seulement, beaucoup de femmes avaient les yeux gonflés et rouges. [...] Les hommes pour la plupart n'étaient pas gais ; ils étaient résolus, ce qui vaut mieux. [...] À la gare de la Chapelle, un vieux papa tout blanc embrassait un officier d'artillerie et faisait pour retenir ses larmes des efforts héroïques et très vains⁶². » Comme l'écrit Marc Bloch la tristesse est présente mais on tente de ne pas l'étaler, de ne pas trop la montrer. Seulement personne n'est vraiment dupe. À Lannion, malgré la foule et les soldats de toutes les armes, les départs se font « presque sans bruits ». Charles le Goffic y assistant, s'étonne : « M'abusé-je cependant ? Il me semble qu'en 70, même en Bretagne, les hommes ne partaient pas avec cette gravité, ce sentiment de sombre résolution qui se lit aujourd'hui sur tous les visages⁶³. » Selon Louise Weiss en Bretagne « toutes les femmes pleurent⁶⁴ ». À Paris Antoine Delecraz observe, dès l'annonce de la mobilisation, les yeux des femmes qui sont pour la plupart encore secs mais dont certains sont « effarés ou baissés dans un froncement sombre. Demain ils seront rouges⁶⁵ ».

La tristesse dans un tel contexte semble être un sentiment toutefois assez logique et humain. Beaucoup en sont conscients mais ne veulent pas en voir les traces chez leurs proches. Ainsi Charles Dumay, qui redoute la guerre et qui est père d'un jeune enfant, écrit : « ce n'est qu'après avoir eu la promesse de ne pas voir des larmes que je consens à ce que ma femme m'accompagne à la gare⁶⁶ ». Il semble que les soldats ne tenaient pas à partir dans une ambiance triste ou pessimiste. Le tonnelier Barthas l'exprime parfaitement. Le 4 août il assiste au départ de la moitié de son village accompagnée à la gare par presque l'ensemble de la population. « Tout le monde montra un vrai ou un faux courage et il n'y a que deux femmes aux nerfs trop sensibles qui s'évanouirent voyant partir leurs fils ou leurs époux⁶⁷. » Quand son tour de départ arrive, trois mois plus tard, il est conscient de la situation tragique et ne tient pas à la faire trop durer : « Voici l'heure fatale [...] j'embrasse ceux que j'aime une dernière fois, je les presse sur mon

⁶¹ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*. *op. cit.*, p. 9.

⁶² Marc BLOCH, *La bataille de la marne*, *op. cit.*, p. 2.

⁶³ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, *op. cit.*, p. 40.

⁶⁴ Louise WEISS, *Mémoires d'une Européenne*, tome I (1893-1919), Paris, Payot, 1970, p. 59.

Voir aussi Alexandre PONCET, *Un prêtre aux armées*, *op. cit.*, p. 42 ; Pierre LACROIX, *L'été 1914 à Lons-le-Saunier*, *op. cit.*, p. 314 et 319 ; Jean-Jacques BECKER, *1914 : comment les Français...*, *op. cit.*, p. 326.

⁶⁵ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 23-24.

⁶⁶ in Julien ARBOIS, *La vie quotidienne...*, *op. cit.*, p. 12.

⁶⁷ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, *op. cit.*, p. 14.

cœur et j'ordonne à mon épouse de partir, de disparaître, de ne pas chercher à me revoir à la gare : cela m'ôterait, lui dis-je, le peu de courage qu'il me reste. » Même si son épouse n'est plus présente dans la foule, lui et ses camarades se sentent comme responsables de l'ambiance du départ et ne veulent pas faire mauvaise figure : « Mais il fallait réagir, on ne pouvait pas traverser la ville les yeux pleins de larmes comme des femmelettes. On fit donc tous assez bonne contenance. Manival nous fit escorter par quelques clairons et tambours dont le tapage attira une grande foule sur notre passage⁶⁸. » À l'instar de Barthas, d'autres ont préféré des adieux dans leur foyer et ont pu ainsi s'afficher plus sereins dans l'espace public : « beaucoup de mobilisés, pour ne pas avoir à s'arracher, au départ du train et sous les yeux des camarades, à l'étreinte des êtres chers, ont fait leurs adieux dans l'intimité ; ils arrivent d'un air décidé, dégagé, ils ont déjà retrouvé l'allure militaire⁶⁹ » observe le littérateur Gaston Cerfberr.

Finalement personne ne tient à être pessimiste, un pessimisme qui pourrait être interprété comme du défaitisme. Au début du mois d'août 1914 il n'est pas permis d'envisager la défaite pas plus qu'il ne doit être donné de signe pouvant briser l'unité nationale. La longévité du conflit a par la suite pu confirmer ou non cette unité pourtant bien réelle au moment de la mobilisation. Qu'elle soit réelle n'empêche pas le fait qu'elle ait pu être surjouée, car dans bien des cas, au moment du départ, c'est exactement une « unité de façade⁷⁰ » qui a été donnée à la foule rassemblée. Henri Aimé Gauthé et son régiment ont défilé en bon ordre, car « il importait de ne pas offrir le spectacle d'un troupeau incohérent et flasque. Montrer à la population les signes extérieurs d'une troupe organisée et disciplinée⁷¹ ». Cette impression de spectacle est clairement assumée par le journaliste et Professeur Erich Everth. Selon lui la mobilisation représente la dernière chance de se rendre intéressant. En défilant avec la troupe devant le public les soldats jouent un rôle, mais quand la bataille commence le jeu s'arrête puisqu'il n'y a plus de public⁷².

Bien sûr si tout le monde soutenait le même but, défendre le pays, les sentiments ne pouvaient être exactement les mêmes selon qu'on portait l'uniforme ou pas. Certes la peur, de la mort, de ne pas revenir ou de ne pas voir l'autre revenir, était commune aux deux catégories. « Lorsque le train démarre, j'ai comme un éblouissement. Il me semble que quelque chose se rompt dans ma poitrine. Une brève angoisse m'étreint. Reviendrai-je ? Oui ! oui ! j'en suis sûr.

⁶⁸ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 39.

⁶⁹ Gaston CERFBERR, *Paris pendant la guerre*, op. cit., p. 10.

⁷⁰ Le terme est de Allary in Eric ALLARY, *La Grande Guerre des civils*, op. cit., p. 50.

⁷¹ Henri Aimé GAUTHÉ in *Paroles de poilus : lettres et carnets du front, 1914-1918*, Jean-Pierre GUÉNO, (dir.), Paris, Librio France bleu, 1998, p. 14.

⁷² Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch...*, op. cit., p. 12.

Mais pourquoi en suis-je sûr⁷³?... » Cette peur était pour certains bien concrète et très présente, pour d'autres elle n'apparaissait qu'au loin et mélangée à tant d'autres sentiments qu'elle ne prenait pas nécessairement le dessus. Les femmes et les enfants restaient là et n'avaient, pour la suite, que leur imagination. Les hommes mobilisés, eux, partaient, et leur imagination allait vite être remplacée par l'expérience pratique. Après leur baptême du feu, beaucoup ont dû déchanter ou comprendre définitivement que la guerre n'était pas un jeu. Mais au moment du départ, sur le chemin menant à la gare et sur le quai devant les wagons, ils n'ont encore que leur imagination, et ce qu'ils veulent croire ou ce qu'on veut leur faire croire : la guerre sera courte et victorieuse. Mais même l'enthousiaste Hedwig Voß paraît discerner les vrais sentiments de la vitrine proposée par les soldats et le public. « Calme, ne pas penser maintenant au sang et à la mort, être fort et montrer un visage joyeux. Avoir du courage et de la confiance⁷⁴ ».

Même si on n'est pas vraiment courageux il faut au moins en donner l'impression. C'est ce qu'exprime l'instituteur et sous-officier Zacharie Baqué à propos d'un camarade : « Je vais tout à l'heure écrire à la mère de ce dernier qu'il est parti avec bonne humeur. Je ne veux pas employer le mot de courage, je suis trop franc. Mais lorsque quelqu'un cache l'angoisse que tous éprouvent, qu'il agit comme si réellement il avait du courage, j'estime qu'il ne faut pas demander plus⁷⁵. » Dans ces conditions, qu'on y croie ou pas, qu'on ait un mauvais pressentiment ou pas sur son destin personnel, face aux proches qui sont tristes on se doit d'apparaître confiant, ou du moins pas trop abattu. On ravale ses larmes, on lève la tête, on a une expression extérieure positive. « Le départ a lieu le 9 août à 22 heures. Je parviens à m'échapper pour dire adieu à ma chère C. Nous sommes bouleversés. Elle s'efforce de maîtriser son émotion, moi aussi⁷⁶ ». En fait chacun veut jouer un rôle que lui a attribué la société, l'histoire, la morale. C'est ce qu'on peut lire entre les lignes dans le journal du soldat Laporte. Sa mère et ses deux sœurs l'accompagnent au tramway qui le mènera à la gare, et lui résume ainsi cette scène de séparation : « J'avais le cœur bien gros en voyant leurs larmes, mais j'étais déjà un homme qui allait remplir une grande mission⁷⁷ ». Ici les larmes des femmes semblent tout à fait acceptables puisqu'attendues, mais elles ont le défaut d'attendrir le soldat. Un attendrissement qui par extension peut devenir une faiblesse chez l'homme combattant qui se doit d'être fort. C'est un phénomène qui, plus tard, fut pointé du doigt à l'occasion des séjours à l'arrière des soldats

⁷³ Paul LINTIER, *Avec une batterie de 75*, op. cit., p. 23-24. L'auteur est mort en 1916.

⁷⁴ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 12 „Still, nicht denken jetzt an Blut und Tod, stark sein und ein frohes Gesicht zeigen.“ *Mut und Vertrauen haben.*“

⁷⁵ Zacharie BAQUÉ, *Journal d'un poilu...*, op. cit., p. 121.

⁷⁶ Ivan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour...*, op. cit., p. 21.

⁷⁷ Henri LAPORTE, *Journal d'un poilu*, op. cit., p. 15.

en permission ou en convalescence. Les hommes se doivent d'être courageux. Les femmes, si on les autorise à pleurer, ne doivent pas non plus le faire avec exagération car cela pourrait atteindre le courage des hommes⁷⁸.

Alors que ce soit parmi les proches, le reste de la foule ou chez les soldats, la volonté de ne pas afficher son angoisse, sa tristesse, son désarroi en public semble avoir guidé une partie importante des personnes ayant pris part à des rassemblements dans ou autour des gares durant la mobilisation d'août 1914. Il est bien sûr impossible de pouvoir quantifier ce phénomène. Mais du côté des soldats, si à de réels enthousiastes convaincus s'ajouta une part importante de « comédiens », on peut alors penser qu'une apparente confiance et bravoure en fut le résultat. Du côté de la foule, de ceux qui ne partent pas, ou pas encore, le phénomène est identique ou presque. Il y a les confiants, qui de toute façon pour le moment ne risquent pas leur vie, ce qui rend la chose plus aisée. Il y a ceux qui se laissent convaincre que cela ne sera pas si terrible. Il y a les désespéré-e-s qui sont inconsolables, mais la plupart tentent de ne pas trop le montrer surtout tant que l'être cher est encore là. On craque après, à l'image de cette femme, suivie par le journaliste Delecraz, qui après avoir embrassé son mari devant la gare du Nord marche très vite pour disparaître de sa vue et finalement s'effondrer en larmes sur l'épaule de sa petite fille⁷⁹. Parfois même la volonté la plus forte ne suffit pas comme le remarque l'instituteur Édouard Cœurdevey, mobilisé en août 1914 : « L'adieu long, déchiré, sanglotant de Camille. Elle est brave et voudrait ne pas pleurer. Le dernier bock. Le train pressé, pressant⁸⁰ ».

Pourtant cette posture courageuse adoptée par les femmes peut leur être aussi reprochée. Pour Andreas Latzkos, soldat mobilisé et pacifiste, ce sont les femmes qui sont responsables du départ, et ce souvenir est lié à la séparation à la gare. « Le départ ça oui, ça nous a démolis. Leur cruauté à elles, ça a été une jolie surprise. Qu'elles aient eu la force de sourire, de jeter des roses, qu'elles puissent faire cadeau à la guerre de leurs maris, de leurs enfants... Les garçons qu'elles ont bordés, caressés mille fois, qu'elles ont fabriqués elles-mêmes, la voilà la surprise ! Qu'elles nous aient livrés, expédiés [...] Jamais je n'aurai cru qu'elles acceptent ça ! Je me disais : elles font semblant, elles se retiennent, mais quand on entendra le sifflement de la locomotive, elles vont crier, nous arracher du train, elles nous sauveront ! [...] Tu en connais une seule qui se

⁷⁸ Clémentine VIDAL-NAQUET, *Couples dans la Grande Guerre : le tragique et l'ordinaire du lien conjugal*, Paris, Les Belles Lettres, 2014, p. 55. « Le premier combat des femmes, leur première participation à l'effort de guerre semble donc être, lors de la mobilisation, de contenir leurs larmes. La maîtrise des épanchements féminins, garante de la bonne marche de la mobilisation, participe dès lors d'un avenir victorieux. »

⁷⁹ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 52-53.

⁸⁰ Édouard CŒURDEVEY, *Carnets de guerre, 1914-1918 : un témoin lucide*, Paris, Plon, 2008, p. 26.

soit jetée devant le train pour son mari⁸¹ ? » Est-ce un sentiment proche de celui-ci qui pousse un compagnon de route de Cœurdevey à dire dans le train du départ, où « les hommes sont joyeux mais la pensée de la séparation les hante » ... « Les gosses, ça vous fait bien plus de les quitter que la femme⁸² » ?

Influence des sources

Il faut le répéter, cela ne signifie pas que tout le monde ait simulé, toutefois cela représente un phénomène important à prendre en compte et qui influence et influence encore beaucoup l'image extérieure de la mobilisation à la gare. Une influence qui s'exerça logiquement sur beaucoup de contemporains, provoquant certains rapports de journalistes ou des témoignages, qui plus tard vont conserver principalement cet aspect d'union et de courage. Ces souvenirs et leur analyse peuvent, chez les témoins, se tempérer par la suite⁸³, mais marquèrent de façon durable la mémoire collective et l'historiographie. C'est ce que Michael Stocker explique au sujet des *Augusterlebnisse*. Selon lui l'historiographie s'est trop longtemps préoccupée de l'aspect extérieur et public de la mobilisation et n'a pas assez accordé d'importance à la perspective privée⁸⁴. En effet si beaucoup de personnes sont aujourd'hui encore imprégnées de cette image de la fleur au fusil, c'est aussi parce que les témoignages sur les yeux rouges et la tristesse ont été mis en retrait par rapport à l'aspect extérieur de la foule bruyante et nombreuse. C'est aussi évidemment un problème de sources. Les textes officiels, les journaux, ou les récits des citoyens les plus aisés et les plus connus, furent dans les années d'après guerre la majorité des sources conservées ou publiées. Mais il faut rappeler toutefois que même certaines de ces sources évoquent les départs tristes et calmes. C'est ce que Clémentine Vidal-Naquet démontre dans son livre *Couples dans la guerre*. Elle met en lumière les articles de presse qui, selon elle, évoquent très souvent les larmes, même si ce sont surtout les larmes féminines⁸⁵. La même impression est donnée dans les textes officiels allemands où la tristesse, du moins les larmes, ressortent souvent. On peut alors se demander une nouvelle fois, pourquoi, si les contemporains l'ont en partie aussi ressentie et décrite comme triste et grave, l'image de la mobilisation a ensuite été transmise et vue via le prisme d'un enthousiasme joyeux ? En fait même si ces textes ont existé, ils n'ont pas trouvé la même résonance dans la mémoire collective et dans l'historiographie. Les pleurs devant la

⁸¹ Andreas LATZKO, *Hommes en guerre*, Marseille, Agone, 2003, p. 36-38.

⁸² Édouard CŒURDEVÉY, *Carnets de guerre*, *op. cit.*, p. 26.

⁸³ Voir : Michael STÖCKER, « *Augusterlebnis 1914* » in Darmstadt, *op. cit.*, p. 83 et 98.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 97.

⁸⁵ Clémentine VIDAL-NAQUET, *Couples dans la Grande Guerre...*, *op. cit.*, p. 36 à 71.

gare ont aussi été dès le début racontés de manière réductrice⁸⁶. C'est donc bien un problème de sources. Les nombreuses publications de carnets de guerre dans les dernières décennies permettent, en partie, de compenser ce déséquilibre. Si ce n'est pas encore une histoire du bas qui peut être reconstituée, c'est une avancée pour la recherche afin de mener des études toujours plus proches de la sphère privée et de l'individu. Car d'autres sources que les écrits peuvent aussi aider à s'approcher des sentiments de la population, par exemple les photographies.

La collection du photographe parisien Charles Lansiaux qui prit beaucoup de clichés dans les premiers jours du conflit peut aider à visualiser cette foule. Une série de photos fut prise au cours de la même journée, et on y retrouve souvent les mêmes personnes, un petit groupe d'amis du photographe composé d'hommes et de femmes, dont certains vont partir. Une femme détonne dans ce groupe où semble régner une bonne humeur. Elle paraît préoccupée et triste et sur chaque photo est accrochée à son homme, qui lui fait le pitre, ou l'embrasse. Sur un cliché, sur le chemin vers la gare, où tous lèvent la jambe, bien qu'elle en fasse de même on ressent à travers son expression que le cœur n'y est pas. Plus intéressant encore est la suite de cette série de photographies. La femme préoccupée semble toujours l'être devant la gare. Le reste du groupe paraît plus léger, mais ils se savent sous l'œil de l'objectif ce qui ne garantit pas une attitude et une pose cent pour cent naturelles, en plus de la subjectivité évidente d'une photo qui ne laisse l'expression que d'une seconde. Quand quelqu'un vous prend en photo on essaye généralement de sourire, du moins de ne pas se montrer abattu. Les photos prises devant la gare permettent d'observer le reste de la foule, au second plan, qui n'est pas visée directement par l'objectif et qui ignore la présence du photographe. On y observe des femmes la tête dans les mains ou se servant de leurs mouchoirs. Les mouchoirs étaient sortis en guise d'adieu mais ont beaucoup servi juste après pour essuyer les larmes. Sur ces photos on a l'impression que les gens au premier plan se montrent joyeux et confiants, tandis que ceux au second plan restent au naturel, et donc pour une partie d'entre eux tristes⁸⁷. Si les larmes ont été pour beaucoup immortalisées à l'écrit, les photos les représentant sont bien rares, surtout pour les hommes⁸⁸. Car bien sûr tout le monde n'était pas triste, et certains furent de vrais enthousiastes. Chacun n'a pas la même crainte de perdre la vie et la même réaction face à l'obligation de servir. Les hommes mariés et avec enfants avaient beaucoup plus de raisons d'être soucieux que de jeunes célibataires pour qui la guerre pouvait signifier un changement intéressant dans leur quotidien.

⁸⁶ *Ibid.*, p. 49.

⁸⁷ Voir document annexe.

⁸⁸ À ce propos voir la photo exceptionnelle des larmes d'un mobilisé et l'analyse de Clémentine VIDAL-NAQUET, *Couples dans la Grande Guerre...*, *op. cit.*, p. 37 à 39 ; ainsi que la bonne analyse d'Emmanuelle CRONIER, *l'échappée belle*. *op. cit.*, p 502.

Engagés volontaires et alcool

En Allemagne le nombre de gens qui se portèrent volontaires dès le début du conflit semble avoir été assez important⁸⁹. Pour beaucoup, comme l'écrit à un ami le très optimiste Börries von Münchhausen, la guerre, qui sera courte, a transformé les choses, et l'ennui de la vie de tous les jours et les choses futiles comme la bureaucratie ont disparu d'un coup⁹⁰. Beaucoup de ces volontaires étaient jeunes, et la guerre a pu paraître aussi comme un moyen de s'imposer plus rapidement dans la communauté masculine en faisant son devoir d'homme mais aussi de découvrir du pays, de partir à l'aventure⁹¹. En effet comme l'explique Jeffrey Verhey les *Kriegs-freiwillige* (volontaires de guerre) obtiennent des billets de train gratuits afin d'aller se faire engager⁹². Ainsi beaucoup sont allés de caserne en caserne, et donc de ville en ville afin de trouver une place dans un régiment. Un témoignage d'un jeune volontaire indique que cela n'est pas simple du tout, car il y a peu de places et les candidats sont très nombreux⁹³. À la vue du trafic limité et lent du début de la mobilisation, cela signifie que, dans les gares et dans les trains, il y eut une part non négligeable de jeunes gens qui étaient « pressés » d'aller faire la guerre. Nul doute aussi que certains profitèrent de la gratuité du transport pour « voir du pays ». Un phénomène qui s'arrêta vers la fin août puisque le gouvernement déclara que les volontaires n'étaient plus acceptés⁹⁴. En France il est aussi probable que dans les gares des volontaires furent présents pour partir à la recherche d'une place. Leur présence en tant que volontaires déjà enrôlés est, elle, certaine et a forcément influencé l'ambiance parmi les partants.

Ce phénomène de volontarisme ne doit pas être sous-estimé. Plusieurs documents officiels indiquent la présence d'enfants ou même de femmes qui voulant aller se battre, prirent place

⁸⁹ Selon Mathias ERZBERGER ce sont plus de 1,3 million qui se sont fait recenser. Tous n'ont bien sûr pas pu être pris. Mathias ERZBERGER, *Die Mobilmachung*, op. cit., p. 14.

⁹⁰ Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch...*, op. cit., p. 7-8.

⁹¹ C'est l'analyse faite par Sabine AUTSCH : « En 1914 un voyage de vacances comptait encore majoritairement comme un moyen de distinction social pour la grande bourgeoisie, ainsi la guerre – aussi paradoxal que cela sonne – ouvrait à présent aussi des « nouveaux espaces d'expérience » pour la plupart de la population (masculine). La guerre, que beaucoup virent au début avec joie et suspense (ou tension) comme une « excursion » limitée dans le temps, symbolisait pour beaucoup de jeunes hommes aussi « départ » et « liberté » Autsch, Sabiene, *Der Krieg als Reise : der Erster Weltkrieg – Innenansichten*, Siegen, Börschen, 1999, p. 65 : „Zählte eine Urlaubsreise um 1914 noch überwiegend als soziales Distinktionsmittel zum (groß-) bürgerlichen Kapital, so eröffnete der Krieg – so paradox es zunächst klingeln mag – nun auch „neue Erfahrungsräume“ für den überwiegenden Teil der (männlichen) Bevölkerung. Der Krieg, den viele zu Beginn als einen zeitlichen begrenzten „Ausflug“ mit Freude und Spannung betrachteten, symbolisierte für viele junge Männer daher auch „Aufbruch“ und „Freiheit“.

⁹² Jeffrey VERHEY, *Der « Geist von 1914 » und die Erfindung der Volksgemeinschaft*, Hamburg, Hamburger Ed., 2000, p. 169.

⁹³ Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch...*, op. cit., p. 8-9.

⁹⁴ Jeffrey VERHEY, *Der « Geist von 1914 »*, op. cit., note 105.

dans des convois de soldats se dirigeant vers le front⁹⁵. Ils furent généralement découverts bien avant l'arrivée dans la zone des Armées, tel ce jeune homme de 14 ans qui passa son après-midi dans la gare de Saint-Malo, en attente d'un détachement qu'il savait sur le départ, mais qui fut aperçu par un employé de la gare au moment où il grimpeait dans le train parmi les soldats⁹⁶. Mais les plus jeunes ne furent pas les seuls, des personnes âgées souhaitaient également être enrôlées, à l'instar de cet homme de 72 ans qui sur le quai de la gare de Dôle tenta de convaincre le capitaine d'Ivan Cassagneau de l'emmenner. « J'ai soixante-douze ans, capitaine, mais je suis encore valide. Avec 200 000 hommes comme moi la Prusse est foutue⁹⁷ ! » Tous ces volontaires, finalement enrôlés ou pas, furent présents devant ou en gare et donnèrent une touche d'enthousiasme et de volontarisme à l'ambiance générale. Un des cas les plus connus est sans aucun doute celui d'Erich Maria Remarque et de ses compagnons de lycée qui, sous l'influence de leur professeur, allèrent tous se porter volontaires⁹⁸.

Les volontaires, qui dans les trains de la mobilisation furent pour beaucoup plein d'entrain, purent ainsi en partie « contaminer » les autres. Ce qui ne signifie pas que dans leur for intérieur ils ne se soient pas fait de souci pour leur propre sort.

L'influence éventuelle de l'alcool ne doit pas non plus être oubliée. Côté allemand la mobilisation semble s'être déroulée à beaucoup d'endroits sans consommation exagérée d'alcool. « Le peuple allemand est devenu bien meilleur depuis 1870, explique une vieille dame, l'enthousiasme n'était pas aussi important à l'époque, et toujours l'alcool parlait. Maintenant ils ne boivent pas, et tout de même cette assurance, ce jubilé. Oh ! c'est une grande époque⁹⁹ ! » L'interdiction de l'alcool dans les gares fut en effet une décision prise par le commandement général¹⁰⁰. Le soldat Adam Bourdy précise que dans les trois cents mètres autour des gares la vente en est interdite, tout en accusant, paradoxalement, l'alcool d'être une des causes de l'en-

⁹⁵ AD Rhône, Commissariat de la gare Lyon Perrache, Service journalier : 4M125. Le 15 janvier, le 1^{er} et 12 février 1915, le 4 mars 1915 le 15 avril 1915 et le 8 mai 1915 ; 4 M 126. Le 25 juillet, le 26 août, le 16 et 19 septembre 1915, le 25 janvier 1916, et le 26 février 1916 ; 4M127. le 9 mai 1916, le 25 juin 1916 et le 8 octobre 1916. Voir aussi Le Naour, Jean-Yves, Misères et tourments de la chair durant la Grande Guerre : *les mœurs sexuelles des Français 1914-1918*, Paris, Aubier, 2002, p. 309 et Audoin-Rouzeau, Stéphane, *La guerre des enfants : 1914-1918*, Paris, Armand Colin, 2004, p. 129-130.

⁹⁶ A. N, F/7/12936, *Commissaire spécial chemin de fer Saint Malo*. 14 décembre 1914

⁹⁷ Ivan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour...*, *op. cit.*, p. 24-25.

⁹⁸ Parfois ce sont des proches qui influent ce choix ou l'autorise. Voir le cas de la famille Wimmer. Böhme, Margaret, *Kriegsbriefe der Familie Wimmer*, Dresden, Reißner, 1915, p. 13.
<http://digital.staatsbibliothek-berlin.de/dms/werkansicht/?PPN=PPN715779664>

⁹⁹ Hedwig VOSS, , *Im Dienste*, *op. cit.*, p. 12 : „Das deutsche Volk ist seit 1870 viel besser geworden.“ *Erklärt eine alte Dame.* „so groß war damals die Begeisterung nicht, und immer sprach der Alkohol mit. Jetzt trinken sie nichts, und doch diese Zuversicht, dieser Jubel. O, es ist eine große Zeit !“

¹⁰⁰ Mathias ERZBERGER, *Die Mobilmachung*, *op. cit.*, p. 16 ; BayHSta, 1. AK 946 et 1. AK 972 (Alkoholverbot auf Bahnhöfe. 1914-191.

thousiasme¹⁰¹. Hellmut von Gerlach, politicien allemand, décrit lui une tout autre ambiance lors de son arrivée en Allemagne : « La première station sur le sol allemand fut Goch. Dans les salles d'attente on consommait beaucoup de bière. C'est pourquoi l'ambiance était celle d'une victoire certaine. Un fonctionnaire du train renversait de la bière sur la table et dessinait, avec, la future carte de l'Europe¹⁰² ».

En France, beaucoup de distributions de vins eurent lieu durant le voyage. Beaucoup de mobilisés étaient en état d'ébriété et si ce phénomène n'avait pas pris de l'importance il n'aurait pas été signalé par les préfets¹⁰³. Pris de boissons certains ont pu paraître plus enthousiastes qu'ils ne l'étaient en vérité. Mais encore plus que la consommation d'alcool, c'est la résolution et le patriotisme qui ont augmenté au cours du voyage.

Paysage, population et patriotisme

Au moment du départ les sentiments ont été très contrastés, et la tristesse a souvent pris le dessus. Mais une fois les proches et le lieu d'habitation quittés, une fois dans le train entre soldats, il ne restait plus que la résignation. Cœurdevey qui au moment de l'annonce de la mobilisation, évoquait déjà « les larmes des femmes, le silence des hommes qui se contiennent pour ne pas pleurer » commente le départ des hommes de son village : « À la gare. Le calme résigné de tous ces hommes qui ont quitté leurs femmes, leurs enfants, leurs moissons, leur maison, avec le sentiment que la guerre les fauchera tous – et pourtant ils craignent d'être en retard d'une heure, ils se pressent vers le train¹⁰⁴. » Ce sont des centaines de milliers d'hommes qui vont traverser une partie plus ou moins grande du pays. Si certains préfèrent dormir pour beaucoup c'est aussi une occasion unique de voyager, et donc de découvrir tout un pan de son pays. On sait depuis longtemps qu'il faut différencier le moment de l'annonce de la mobilisation et le moment du départ. Les quelques jours ou heures qui s'écoulent entre les deux événements ont permis pour une partie des mobilisés d'accepter la guerre, et on note une augmentation du patriotisme dans la population¹⁰⁵.

Mais il faut aussi noter une évolution de l'état d'esprit des soldats entre le moment du départ et de l'arrivée. Le voyage effectué par les régiments depuis la caserne jusqu'au front a souvent

¹⁰¹ Peter FISCHER, « Heute habe ich satt... » *op. cit.*, p. 65.

¹⁰² Hellmut von GERLACH, *Die große Zeit der Lüge*, *op. cit.*, p. 12 « Die erste Station auf deutschem Boden war Goch. In den Wartesälen wurde viel Bier konsumiert. Deshalb war die Stimmung durchaus siegessicher. Ein Bahnbeamter schüttelte Bier auf den Tisch und zeichnete damit die künftige Karte Europa ».

¹⁰³ Voir Jean-Jacques BECKER, *1914 : comment les Français...*, *op. cit.*, p. 313.

¹⁰⁴ Edouard CŒURDEVEY, *Carnets de guerre*, *op. cit.*, p. 25.

¹⁰⁵ Jean-Jacques BECKER, *1914 : comment les Français...*, *op. cit.*, p. 316 - 317.

duré plusieurs jours. Certains traversant toute la France et passant, souvent pour la première fois, par des grosses villes. Les gens amassés le long des voies, des passages à niveau ou dans les gares tout au long du parcours confortent les soldats dans cette image de l'unité du pays qu'ils avaient pu entrevoir dans leur propre lieu de départ. « J'ai passé une journée pittoresque et surtout fatigante. [...] Nous avons voyagé avec toute une collection de réservistes. Tous d'ailleurs étaient très gais et aussi insoucians que s'ils partaient pour une période. Pendant tout le parcours nous fûmes ovationnés au passage dans les gares¹⁰⁶ ». Une ambiance au long du parcours que confirme le récit de Louis Hauvespre : « Tout au long de notre voyage, on a eu des acclamations et notre train était bien fleuri ». Atteignant des villes plus importantes en taille, où l'ambiance a pu être plus « joyeuse », ils sont aussi contaminés par cette foule. C'est ce que décrit Louis Hauvespre dans la suite de son récit, particulièrement au moment de contourner Paris l'agitation semble à son comble : « On a été environ deux heures à en faire un demi-tour ; de toute part se rendaient sur notre passage des gens de toutes sortes, des enfants, des femmes, des hommes se précipitent au passage [...] On a été pendant toute la journée d'hier à la fenêtre des wagons occupés à saluer de nos mains tous ces gens qui nous apercevaient jusqu'à 200 et 300 mètres on voyait des mouchoirs sauter en signe d'adieu¹⁰⁷. » Pour beaucoup de mobilisés c'est leur premier contact avec une grosse ville, ou leur première fois à la capitale. Cette découverte les encourage à se mettre à la fenêtre, à observer, saluer et regarder ce nouveau lieu, et tout ce nouveau monde. On est parfois sûrement plus curieux qu'on n'est enthousiaste.

Au fil du voyage et des stations où souvent la foule attend et acclame, l'ambiance monte, la sensation que le pays entier est rassemblé se confirme. Ainsi Charles le Goffic qui avait observé le départ silencieux des mobilisés bretons, ressent cette ambiance en crescendo au fur et à mesure de son voyage vers Paris : « nous allons cheminer tout le jour dans une atmosphère de griserie patriotique ». Cette sensation se renforce d'autant plus quand ils rencontrent les premiers réservistes à partir de Vitré. « Quelle différence avec les départs des jours précédents ! Les bonnes nouvelles qui arrivent du front ont fait craquer le masque d'impassibilité stoïque avec lequel ce pays accueillit d'abord l'entrée en scène des forces allemandes ; le naturel de la race a repris le dessus. On crie, on chante¹⁰⁸ ». Le terme de griserie patriotique est très révélateur. Cela ne signifie pas automatiquement qu'il y a eu de l'enthousiasme, mais bien un relent patriotique. Un resserrement des gens et d'un sentiment poussant à mettre la nation et son unité en avant, afin de la défendre contre l'ennemi menaçant son intégrité. « Tous les gens qui

¹⁰⁶ Maurice SIEKLUCKI in *Arbois, Julien, La vie quotidienne...*, op. cit., p. 14.

¹⁰⁷ Louis HAUVESPRE in *ibid.*, p. 13-14.

¹⁰⁸ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, op. cit., p. 56.

voient passer notre train agitent un chapeau ou un mouchoir, poussent des exclamations, des cris [...] l'identité même des gestes, qui nous saluent depuis notre départ, montre l'harmonie absolue du pays dont le patriotisme unifié bat notre train comme une vague qui déferle¹⁰⁹ » rapporte le jeune mobilisé Jacques Brunel. Ce sentiment a pu monter toujours plus chez les mobilisés au fil du voyage. Après avoir été résigné on commence à être pris dans un certain mécanisme patriotique. Ainsi Édouard Cœurdevey décrit bien cette ambiance qui monte au fur et à mesure de la ligne de chemin de fer, avec, comme souvent, pour apogée Paris et sa banlieue : « à partir de Sens c'est du délire, on nous donne à toutes les haltes du pain, du vin, des fruits, des fleurs, de l'argent même. C'est surtout le long de la ligne de grande ceinture que la population est la plus vibrante¹¹⁰ ». Il faut tout de même noter que cette ambiance autour des trains en marche peut contraster avec l'ambiance dans le train même¹¹¹. Hellmut von Gerlach voyageant avec des soldats, qui lui ouvrent leurs cœurs en évoquant femmes et enfants qu'ils ont laissés derrière eux, souligne ce contraste : « Il passait train sur train près de nous, avec des soldats riant, chantants et enthousiastes. L'ambiance dans mon compartiment me semblait plus humaine¹¹² ».

Durant leur voyage vers le front, les soldats ont donc été pour beaucoup confortés dans l'image d'un pays rassemblé derrière ses défenseurs. Le voyage est particulièrement long, car la vitesse des convois a été fortement réduite et les lignes sont surchargées par les milliers de convois que nécessite la mobilisation. Les soldats ont donc tout le loisir d'observer les paysages qu'ils traversent. C'est tout d'abord les dernières images de leur ville ou village qu'ils emportent. Alexandre Jacqueau écrit à sa femme pour tenter de la consoler et de lui dire de ne pas s'inquiéter, mais lui-même a du mal à ne pas faire transparaître son angoisse. « Ah ! ce départ, la vue du vieux clocher et des cheminées de l'usine d'André, les vivats de tous ceux qui attendent le passage des trains militaires, les mouchoirs qui s'agitent. Ah ! que de serrement de cœur. [...] Ah ! Ma chère Suzanne, que de serrement de cœur, si lon retourne en arrière, si lon songe à tous ceux qui sont restés là-bas et que lon aime tant et tant¹¹³ ». Mais une fois les paysages connus laissés derrière soi, c'est le reste du pays qui défile devant les yeux, et alors un lien entre les terres traversées et la nécessité de défendre le pays s'installe, s'impose chez certains. « Un long, long trajet à travers la patrie allemande ! On pouvait encore une fois regarder la Marche de Brandebourg, Hanovre, la Westphalie, la Rhénanie, on pouvait encore enregistrer en nous toutes les

¹⁰⁹ Jacques BRUNEL DE PÉRARD, *Carnet de route (4 août-25 septembre 1914)*, Paris, G. Crès, 1915, p. 26-27.

¹¹⁰ Édouard CŒURDEVEY, *Carnets de guerre*, op. cit., p. 29.

¹¹¹ Eric ALLARY, *La Grande Guerre des civils*, op. cit., p. 43.

¹¹² Hellmut von GERLACH, *Die große Zeit der Lüge*, op. cit., p. 14 : „Zug auf Zug mit lachenden und begeistert singenden Soldaten fuhr an uns vorüber. Die Stimmung in unserm Abteil schien mir menschlicher.“

¹¹³ in Julien ARBOIS, *La vie quotidienne...*, op. cit., p. 12.

images de ce cher pays allemand, la patrie que nous partions défendre¹¹⁴ ». Si l'auteur de ces lignes semble déjà connaître ces paysages, ce n'était pas le cas de la majorité des mobilisés, qui les découvraient¹¹⁵. Mais cela n'empêche pas les soldats de s'y sentir rattachés, de les trouver beaux ou importants, car partie intégrante de la nation. Le dragon Émile Henriot exprime encore plus clairement cette relation entre la terre nationale et la guerre : « Par la portière du wagon je regarde le paysage. C'est toute la France que nous traversons dans sa largeur et je trouve un sens émouvant et riche à ce préambule. [il décrit ce qu'il voit...] – terre française... Voilà ce pourquoi nous allons nous battre. Raison et sentiment, tout est d'accord. De toutes nos raisons profondes, l'amour du sol est peut-être la plus puissante. Il y a pour moi un rapport étroit et sensible entre la beauté de ce paysage de France, et la guerre que nous partons faire pour elle¹¹⁶ ». Certains veulent y voir un espace de conservation de l'esprit patriotique, comme dans le contenu de cette carte postale : « Dans l'air pur des montagnes du Siegerland, dans le confinement des vallées du Siegerland le vieux sens de la patrie allemande, la fidélité de la patrie aux provinces allemandes, l'authentique amour de la patrie resté inchangés¹¹⁷ ». Zacharie Baqué, lui, prétend ne pas vouloir regarder le paysage mais s'émerveille de la beauté des territoires traversés que ce soit de jour ou de nuit, et une fois arrivé à Paris il s'esquive pour visiter la ville¹¹⁸.

Surtout les soldats découvrent leur pays tout autant que la population. Les gens sont les mêmes, ressemblent aux proches de chez eux, et cela peut engendrer une volonté de tous les défendre. Ils sont dans tous les cas bien plus proches que l'ennemi, qui lui n'a rien à voir. Auguste Brethollon, un sous-officier du génie, décrit lui aussi les beautés du paysage français, et trouve une ressemblance entre les mères, sœurs, et femmes que lui et ses camarades ont quittées et celles qui leur distribuent des dons en gare. Si bien qu'à chaque arrêt il est pris d'une sorte de nostalgie, « ma pensée se porte vers les miens » écrit-il. Le passage à Paris le marque comme beaucoup d'autres : « Et plus nous approchons de Paris et plus l'enthousiasme est grand. C'est que là, le cœur de la France bat¹¹⁹ ! ». Cette ressemblance chez les habitants d'un même pays est un élément de plus qui a pu renforcer le sentiment d'appartenance à une nation chez les soldats en route vers le front. Bien évidemment il y avait des différences d'apparence physique

¹¹⁴ Herbert HEITZ, *Der Kaiser rief uns in das Feld. Aus Siegestagen in West un Ost*, Berlin, Zillessen, 1916, p. 12 : „Eine lange, lange Fahrt durchs deutsche Vaterland ! Die Mark Brandenburg, Hannover, Westfalen, das Rheinland dürften wir noch einmal schauen, dürften.“ noch einmal all die Bilder der lieben deutschen Lande in uns aufnehmen, die Heimat die zu verteidigen wir auszogen“

¹¹⁵ Voir à ce propos Sabiene AUTSCH, *Der Krieg als Reise*, op. cit., p. 84.

¹¹⁶ Émile HENRIOT, *Carnet d'un dragon dans les tranchées, 1915-1916*, Paris, Hachette et Cie, 1918, p. 26

¹¹⁷ Voir aussi Paul LINTIER, *Avec une batterie de 75*, op. cit., p. 25 et Paul RICADAT, *Petits récits...*, op. cit., p. 25.

¹¹⁸ Voir aussi Paul LINTIER, *Avec une batterie de 75*, op. cit., p. 25 et Paul RICADAT, *Petits récits...*, op. cit., p. 25.

¹¹⁹ Auguste BRETHOLLON, *Carnet de route d'un sous-officier du génie (notes de guerre) : campagne 1914-1915*, Paris, H. CHARLES-LAVAUZELLE, 1917, p. 8.

entre un provençal et un habitant du Nord ou entre un Allemand du Bade-Wurtemberg et de Königsberg. Toutefois ils se sentent rattachés à cette terre et à ces gens, si bien qu'entre leur gare de départ et celle de l'arrivée, une certaine évolution a pu avoir lieu dans leur esprit, et de la résignation ils sont passés à la conviction de la nécessité de défendre la patrie. « Je parcours la France, dont le terroir sourit. [...] Dans les yeux des Français un regard splendide sest posé depuis quelques jours ; un visage nouveau que notre race a sorti comme pour une fête, rend un air de famille à tous ces héritiers. [...] Dijon, Lyon, Valence, Marseille. Naguère, je me divertissais aux types, aux accents variés des Province. Aujourd'hui, chacun parle le même langage, offre le même masque et a placé dans sa poitrine le même cœur. Je suis sûr que dans l'Ouest, aux pays que je ne parcours point, Gascons, Normands et Picards ont inventé ces mêmes allures. Il n'y a plus qu'un rêve parmi ces troupes assemblées aux quais des gares, en ces chaumières endormies sur les campagnes obscures, dans ces villes que côtoie le rapide étincelant, et ce rêve je le connais car c'est le mien : « Quel poste la France va-t-elle me donner pour le bon combat¹²⁰ ? ». Pour les habitants des régions directement touchées, cette transition n'était généralement pas nécessaire, puisque vaincre l'ennemi rimait alors avec libération du territoire¹²¹. Mais encore une fois la question doit être posée : s'il y a eu une montée du patriotisme durant les premiers jours de la guerre, qui a pu, en partie, engendrer une acceptation de la guerre, est-ce que cela signifie forcément qu'il y ait eu de l'enthousiasme ?

Si beaucoup de témoignages soulignent l'ambiance autour de Paris c'est aussi parce qu'il s'agit de la plus grande ville du pays. Or il a déjà été démontré que l'ambiance dans les grandes villes fut généralement plus positive que dans le reste du pays, que ce soit en Allemagne ou en France¹²². Pour beaucoup de mobilisés ce fut la première occasion de voir Paris, et ils ont pu attacher plus d'importance à cette étape dans leurs souvenirs. Tous ces trains circulant à travers toute la France, et se dirigeant vers les armées ennemies ont aussi marqué les contemporains. Drieu La Rochelle, filant la métaphore des petits ruisseaux allant se jeter dans les fleuves, écrit : « À la gare du Nord c'étaient des flots d'hommes du Nord qui passaient à l'Est et des flots d'hommes de l'Est qui passaient au Nord, enfin ce qu'on appelle une mobilisation. [...] Ce flot d'hommes repris dans le rythme des grandes bagarres historiques, rythme de locomotive, heureux pour une heure de se déverser comme une seule chair de ce train pour remplir cet

¹²⁰ Maurice LARROUY, *Les vagabonds de la gloire...*, *op. cit.*, p. 340-341.

¹²¹ Jean-Jacques BECKER et Stéphane AUDOIN-ROUZEAU, *La France, la nation la guerre. 1850-1920*, Paris, 1995, p. 314.

¹²² Voir Jean-Jacques BECKER, *1914 : comment les Français...*, *op. cit.*, plus particulièrement p. 299-300 et p. 323 ; Jeffrey VERHEY, *Der « Geist von 1914 »*, *op. cit.*, p. 122-124.

autre train en jetant aussitôt cinq cents visages aux portières »¹²³. Les soldats sont aux fenêtres, saluent, et peuvent sembler joyeux. Les civils accumulés le long des voies, qui voyant passer un train en mouvement et ne s'arrêtant pas, eurent de toute façon peu de temps pour juger du caractère enthousiaste ou non des soldats.

Ces trains sont toutefois souvent décrits comme plein de chants et de cris. Ainsi la romancière et journaliste Colette présente en Italie lors de la mobilisation en mai 1915 et croisant les trains de mobilisés écrit : « Puis-je nommer ainsi ce long char débordant de rires, de chants de frénétiques mandolines ? » Elle compare immédiatement ces convois à ceux qu'elle a vus un an auparavant : « J'ai reconnu l'accent, l'ivresse, la guerrière insouciance de nos soldats. Ces rires, ces chants, c'était l'hymne de départ de nos chasseurs, de nos marins, de nos zouaves, traversant Paris et sa banlieue, et jamais chanson d'Italie n'eut dans mon cœur un écho plus français¹²⁴. » Pour l'infirmière Eydoux-Demians la mobilisation est aussi symbolisée par les trains de soldats : « Je me rappelle leur départ dans les trains de notre merveilleuse mobilisation, ces trains hâtifs, qui s'élançaient tous, enguirlandés de fleurs, vers la même destination, vers la région de la gloire et du sang. Avec eux passait à travers la patrie comme un long cri de guerre¹²⁵. » Mais pour d'autres soignant-e-s ces trains chantants sont déjà synonymes de souffrance et de mort, tel Roussel-Lépine exposant les buts de l'œuvre pour laquelle il travaille en gare : « soigner, panser, ravitailler, reconforter les blessés des trains sanitaires qui, bientôt malheureusement, ramèneront de la frontière une partie de cette belle jeunesse dont les chants et les cris, parvenant au passage, évoquent par sursauts la terrible réalité, alimentant les larmes¹²⁶. » Dans les archives de la Croix-Rouge allemande, on trouve à plusieurs reprises ce parallèle entre les trains de la mobilisation et le retour prématuré, puisque blessés, des soldats d'août 1914. « Puis nous arrivons près des différents transports de blessés, et là le désespoir fatigué et usé, dont beaucoup étaient saisis, fut particulièrement émouvant, quand on pense avec quel courage et quel enthousiasme ils étaient partis¹²⁷ ». C'est également ce qu'exprime Adrienne Thomas, qui travaille pour la Croix-Rouge en gare de Metz, à la date du 19 septembre 1914 : « Toujours la même image à double face : En haut sur le quai des jeunes gens en partance, chantants, qui ne se doutent de rien – en bas dans la baraque ceux qui reviennent avec des visages vides de sang, des membres

¹²³ Pierre Drieu La Rochelle, *Textes retrouvés*, op. cit., p. 67 ; Voir également DELTEIL en annexe..

¹²⁴ COLETTE, *Les heures longues*, op. cit., p. 113-114.

¹²⁵ M. EYDOUX-DÉMIANS, *Note d'une infirmière. 1914*, Paris, Plon, 1915, p. 2-3.

¹²⁶ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 14.

¹²⁷ Kreuz DAS ROTE, op. cit., n° 2, 24 janvier 1915, p. 52 *Schwesternbriefe vom Kriegsschauplatz* (lettre de sœur depuis les territoires de guerre) „Dann kamen wir an den verschiedenen großen Verwundetentransporten vorbei, und da war besonders ergreifend die müde und stumpfe Hoffnungslosigkeit, die sich so vieler bemächtigt hatte, wenn man denkt, mit welchem Mut und mit welcher Begeisterung sie auszogen.“

brisés. Depuis peu les partants sont accompagnés au train en musique et partent de la gare avec le train en musique. Revenir, ils le font sans bruit¹²⁸ ».

Phénomènes de groupe et autres départs

À la lecture des témoignages et des descriptions des scènes de la mobilisation en gare, on a parfois l'impression que ces aspects extérieurs positifs, les chants, les cris, sont aussi le résultat du groupe, du nombre. C'est l'association simultanée d'un nombre important de gens présents qui donne une impression générale. Le groupe s'influence lui-même. Si plusieurs personnes agissent de la même manière, alors ils encouragent les autres à les imiter. Cette influence est en réalité aussi une pression exercée inconsciemment sur les individus, qui vont peut-être imiter ou se sentir poussés à adopter une attitude analogue afin de ne pas « sortir » du groupe, de ne pas « faire tache »¹²⁹. Ne pas détonner via un comportement différent, et ainsi se mettre en porte à faux de la volonté d'unité du pays clamée partout sous la forme de l'union sacrée et du *Burgfrieden*. Car tous ces cris, ces chants qui ont résonné à travers le pays, ont marqué les mémoires à la seule condition qu'ils aient été repris par une partie importante des gens présents dans les convois et en gare. À l'instar de ce patriote exalté manifestant seul son drapeau à la main¹³⁰ parfois les exclamations patriotiques sont restées sans écho. Roussel-Lépine décrit la première nuit de veille dans l'ambulance de gare, où l'on attend le premier convoi de blessés. Tout le monde somnole, seuls les trains vers le front passent. « des trains passent, sans trêve, mais tellement apaisés que les cris d'un soldat : « À Berlin ! ... À bas Guillaume ! » restent sans écho »¹³¹.

Jean Marot part pour le front le 11 août 1914, et malgré la présence de la foule, déjà l'ambiance n'est plus la même qu'une semaine auparavant : « Défilé en ville, il y a foule mais peu d'enthousiasme : on a tout usé pour l'Active ; il n'en reste plus pour la réserve. Quelques pelés crient « Vive la France ! » ... et leur répondent trois tondu »¹³². Ce départ dans une ambiance diminuée, Jean Marot n'a pas été le seul à le vivre. Ce fut le cas de la plupart des soldats qui partirent à partir de la mi-août et les semaines ou mois suivants. Dès le 15 août le préfet du Rhône confie qu'« À Lyon tout est tranquille. La population habituée à voir sans cesse des

¹²⁸ Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird soldat*, op. cit., p. 202 : „Immer dasselbe doppelseitige Bild : Oben auf dem Bahnsteig ausziehende, singende, nichtsahnende junge Menschen – unten in der Baracke die Zurückgekehrten mit blutleeren Gesichtern, zerschmetterten Glieder. Die Ausziehenden werden neuerdings mit Musik zur Bahn gebracht, fahren mit Musikbegleitung aus der Halle. Wiederkommen tun sie geräuschlos.“

¹²⁹ Cette pression du groupe est bien résumée dans le terme allemand *Gruppenzwang*.

¹³⁰ Jean-Jacques BECKER, 1914 : *comment les Français...*, op. cit., p. 312 note 154.

¹³¹ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 23-24.

¹³² Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 8.

arrivées et des départs de troupes ne se livre plus, sur leur passage, à aucune manifestation ».¹³³ Cette baisse d'ambiance se ressent aussi à Bordeaux fin août : « De nombreuses troupes sont également parties vers le front durant ces deux journées et les départs vont se continuer. L'enthousiasme des premiers jours a à peu près disparu, cependant sans découragement ».¹³⁴ Cela signifie que cette ambiance très spéciale, où les foules des villes et des villages avaient accompagné massivement les soldats à la gare pour leur offrir un départ si ce n'est enthousiaste et joyeux du moins reconfortant et unifié, n'a duré que l'espace d'une semaine ou une dizaine de jours.

Quand les départs semblent encore attirer du monde, l'ambiance a bien changé. Louis Barthas, partant le 4 novembre 1914, décrit un départ où la réalité de la guerre et son déroulement inattendu ont repris le dessus sur les certitudes optimistes de début août : « Oh, ce n'était plus la foule enthousiaste, en délire, assistant aux premiers départs. On ne nous jetait pas de fleurs, on ne nous envoyait pas de baisers, on ne nous assourdissait pas les oreilles de hourras et de bravos.

C'est que ce n'était plus la guerre courte et joyeuse annoncée au début par les journaux menteurs... La France était envahie, on était au seuil de l'hiver, la guerre s'annonçait longue et l'issue douteuse.

Les sentiments de la foule avaient changé, sur beaucoup de figures on voyait la pitié, des femmes s'essuyaient les yeux, tout le monde nous regardait graves et silencieux. Comme devant un cortège de condamnés à mort, beaucoup se découvraient. »¹³⁵

En Allemagne Hedwig Voß qui voit régulièrement passer des convois de réservistes en route pour le front, note que leur départ est plus difficile car il n'y a pas d'enthousiasme et de jubilation (*Jubel*) comme début août : « Leur départ était une fête, ceux-là s'en vont sans chant et sans bruit »¹³⁶. Et pourtant cette volontaire de la Croix-Rouge, comme Barthas, écrit cela durant l'automne 1914. Qu'en fut-il pour les départs encore plus tardifs, pour tous les autres réservistes ou nouvelles classes qui quittèrent leur lieu d'habitation durant les quatre années suivantes ? Les sources permettant de traiter cette question sont malheureusement beaucoup moins nombreuses. Certains témoignages confirment cette tendance d'une ambiance qui n'est plus du tout la même qu'au début de la guerre. Pourtant certains ne veulent pas accepter l'idée d'un départ anonyme. Ainsi Zacharie Baqué sous le prétexte d'affaires qu'il ne veut pas emporter demande à sa famille de venir le voir pour son départ en juillet 1915 : « Car j'ai vu comment

¹³³ AD Rhône, 1M143, 15 août 14, lettre du préfet au ministre de l'Intérieur.

¹³⁴ A.N. carton F/7/12936, commissaire spécial des chemins de fer rapport du 29 août 1914.

¹³⁵ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 40.

¹³⁶ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 47 : „Ihr Auszug war ein Fest, dies geht sang- und klanglos.“

se font les départs maintenant. Le public est blasé, cela se conçoit. Néanmoins partir au milieu de l'indifférence générale me ferait mal au cœur »¹³⁷. Si le public est moins présent, il n'y a pas non plus un désintérêt total puisqu'au moment des départs des nouvelles classes il y a généralement du monde pour les accompagner. Mais entre-temps la réalité de la guerre a frappé tout le monde et seuls les jeunes soldats semblent insouciant et de bonne humeur. Marcelle Lerouge qui assiste au départ de la classe 1915 et 1916 à Colombes, dans la région parisienne, note dans son carnet à propos de la classe 1915 qu'à la gare ils sont « tous très gais »¹³⁸ puis un an plus tard, au sujet de la classe 1916 « ce matin c'est le départ de la classe 1916, tous ces jeunes gens sont très gais, mais il n'en est pas de même de leurs parents »¹³⁹. Sur les photos du photographe Lansiaux on peut voir les départs de la classe 1915, et la foule qui est empêchée d'accéder à la gare. Les photos du départ de la classe 1917 nous montrent un groupe de jeunes gens, qui font les pitres devant la gare. Ils ont l'air réellement insouciant, mais prennent aussi la pose pour le photographe, donc on peut douter de leur attitude vraiment naturelle. De plus il faut noter que ces jeunes gens ne partent pas directement au front mais d'abord pour la caserne, ici à la Roche-sur-Yon, et qu'ils espèrent peut-être secrètement ne jamais voir le champ de bataille. Il ne faut pas non plus oublier le climat de plus en plus pesant pour les hommes non mobilisés de l'arrière. On y est vite traité, sans preuve, d'embusqué ou de planqué. Le départ vers la caserne ou le front pour faire son devoir a pu alors paraître comme un soulagement ou une bonne chose pour certains jeunes.

Encore une fois il n'est pas possible de généraliser, et s'il semble bien que les départs plus tardifs que ceux d'août 1914 ont été moins accompagnés par la population, parfois une certaine assiduité a pu avoir lieu. Par exemple en mars 1917, en gare d'Augsbourg, en Bavière, suite à une enquête sur des signaux apposés sur les wagons de transport de troupes¹⁴⁰ on apprend que « les civils qui étaient venus en nombre à la gare, malgré l'heure très matinale, accompagner les troupes du régiment d'infanterie royale, essayèrent de pénétrer jusqu'aux wagons, mais furent repoussés immédiatement jusqu'au barrage »¹⁴¹. Deux ans et demi après le début de la guerre, le départ d'un régiment pouvait donc encore engendrer la venue d'une foule nombreuse. Notons toutefois que ce régiment est assez spécifique, puisqu'il s'agit de la garde royale, ce qui explique

¹³⁷ Zacharie BAQUÉ, *Journal d'un poilu...*, op. cit., p. 132.

¹³⁸ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*. op. cit., p. 105.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 178.

¹⁴⁰ Voir le chapitre I de la troisième partie.

¹⁴¹ BayHSta, I.AK 1341, München 27 mars 1917. „Zivilisten, die in Masse zur Begleitung der Mannschaften des Inf. Leib. Rgts. Trotz der frühen Morgenstunde zum BHF kamen, versuchten wohl vor zu den Personenwagen zu dringen, wurden aber von den Mannschaften sofort zurück und zur Sperre hinausgedrängt.“

peut-être l'attention qui lui fut portée. L'arrivée de troupes étrangères a aussi pu provoquer une nouvelle attraction chez les civils. On connaît les images des troupes américaines accueillies par de nombreux civils lors de leur arrivée en France. Déjà fin 1915 le préfet de Gironde signale à plusieurs reprises en septembre puis en décembre que les mobilisés italiens arrivant par bateaux sont accompagnés en musique et par la foule à la gare Saint-Jean¹⁴². On peut imaginer le dépit de certains soldats français pouvant observer cela et partant dans la même période mais beaucoup moins escortés. La gare Saint-Jean qui depuis novembre 1915 a pu paraître de mauvais augure pour les soldats sur le départ. En effet la compagnie du midi a fait installer un tableau dans la salle des pas perdus où sont inscrits une centaine de noms d'employés morts au champ d'honneur. Selon le commissaire spécial des chemins de fer ce tableau « attire les regards », et même s'il est d'avis que c'est un bel hommage « rendu à la mémoire des braves morts pour la patrie », ce tableau devrait selon lui être mis à l'abri des regards du public jusqu'à la fin de la guerre, « son exhibition actuelle ne pouvant qu'impressionner péniblement le public et plus particulièrement les soldats qui partent pour le front ».¹⁴³ Si plus d'un an après le début de la guerre les soldats en partance sont bien conscients de la dangerosité de la guerre, au moment ultime du départ, ce tableau a en effet pu leur saper un peu plus le moral. Clémentine Vidal-Naquet a bien résumé l'ambiance des départs postérieurs à la mobilisation. Ceux-ci se déroulent dans un univers sonore et visuel très différent de celui d'août 1914, loin de la foule et des cris et généralement par des temps moins estivaux mais surtout « avec les hécatombes en toile de fond »¹⁴⁴.

Plusieurs facteurs ont donc pu influencer négativement les soldats qui partirent au-delà d'août 1914. Si le public fut moins présent, les donations généreuses ont elles aussi connu une fin rapide.

Ces *Liebesgaben* dont j'ai traité auparavant étaient un des symboles de la mobilisation et de l'unité de la nation derrière les soldats partis défendre la patrie. Sauf que ces distributions spontanées et gratuites stoppèrent rapidement. Jean Marot en gare de La-Plaine-Saint-Denis début octobre 1914 explique que les hommes « se jettent aux grilles où l'on peut acheter des choses à travers les barreaux » mais ne semble pas choquer de cet état de choses¹⁴⁵. Louis Barthas, en route pour le front en novembre 1914, est lui au contraire assez amer : « Dans l'après-midi on nous fit descendre à la gare du Veil pour nous offrir une halte repas. On ne s'installa pas au

¹⁴² A. N, F/7/12936 document du 14 septembre et du 10, 14, 20, et 30 décembre 1915.

¹⁴³ *Ibid.*, Commissariat spécial Bordeaux, 14 novembre 1915.

¹⁴⁴ Clémentine VIDAL-NAQUET, *Couples dans la Grande Guerre...*, op. cit., p. 64.

¹⁴⁵ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 92.

buffet de la gare pour se réconforter d'un succulent repas : le menu du jour consistait en un bout de pain, un quart de bouillon et un quart de café.

Aux barrières de la gare nous vîmes accourir des femmes et des enfants avec des paniers de fruits, des boîtes de chocolats, des conserves, des récipients de vin, etc.

Nous étions attendris, cela nous rappelait notre passage dans le Roussillon lorsqu'à chaque gare les belles Catalanes nous apportaient du vin et des fruits. Mais hélas ! on ne donnait plus rien, la flambée de générosité, d'enthousiasme était déjà éteinte, l'égoïsme humain un moment étouffé renaissait, apparaissait déjà partout. Si on voulait des fruits et du vin, il fallait ouvrir son porte-monnaie »¹⁴⁶. Ici le souvenir des distributions généreuses du début de guerre contraste avec ce départ tardif où l'ambiance et l'impression d'unité et de soutien de la population ont déjà changé.

Inscriptions

Ces inscriptions ont été principalement le fait de soldats, et la hiérarchie militaire ne semble pas les avoir empêchées. Peut-être certaines inscriptions ont été effacées par certains chefs, mais tant qu'elles restaient humoristiques, ou dirigées contre l'ennemi elles ont dû en majorité ne subir aucune censure. Ces inscriptions à la craie sur les wagons font partie du même schéma que pour le reste de la mobilisation. Leur but semble être de donner un peu de légèreté, d'humour à un départ qui ne serait sinon que tristesse. C'est sûrement cette analyse, mais encore trop influencée par l'image d'Épinal de la fleur au fusil, qui a poussé Ducasse, Meyer et Perreux à écrire : « Spontanés, naïfs, humoristiques, un tantinet gouailleurs, ils reflètent bien les sentiments de la population, en août 2014 »¹⁴⁷.

L'une des inscriptions les plus connues du côté français est sans doute : « train de plaisir pour Berlin. » Elle est relatée dans beaucoup d'ouvrages, par beaucoup de témoins et plusieurs photographies l'ont immortalisé. Antoine Delecraz raconte : « Au moment où un train partait, rempli de soldats, alors que bien des cœurs étaient étreints, un immense éclat de rire remplit tout à coup la gare de l'Est. Deux soldats venaient d'apposer, sur un wagon, un immense carton sur lequel ils avaient simplement écrit ces mots : « Train de plaisir pour Berlin »¹⁴⁸. Ici on voit bien la dimension de légèreté, de recul par rapport à un moment tragique. Si beaucoup

¹⁴⁶ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 40.

¹⁴⁷ André DUCASSE ; Jacques MEYER ; Gabriel PERREUX, *Vie et mort des Français 1914-1918 : simple histoire de la grande guerre*, Paris, Hachette, 1962, p. 22.

¹⁴⁸ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, op. cit., p. 88.

espéraient une guerre courte et victorieuse, personne ne s'imaginait cela comme du plaisir¹⁴⁹. Mais dans un tel moment mieux vaut relativiser et donner à cet instant une pointe d'humour. Finalement plus que le mot plaisir c'est surtout la destination qui est importante. « Berlin », apposée comme une plaque classique sur un train, alors que justement personne ne connaissait la destination exacte des trains de la mobilisation¹⁵⁰. En Allemagne le classique « Eilzug nach Paris » ou « Eilgut nach Frankreich » (train express vers Paris / vers la France) est ici encore plus clair. On vise le cœur du pays, la capitale, même si tout le monde sait que les soldats, pour cela, devront descendre du train, bien avant la destination rêvée. Charles le Goffic commente les wagons décorés et les inscriptions sur les parois de ceux-ci, et différencie bien celles qui ne sont là que pour la bonne humeur de celle beaucoup plus réalistes. « En route pour le pays des saucisses. – On allume et on part. – Mort aux boches ! [...] Dans le tas une inscription moins facétieuse, presque lugubre, la seule, hélas ! qui réponde à la stricte vérité : « Vaincre ou mourir »¹⁵¹.

Si on part du postulat que la majorité de ces inscriptions ont été l'œuvre des soldats – qui dans beaucoup d'endroits furent les seuls à accéder jusqu'aux wagons – on peut affirmer qu'à travers celles-ci, les soldats voulaient à nouveau se montrer courageux, et surtout rassurants pour les proches présents en gare. Par extension, vu que ces wagons circulent à travers le pays, ils rassurent également tout le pays, et diffusent une sorte de bonne humeur de la mobilisation. Une bonne humeur qui, on l'aura compris, est en grande partie feinte. Pour cela rien de mieux que l'humour, et les soldats sur le départ n'en manquent pas. La part belle revient aux Allemands qui ont laissé des inscriptions étonnantes et vraiment drôles. « Par mauvais temps la guerre aura lieu dans la salle » ou encore « les déclarations de guerre ne sont plus acceptées que le mercredi entre quatre et cinq heures »¹⁵². Cette dernière reflète l'impression du début de guerre de collectionner les ennemis, réactivant la vieille peur allemande de l'encerclement, l'*Einkreisung*. Ces inscriptions sont aussi révélatrices d'une façon d'envisager la guerre. J'ai évoqué la volonté d'aller vite dans le pays adverse, mais d'autres analyses sont possibles au vu de certaines inscriptions. La gloire espérée des soldats auprès des femmes : « Dans ce train les

¹⁴⁹ À moins qu'on ne suive l'analyse de Jean-Yves LE NAOUR qui y voit un désir sexuel et par extension une volonté de viol des femmes de l'ennemi de la part des soldats in Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 334-335.

¹⁵⁰ Voir : destination inconnue.

¹⁵¹ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, op. cit., p. 57-58 et Henriette THIESSET, *Journal de guerre*, op. cit., p. 32 ; Aussi en Allemagne „Sieg oder Tod“ voir par exemple Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch...*, op. cit., p. 12.

¹⁵² In Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch...*, op. cit., „Bei schlechtem Wetter findet der Krieg im Saale statt“ et „Kriegserklärungen werden nur noch Mittwochs von 4-5 Uhr angenommen“

jeunes dames trouveront sûrement une connexion »¹⁵³.

Toujours en Allemagne « Allez ! au combat, la pointe du sabre me gratte¹⁵⁴ » révèle une vision de la guerre quelque peu arriérée, d'autant plus que celle-ci fut d'un modernisme encore jamais atteint. Elle s'inscrit toutefois dans la lignée de beaucoup d'autres qui font souvent référence à l'ennemi, qui d'une façon ou d'une autre va être tué, maltraité, vaincu. « Trois Français, 10 centimes, en douzaine moins cher » ; « ouverture de magasin, pantalons rouges français vont être repassés » ; « Menu du soldat : fourrure de cosaque, pioupiou français avec salade de Poincaré, bombe de tsar avec beefsteak anglais, beaucoup de Wuttki »¹⁵⁵. La plus connue d'entre toutes est sans doute : « Chaque tir, un Russe, chaque coup (poignard ou baïonnette) un Français, chaque coup de pied, un Britannique »¹⁵⁶. Le ton humoristique est toujours présent mais l'aspect belliqueux est indéniable. Telle l'inscription relevée par Hellmut von Gerlach : « Tous les Russes vont être castrés »¹⁵⁷.

Les Français ont aussi visé clairement leur ennemi, et particulièrement leur chef. Les caricatures de Guillaume II sur les wagons ne furent pas rares. Il est par exemple représenté sous forme de porc coiffé du casque à pointe¹⁵⁸. « À bas Guillaume ! Guillaume, qu'est-ce qu'on en fera ? On s'en servira pour empoisonner les rats »¹⁵⁹. Du côté allemand les références à Dieu sont fréquentes. Hedwig Voß, qui explique qu'on peut voir à travers ces inscriptions l'esprit des troupes alliant « le sérieux le plus profond et l'humour », nous livre ces quelques exemples : « Dieu avec nous » et « Nous les Allemands ne craignons que Dieu, sinon rien au monde »¹⁶⁰. En janvier 1915 l'écrivain Ludwig Ganghofer, part pour le front, et il aperçoit encore certaines inscriptions sur les wagons. Certaines sont encore en rapport avec Dieu, mais surtout influencées par l'expérience des premiers mois de guerre : « Attention chien allemand saignant ! », « Faites place les barbares arrivent ! », « S'il pleut des têtes russes, et qu'il neige des têtes françaises, alors nous prions le bon dieu, que le temps reste ainsi ! » Ce témoignage de Ludwig Ganghofer vient contredire celui de Madame Kunze, petite fille au moment de la mobilisation, qui affirmait que dès la mi-août avec les premières listes de morts, les hourras et les inscriptions s'arrêtèrent

¹⁵³ Peter FISCHER, „Heute habe ich satt...“ *op. cit.*, p. 58 „In diesem Zug findet jedes jungen Mädchen bestimmt Anschluss.“ Ici on joue sur le terme *Anschluss* qui signifie autant contact que connexion ou correspondance.

¹⁵⁴ „Auf in den Kampf, mir juckt die Säbelspitze“

¹⁵⁵ „3 Franzosen 10 Pf, im Dutzend billiger“ ; „Geschäftsöffnung. Französische Rothosen werden gebügelt“ ; „Soldatenmenü : Kosakenfell, Französisches Piou-Piou mit Poincarresalat, Zarenbombe mit englischem Beefsteack, viele Wuttki.“

¹⁵⁶ „Jeder Schuß - ein Russ', jeder Stoß - ein Franzos', jeder Tritt - ein Britt'.“

¹⁵⁷ Hellmut von GERLACH, *Die große Zeit der Lüge*, *op. cit.*, p. 15 „Alle Russen werden kastriert“

¹⁵⁸ Édouard CŒURDEVÉY, *Carnets de guerre*, *op. cit.*, p. 26.

¹⁵⁹ Henriette THIESSET, *Journal de guerre*, *op. cit.*, p. 32.

¹⁶⁰ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, *op. cit.*, p. 13 : „Gott mit uns“ ; „wir Deutschen fürchten Gott, sonst nichts in der Welt.“

rapidement¹⁶¹. Il est difficile d'établir où et quand les inscriptions de la mobilisation ont cessé. Ce qui est certain c'est que la tradition d'inscrire des messages sur les parois des wagons a perduré tout au long de la guerre, mais n'a rapidement plus de rapport avec la mobilisation. Déjà le 11 août 1914 le commissaire de la gare du Nord rapporte que les trains ramenant les réfugiés à Paris portent des inscriptions contre le Kaiser¹⁶². Les soldats ne seraient donc pas les seuls à graffiter leurs trains. Plus tard, que ce soit pour Noël, en 1917 en France au moment des mutineries ou encore en Allemagne sur la fin de la guerre, ces inscriptions réapparurent souvent. Elles gardent en effet le même avantage d'être un message ambulant visible par beaucoup sur le parcours du train. Pour la période du tout début de guerre, ces messages ont participé fortement à l'image extérieure d'une mobilisation assez enthousiaste. Ce sont, avec les fleurs distribuées massivement, les deux images qui ont marqué les mémoires, et qui ont maintenu le mythe d'août 1914 pendant des décennies.

De 1914 à 1918 ce furent donc des milliers de trains qui emmenèrent les soldats vers le champ de bataille, c'est-à-dire vers l'inconnu.

Destinations inconnues

*« Enfin, dans l'après-midi, je prends le premier train qui se présente :
une superbe rame de voitures de 1^{re} classe
(train de luxe Paris-Vienne, tout le matériel est mobilisé)
qui va... on ne sait où, mais dans la direction du front »¹⁶³.*

Le désir de savoir vers où ils se dirigeaient, et l'inconnu en réponse, beaucoup de combattants l'ont exprimé : « 10 août. Départ effectif à 3 h 30 pour une destination inconnue »¹⁶⁴ ; « Où vont les trains, personne ne le sait, tout est secret »¹⁶⁵ ; « Je pars à 9 heures. Auch-Agen-Montauban-Cahors. Nous avons quatre jours de vivres, nous ne savons pas où nous débarquerons »¹⁶⁶ ; « Dieu ! que ce voyage est long, et combien il nous tarde d'en voir la fin ; or nous ignorons encore, même par approximation, le point où l'on doit nous employer. Sera-

¹⁶¹ Michael STÖCKER, „Augusterlebnis 1914“ in Darmstadt, *op. cit.*, p. 108-109.

¹⁶² A. N, F/7/12936, note du 11 août 1914.

¹⁶³ Henri Désagneaux, *Journal de guerre*, *op. cit.*, dimanche 2 août 1914 en gare de Troyes.

¹⁶⁴ Ivan Cassagnau, *Ce que chaque jour...*, *op. cit.*, p. 22.

¹⁶⁵ Peter Fischer : „Heute habe ich satt...“ *op. cit.*, p. 65 : „Wohin die Züge gehen, weiß kein Mensch, alles ist geheim.“

¹⁶⁶ Zacharie Baqué, *Journal d'un poilu...*, *op. cit.*, p. 25. (3 septembre 1914).

ce dans l'Est et combattons-nous en Alsace et en Lorraine ? Ou bien irons-nous rejoindre en Belgique les camarades partis d'Afrique quinze jours avant nous ? »¹⁶⁷. « Puis ce fut Stenay et Dun-sur-Meuse où le convoi s'arrêta. C'était la destination inconnue¹⁶⁸. » « Le terme de notre voyage nous demeure ignoré »¹⁶⁹. « Le 17 août, à 2 heures du matin, nous arrivons à Belfort. Tiens, ce n'est pas précisément le secteur des alpes¹⁷⁰ ! »

Si les simples soldats ne semblaient pas au courant de leur destination, leurs supérieurs n'en savaient apparemment pas plus. Jean Marot qui vient d'embarquer pour le départ vers le front écrit : « On argumente sur la destination possible. La seule probable est Gray. On assure que le colonel n'en sait pas plus, qu'il trouvera des ordres en route. On se demande où est le 56^e, et, des renseignements qui se croisent, il ressort que personne n'en sait rien. »¹⁷¹ Louis Barthas évoque plusieurs fois cette inconnue¹⁷² et le 15 avril 1916 alors que chacun dans sa troupe pense avoir « des tuyaux » et évoque les destinations possibles, il note : « À 7 heures du soir, empilés dans les wagons à bestiaux au nombre de quarante, sans paille ni bancs, le train nous emporta ; le colonel lui-même ignorait où¹⁷³. » La même information ressort du témoignage de Paul Lintier : « Où allons-nous ? Nos officiers eux-mêmes ne le savent pas ; le mécanicien affirme qu'il l'ignore aussi. Il doit recevoir des ordres en route¹⁷⁴ ».

Dans les plans d'avant-guerre il était prévu que les trains apprennent leur destination finale en arrivant aux gares régulatrices¹⁷⁵. Cela signifie que même le conducteur ou le chef de train ne connaissaient pas non plus la destination avant d'arriver dans la zone des Armées. Pourtant certains semblent le savoir mais ne sont pas capables de la situer sur une carte. Charles le Goffic, évoquant les Bretons reculés qui « au fond de leurs landes » n'ont jamais entendu parler de la Serbie ou de l'Autriche, a retranscrit ce dialogue en gare de Rennes, où « un de ces pauvres Bretons de l'intérieur, réserviste finistérien » répond à un des amis de l'auteur, qui lui demande où va son régiment : « – J'sais pas bien. À Outrance, qu'on nous a dit. – Outrance ! dans quel pays places-tu ça ? – J'sais pas. C'est l'capitaine qui nous a dit : « Mes enfants, va falloir se battre à outrance... » Et alors on y va. »¹⁷⁶

¹⁶⁷ Henry ESTRE, *D'Oran à Arras, impressions de guerre d'un officier d'Afrique*, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916, p. 49-50.

¹⁶⁸ Paul RICADAT, *Petits récits...*, *op. cit.*, p. 25.

¹⁶⁹ Jacques BRUNEL DE PÉRARD, *Carnet de route*, *op. cit.*, p. 26.

¹⁷⁰ Ivan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour...*, *op. cit.*, p. 25.

¹⁷¹ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, *op. cit.*, p. 9.

¹⁷² Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, *op. cit.*, p. 163 « Enfin vers sept heures nous voilà partis pour une destination inconnue. »

¹⁷³ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, *op. cit.*, p. 267.

¹⁷⁴ Paul LINTIER, *Avec une batterie de 75*, *op. cit.*, p. 24-25.

¹⁷⁵ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 73.

¹⁷⁶ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, *op. cit.*, p. 48.

Alors pourquoi cette volonté absolue des commandements de ne pas dévoiler la destination des convois ? La réponse la plus logique semble être le maintien du secret des opérations. Une fois de plus la peur de l'espionnage, de la fuite d'informations importantes a dû guider cette mesure. Durant toute la guerre les déplacements de troupes et surtout leur répartition sur le front ont été tenus secrets. Si la destination d'un train ne donne pas encore l'information exacte du secteur où sera engagée la troupe composant le convoi, elle donne déjà une indication géographique qui peut servir à l'ennemi. C'est ainsi qu'on peut comprendre le reproche fait par les services de surveillance des chemins de fer allemands qui en 1918 dénoncent le laisser-aller dans la défense du secret militaire dans les gares¹⁷⁷. Dans la poursuite du même but, la volonté de cacher l'objectif final du convoi aux troupes a dû aussi s'appuyer sur la méfiance du commandement envers les soldats trop bavards, ou de leurs proches si ceux-ci étaient mis au courant avant le départ.

Cette inconnue dans la destination n'est pas seulement valable pour la mobilisation ou les premiers départs, mais elle est bien une constante durant la guerre. Hormis, bien sûr, pour les retours de permissions, où les soldats savaient au moins vers quelle gare régulatrice ils se dirigeaient, pour les déplacements entre deux zones du front, l'inconnu restait de mise. Ernst Jünger à la date du 25 mars 1915 est déplacé de la France à la Flandre, il précise dans son journal de guerre que « lorsque nous étions assis dans le train, nous ne savions pas encore quoi et vers où »¹⁷⁸. Jean Marot est aussi embarqué pour changer de secteur : « Destination ? X..., naturellement. On dit : Épinal ; on dit : le chemin de fer ; on dit (mais c'est si fou : on dit Paris !) »¹⁷⁹. Puis peu après : « les trains nous emportent vers Épinal... et des au-delà mystérieux »¹⁸⁰. Pour les soldats étrangers cela n'est pas différent. Colette en mai 1915 observe à Rouen 1 200 soldats britanniques s'en allant vers la gare mais la « question irrépressible » ne trouve pas plus de réponse, ils ignorent leur destination¹⁸¹. Même dans les convois sanitaires les blessés ne savent pas où ils vont être emmenés¹⁸².

Cette inconnue est bien souvent une inquiétude qui se rajoute à d'autres angoisses pour les soldats. Par exemple Marc Bloch écrit au moment de la retraite dans les premiers jours de septembre, juste avant la bataille de la Marne : « tout cela eût été peu de chose si nous n'avions constamment tourné le dos à la frontière, reculant d'un mouvement continu, sans nous battre.

¹⁷⁷ BayHSta, MKr 11484, document du 15.7.1918, *Eisenbahnüberwachungsdienst*.

¹⁷⁸ Ernst JUNGER, *Kriegstagebuch*, op. cit., p. 17 „Als wir im Zug saßen, wußten wir noch nicht was und wohin.“

¹⁷⁹ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 90.

¹⁸⁰ *Ibid.*, p. 91.

¹⁸¹ COLETTE, *Les heures longues*, op. cit., p. 100.

¹⁸² Voir Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 522.

Que se passait-il ? Nous n'en savions rien. Je souffrais atrocement de cette ignorance. Je supporte moins bien l'incertitude que les mauvaises nouvelles, et rien ne m'énerve comme le sentiment que l'on me cache la vérité. Oh ! jours cruels de la retraite, jours de lassitude, d'ennui et d'angoisses¹⁸³. » Ici, et même si pour lui cette retraite se fit à pied, mais d'autres l'effectuèrent en train, il y a un parallèle entre l'inconnu de la destination de son régiment et celle de la situation militaire plus générale. Il ignore où lui et son pays vont.

Pour les familles restées à l'arrière cette inconnue est encore plus dure à supporter. Delecraz explique que début août les femmes attendent de savoir où sont partis leurs hommes, mais que l'information ne filtre pas et qu'en plus il n'y a pas encore de courrier puisque le service des postes avec l'armée ne fonctionne pas, justement dans le but de conserver cette information confidentielle¹⁸⁴. Une fois le courrier établi, le besoin de savoir où se trouve le mari fut une question récurrente dans les lettres des femmes, et les couples trouveront des stratagèmes les plus divers pour tenter de partager cette information.¹⁸⁵ Avec le prolongement de la guerre cette question fut aussi posée par beaucoup de femmes qui eurent le projet illégal de rejoindre leur homme aux armées¹⁸⁶.

Mais surtout le fait de ne pas savoir où se dirigent les hommes se rajoute à l'angoisse de savoir si les soldats sont vivants. Henriette Thiesset, une jeune fille vivant dans les territoires occupés, se demande en avril 1915 combien de mères ne savent rien sur le sort de leurs fils partis le jour de la mobilisation « quelques-uns même dans le dernier train »¹⁸⁷. Une première inconnue qui est donc doublée d'une autre, bien plus terrible. C'est ce qu'exprime parfaitement Jean Marot qui, juste après s'être demandé avec ses camarades lors de leur départ au front, où le train les menait, écrit : « Bientôt ces curiosités nous passeront. Nous ne chercherons plus où sont les camarades : ils ne sont pas mieux que nous. Quand nous aurons aperçu ce qu'on voit quand on arrive, nous ne serons plus si pressés d'arriver ; nous aimerons mieux douter que de savoir. Nous ferons des économies de questions itinéraires, ayant compris qu'il est vain de chercher quand on ne peut choisir, qu'il est plus simple d'accepter le mystère des destinations... et des destinées¹⁸⁸. »

Une fois arrivés à destination, les soldats sont plus proches que jamais de la ligne de front.

¹⁸³ Marc BLOCH, *La bataille de la marne*, op. cit., p. 4.

¹⁸⁴ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, op. cit., p. 77.

¹⁸⁵ Voir Clémentine VIDAL-NAQUET, *Couples dans la Grande Guerre...*, op. cit., p. 227 à 232.

¹⁸⁶ Voir partie arriver au front.

¹⁸⁷ Henriette THIESSET, *Journal de guerre*, op. cit., p. 90.

¹⁸⁸ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 9.

Arriver au front

Après avoir fêté la nouvelle année en chemin et avoir reçu une soupe de petits pois en gare de Sedan, Ernst Jünger arrive au bout de son voyage le menant au front en ce 1er janvier 1915. C'est tout d'abord le paysage qui le frappe : « La région prend un aspect de guerre. Maisons détruites, ponts sautés, sur lesquels il faut rouler doucement, et les gerbes gâtées des récoltes sur les champs, beaucoup de maisons étaient abandonnées portes et fenêtres ouvertes. Partout sur la ligne des territoriaux. Les champs en friche offraient un spectacle triste. Partout gisent des moissonneuses rouillées. À la gare de Bazancourt nous descendons du train. Dans le lointain l'artillerie gronde. Nous voyons loin derrière deux nuages de Shrapnell, qui se dissipent en vapeur blanche¹⁸⁹. » Du côté français Georges Brethollon observe depuis le train qui l'emmène au front les premiers morts de la guerre le long de la voie de chemin de fer. Il observe également le paysage qui est en contradiction avec l'agitation rencontrée sur le reste du trajet : « Ici, plus de fleurs, plus d'acclamations ; personne sur les chemins ; les paysans sont aux champs, activant la rentrée des céréales. C'est le calme, la froideur des pays du Nord¹⁹⁰. » Les paysages ont donc varié selon l'époque de l'arrivée et l'évolution des opérations militaires.

Les carnets de guerre de Barthas fournissent un passage intéressant sur ce moment de l'arrivée en gare : « Le 8 novembre 1914 à 9 heures du matin nous arrivâmes au terme de notre voyage par voie ferrée. La gare où nous débarquâmes par une ironie du sort s'appelait Barlin. Sur les wagons de notre train entre autres inscriptions on lisait à la craie : « Mort à Guillaume ! à Berlin ! à Berlin ! » Hélas ! c'était presque à Berlin que nous arrivions, à une lettre près et à un millier de kilomètres loin. Ce fut à Barlin où j'entendis la première fois le bruit du canon, je tournais la tête de ce côté comme instinctivement une bête se tourne du côté où elle flaire un danger¹⁹¹. » Après l'arrivée c'est à pied que le voyage se poursuivra pour Barthas, puisque ce qu'il reste du chemin de fer au-delà de cette gare est le plus souvent impraticable. C'est ce qu'il observe lors de sa première relève : « On suivit ensuite une voie de chemin de fer où un train n'aurait pas fait quatre mètres sans dérailler. Les obus avaient creusé des trous, tordu les rails, soulevé les traverses, renversé les poteaux, et dans l'ombre on butait contre des obstacles

¹⁸⁹ Ernst JUNGER, *Kriegstagebuch*, op. cit., p. 7 „Die Gegend bekommt kriegsmäßiges Aussehen. Zerstörte Häuser, gesprengte Brücke, die langsam überfahren werden, und die verfaulten Garben der Ernte auf den Feldern. viele Hauser stehen verlassen mit offenen Fenstern und Türen. Überall an der Strecke Landsturmänner. Die verwilderten Feldern bieten einen traurigen Anblick. Überall stehen verrostete Erntemaschinen. Am Bahnhof Bazancourt stiegen wir aus. In der Ferne brummt die Geschütze. Wir sahen weit hinten zwei Schrapnellwölkchen, die sich in weißen Dampf auflösten.“

¹⁹⁰ Auguste BRETHOLLON, *Carnet de route*, op. cit., p. 9-10.

¹⁹¹ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 41.

au grand détriment de nos pauvres jambes et genoux tout meurtris¹⁹². » Cet accueil du canon, évoqué par Barthas et Jünger, est un des faits auditifs le plus marquants pour les soldats arrivant fraîchement au front. Il l'est aussi pour des hommes non-combattants présents dans les gares du front. Ainsi le *Sanitäter* Walter Sommer en pleine opération de chargement de blessés dans un train sanitaire, bien que plus proche qu'il n'a jamais été de la ligne de feu, ne peut toujours rien apercevoir de spécifique. Il rapporte toutefois le bruit impressionnant du canon qui gronde en permanence, et il tente alors d'imaginer à quel point cela doit être terrible pour les soldats dans les tranchées¹⁹³.

Après le canon qui attire les oreilles, ce sont les yeux qui peuvent être attirés par les premières tombes le long de la voie ferrée¹⁹⁴, puis dès l'arrivée en gare suite à la rencontre avec des blessés. Édouard Cœurdevey, lors de son premier ravitaillement en gare, le retranscrit sans rien laisser paraître : « Le lendemain on ravitaille à la gare de Saint-Mard (Seine et Marne), pendant que le canon gronde, les blessés arrivent »¹⁹⁵. C'est également le cas du capitaine de gendarmerie Jules Allard, qui le 24 août voit pour la première fois en gare des blessés, sans laisser paraître dans ses écrits la moindre émotion préférant raconter où ils se sont battus et ce qu'ils rapportent de la bataille¹⁹⁶. Mais deux semaines plus tard, le 7 septembre 1914, il se rend en gare au moment où de nombreux blessés sont embarqués et y rencontre une connaissance chargée d'organiser cette évacuation. Les quais sont « encombrés » de blessés qui sont chargés en hâte, et les tentes autour de la gare en « regorgent ». Devant ce spectacle il écrit : « Triste spectacle, triste vision de la guerre. Je retrouve le brigadier B. resté en gare depuis la veille et qui paraît péniblement impressionné par le spectacle de souffrance qu'il a sous les yeux, peu fait pour rétablir son moral¹⁹⁷. » C'est en effet le moral des hommes qui est en jeu face aux premiers convois de blessés observés. Ici il s'agit « seulement » d'un gendarme qui n'est pas, en principe, amené à se battre. Pour les soldats en route vers le front ces visions sont encore bien plus marquantes. Ainsi le 17 août 1914, alors qu'ils n'ont pas encore connu le baptême du feu, Jean Marot et son régiment gravissent une côte longeant la voie d'un tramway. Ils voient passer des trains dans les deux sens, ceux allant dans la même direction « bondé d'infirmières et de brancardiers », et ceux allant à contresens : « D'autres descendent, chargés de blessés bandés de linges où le sang suinte. Cela

¹⁹² Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 44.

¹⁹³ Walter SOMMER, *Im Lazarettzug; Stimmungsbilder von Walter Sommer*, Neustadt a.d. Haardt, Meininger, 1915, p. 8.

¹⁹⁴ Voir *Journal de guerre d'un ouvrier creusotin*, préface de Pierre DASSAU, Avallon, Civry, 1980, p. 26.

¹⁹⁵ Édouard CŒURDEVÉY, *Carnets de guerre*, op. cit., p. 31.

¹⁹⁶ Jules ALLARD, *Journal d'un gendarme : 1914-1916*, Montrouge, Bayard, 2010, p. 77.

¹⁹⁷ *Ibid.*, p. 84-85.

rend le courage plus mince et la côte plus abrupte »¹⁹⁸.

Cette vision des trains de blessés donnant un coup au moral est pour certains apparue avant l'arrivée au front. C'est ce qui ressort de la lettre d'un jeune soldat de Brême à ses parents. Il y évoque la rencontre, dans une gare berlinoise, de leur train de mobilisés chantant avec un train de blessés : « Après que notre train ait redémarré, on n'entendit plus de chansons, car chacun, de ses yeux, avait pris conscience que nous aussi nous devions compter avec le fait d'être blessé ou de laisser sa vie sur le champ de bataille¹⁹⁹. » Ici la réalité de la guerre vient de frapper de plein fouet les mobilisés avant même leur arrivée dans la zone du front. Mais quand la rencontre s'opère sur le quai de la gare, les soldats ont encore plus le temps d'observer les blessés. Pour ces « bleus » c'est alors un mélange entre la curiosité et la peur de subir le même sort qui les envahit, à l'image du dragon Émile Henriot qui après cinq jours et cinq nuits en chemin de fer débarque le 24 juin 1915 à la gare de Lunéville : « Et puis soudain premier contact avec la guerre. Nous croisons des blessés qu'on transporte d'un train sanitaire à l'ambulance, dans la gare. Instinctivement, nous nous pressons tous, pour voir : on dirait que nous avons soif d'apprendre ce qui nous attend, peut-être... Ils sont jaunes, ces blessés, jaunes de visage, couverts de boue, sales²⁰⁰ ». Il remarque alors une section de ravitaillement, qui, à l'autre bout du quai, décharge un train et que la présence des blessés ne semble pas perturber, il note leur « air terne de l'habitude²⁰¹ ». C'est là que se trouvent toute la différence, tout le décalage de la perception, entre ceux qui arrivent et ne savent encore rien de la guerre, et ceux qui ont déjà vu. Le dragon Henriot souligne cet état de novice : « En même temps que ces blessés, dès le débarqué, le canon. Des avions survolent la ville, très haut. Amis ? Ennemis ? Nous ne savons pas. Tout est nouveau pour nous²⁰² ».

Édouard Cœurdevey, qui, même s'il ne se bat pas lui-même, est depuis un mois et demi dans la zone des opérations, ce qui en fait déjà quelqu'un « d'expérimenté », observe l'arrivée des territoriaux : « Mais j'ai une maigre confiance dans ces renforts. Ce sont en majorité de vieux territoriaux. [...] Ces pères de famille sont amusants. Je les ai observés à la gare d'Éméville, à la lisière de la grande forêt. Ils débarquent, gauches dans leurs habits neufs, leurs képis à la hausse, leurs équipements encore vernis. Ils sont surpris de se retrouver là. Et un peu effarés. Leur

¹⁹⁸ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 19.

¹⁹⁹ Jeffrey VERHEY, *Der „Geist von 1914“*, op. cit., p. 179 „Nachdem sich unser Zug wieder in Bewegung setzte, hörte man kein Lied mehr singen, denn jedem kam das Bewußtsein vor Augen, daß auch wir damit rechnen mußten, auch einmal verwundet zu werden oder das Leben auf dem Schlachtfeld zu lassen.“

²⁰⁰ Émile HENRIOT, *Carnet d'un dragon*, op. cit., p. 27-28.

²⁰¹ *Ibid.*, p. 28.

²⁰² *Ibid.*, p. 27-28..

première parole est la question significative : « Sont-ils loin ? » Si l'on feint une mine grave, ils prennent un ton alarmé²⁰³. »

Enfin pour certains la gare n'est que le lieu de l'arrivée, il ne s'y passe rien de spécial même si elle est évoquée, tel Henri Libermann, toujours très positif en ce début de conflit, qui écrit : « Dans une joyeuse bousculade, les hommes se pressent, sautent pour descendre plus vite. Les unités, sitôt formées sur le quai, sortent de la gare pour attendre au point indiqué le rassemblement du bataillon²⁰⁴. » Zacharie Baqué de son côté, bien qu'ayant déjà été au front, ne peut que s'étonner, à son retour de convalescence, de l'aspect de la gare d'Arras bombardée : « Après la cathédrale et l'hôtel de ville, la gare est le centre d'un troisième pâté de démolitions. Sa carcasse métallique a plus résisté que les murailles aux violents déplacements d'air causés par les explosions. Je suis sûr que les ingénieurs de l'avenir verront là un argument pour prôner le ciment armé²⁰⁵. » Si pour les soldats la gare a pu symboliser le lieu de l'arrivée, l'endroit où descendant du train ils rentrent de plain-pied dans la guerre, pour beaucoup de civils la gare du front a une toute autre représentation. Elle devient l'endroit à atteindre pour tenter de retrouver un être cher ou pour participer au combat.

Rejoindre le front

Durant le premier conflit mondial il y eut de nombreux civils, des femmes et surtout de jeunes adolescents, qui tentèrent de rejoindre le front pour se battre. La plupart n'arrivèrent même pas dans la zone des Armées²⁰⁶ ou si ce fut le cas furent vite renvoyés, à l'image de ce garçon de 14 ans qui est stoppé plusieurs fois à la gare de Perrache alors qu'il tente de rejoindre le front d'où il avait été renvoyé quinze jours plus tôt après une tentative réussie²⁰⁷. Un an plus tard le commissaire de la gare de Perrache interpelle deux frères, âgés de 15 et 16 ans, qui étaient bien décidés à rejoindre le front, et s'étaient même armés de chacun un revolver et deux boîtes de cartouches²⁰⁸. De telles tentatives, qu'elles furent réelles ou pas²⁰⁹, n'ont pas pu vraiment aboutir par le simple fait qu'une femme ou qu'un enfant, même déguisés, étaient vite repérés dans la zone des combats. Les civils n'habitant pas la zone du front et qui tentèrent de s'y in-

²⁰³ Édouard CŒURDEVEY, *Carnets de guerre*, op. cit., p. 48.

²⁰⁴ Libermann, Henri, *Ce qu'a vu un officier*, op. cit., p. 7.

²⁰⁵ Zacharie BAQUÉ, *Journal d'un poilu...*, op. cit., p. 143.

²⁰⁶ Comme cette jeune fille de 17 ans déguisée en soldat et repérée par une des volontaires de la *Bahnhofsmmission* de Suttgart in 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 16.

²⁰⁷ AD Rhône, 4M125, journée du 5 mai 1915.

²⁰⁸ AD Rhône, 4M127, journée du 8 mai 1916.

²⁰⁹ Voir Stéphane AUDOIN-ROUZEAU, *La guerre des enfants*, op. cit.,

roduire l'ont généralement fait, eux, pour une raison de cœur. Retrouver l'être cher, le voir à nouveau, le toucher, le sentir même si ce n'est l'espace que d'une nuit, voilà ce qui a motivé la plupart des gens, surtout des femmes, qui ont tenté de rejoindre l'être aimé au front.

Les femmes et les hommes, souhaitant se retrouver dans la zone proche du front, se voyaient confrontés à l'interdiction formelle faite aux femmes de soldats et d'officiers de se rendre dans la zone des Armées. Interdiction décidée dès août 1914, le commandement craignant que cela n'affaiblisse le courage du soldat et perturbe la discipline. Pourtant jusqu'au début de la guerre de position cette interdiction n'est pas respectée ni par les femmes ni par ceux censés les en empêcher. Même si certaines villes, et surtout les hôtels, de la zone des Armées semblent avoir été envahis par les femmes venues de l'arrière, pour l'ensemble de la guerre il faut tout de fois minimiser le phénomène. L'interdiction et les risques encourus, prison pour le soldat, amende pour la femme voire prison en cas de récidive, ont dissuadé beaucoup de couples de tenter l'aventure²¹⁰. Toutefois sur les millions d'hommes mariés et présents au front, si même une partie peu importante a pu ou a tenté de voir sa bien aimée, cela représente un nombre important de femmes qui, sans doute chaque jour, dans la zone des Armées ont tenté de passer outre les contrôles. Ces contrôles ce sont bien évidemment en gare qu'ils ont été les plus nombreux, car pour les visiteurs illégaux elle devient l'endroit à atteindre, mais d'où l'on doit également arriver à sortir.

En effet une visite au front est souvent d'abord associée avec un voyage en train. Ainsi Lily Roze, femme de Georges Roze, s'empresse de répondre à son mari, qui lui a exprimé dans sa dernière lettre son envie de lui faire l'amour, qu'elle ne sera « pas longue à prendre le train » pour aller l'embrasser et même beaucoup plus²¹¹. Toutefois si les femmes habitant dans la zone des Armées circulent également en train, elles sont en minorité comparées aux hommes, et donc plus facilement repérables par les gendarmes ou les employés des gares. Les contrôles systématiques dont elles font l'objet dans les gares de cette zone encouragent certaines femmes de l'arrière à se travestir²¹² ou à user de déguisements, dont le plus utilisé fut le costume de la Croix-Rouge²¹³. Finalement une des meilleures solutions pour ces visiteuses clandestines fut de descendre avant la gare d'arrivée et de finir leur chemin à travers champs, ce qui ne garantissait pas l'absence de contrôle mais évitait celui quasi systématique à l'arrivée en gare.

²¹⁰ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 361-370 ;
Françaises en guerre : 1914-1918, Évelyne MORIN-ROTUREAU (dir.), Paris, Autrement, 2013, p. 76.

²¹¹ *Ibid.*, *Françaises en guerre*, op. cit., p. 68.

²¹² Jean-Yves LE NAOUR, *La grande guerre des gendarmes* p. 358-359.

²¹³ *Ibid.*, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 365.

Les gendarmes sont confrontés à un réel problème face aux tentatives d'incursion dans la zone des Armées de la part des familles mais surtout des femmes et concubines des soldats. Selon l'historique officiel d'après-guerre, « de toutes les mesures prises par le haut commandement pour assurer le maintien de l'ordre, prévenir l'espionnage, et en même temps éviter l'encombrement des trains et des gares, celle dont l'application suscite à la gendarmerie le plus de difficultés est l'interdiction aux femmes de venir voir leurs maris²¹⁴ ». Le principal problème posé par ces visites réside dans le fait que les femmes savent où elles doivent se rendre, ce qui signifie que les maris ont bafoué le secret militaire en révélant leur lieu de cantonnement. Marcelle Lerouge évoque ces femmes « peu satisfaites » qui arrivent en août 1915, dans le lieu de cantonnement de leur mari, mais juste après le départ de ceux-ci²¹⁵.

Les gendarmes se retrouvent également confrontés à de nombreuses personnes ayant obtenu un laissez-passer par une autorité à l'arrière mais qui n'aurait pas dû être délivré²¹⁶. Un procès-verbal « doit être dressé contre toute personne qui circule sans permis régulier, alors même quelle serait de bonne foi ou qu'elle produirait un permis qui serait irrégulier par suite d'une erreur de l'autorité civile ou de l'autorité militaire²¹⁷ ». Ces personnes, qui n'ont pas les justificatifs nécessaires, sont alors renvoyées vers leur gare de départ.

Nombreux sont les exemples des astuces, mais aussi des échecs dus aux contrôles, fournis par les historiens ayant étudié ce phénomène²¹⁸, toutefois une des meilleures sources imprimées à ce sujet est le récit de Colette lors de sa visite clandestine au front en janvier 1915 : « Il est fini, ce beau voyage épouvanté. Me voici – pour combien de jours ? – cachée dans Verdun. Un faux nom, des papiers d'emprunt, ce n'était pas assez pour me garder, pendant treize heures de trajet, du gendarme nouveau style, que la guerre fait subtil, railleur, indiscret, ni de ton commissaire impérieux, gare de Châlons ! En chemin, j'ai rencontré tous les périls : l'amie infirmière commise à l'arrivée des trains de blessés et qui s'écrie : « Vous ici ! », le journaliste devenu militaire et qui s'enquiert : « Votre mari va bien ? Vous allez le voir ? », le médecin-major, qui « comprend » et qui m'adresse des clins d'œil à inquiéter un garde-voie²¹⁹ ... » Lors de son voyage elle peut observer les lueurs et les bruits de la canonnade provenant du front. Cela signifie que certaines femmes de l'arrière, à l'instar de Colette, ont eu une expérience proche de

²¹⁴ in Panel LOUIS N. *La grande guerre des Gendarmes*, « Forcer, au besoin, leur obéissance ? » p. 358.

²¹⁵ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, op. cit., p. 367.

²¹⁶ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 361.

²¹⁷ SHAT, 19N255, 10 avril 1915 *Règlementation sur la circulation dans la zone des Armées*.

²¹⁸ Voir Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 365 à 368 ;

LOUIS N. PANEL, *La grande guerre des Gendarmes*, op. cit., p. 359-362.

²¹⁹ COLETTE, *Les heures longues*, op. cit., p. 37-38.

celle des soldats arrivant au front, à la grande différence près qu'elles n'arriveront jamais dans les premières lignes et que cette expérience restera visuelle et auditive²²⁰. Revenons à Colette qui après avoir observé ce « somptueux tonnerre [...] qui ne déchire pas l'oreille mais sonne dans tous les membres, dans le ventre et la tête » arrive en gare de Verdun et, alors qu'elle est déguisée, envie « ces commerçants verdunois qui passaient devant le gendarme avec un « Ça va ? » et une poignée de main... »²²¹. Lors de son séjour à Verdun elle évoque ces « prisonnières volontaires », « épouses cloîtrées », « amoureuses » dont on connaît la présence mais qu'on ne trahit point²²². Elle-même se décrit comme une « prisonnière bénévole »²²³.

Finalement les seules femmes qui atteignent, avec moins de problèmes, la zone des Armées et du front sont les prostituées qui, elles, passent plus simplement les barrages²²⁴ et la presse de l'arrière s'indigne que les femmes ne puissent circuler plus librement dans la zone des Armées mais qu'on tolère les prostituées²²⁵.

Conclusion

L'histoire de la mobilisation est l'histoire d'un trajet. Trajet entre la caserne et la gare, trajet entre la gare de départ et la gare d'arrivée, trajet entre surprise, peur, acceptation, et abnégation. Il se passe quelque chose d'exceptionnel, un évènement historique, et nouveau pour la majorité de la population. Différents éléments font qu'on trouve le pays uni, soudé, et courageux face à la menace : l'organisation militaire, la musique, les distributions diverses, les chants, les discours, le monde rassemblé dans l'espace public, les enfants qui s'agitent, l'alcool. Mais toutes ces manifestations cachent une peur, une appréhension, de la tristesse, et même pour certains un dégoût de la guerre, qui a aussi été ressentie par beaucoup. Ce sont deux facettes de l'entrée en guerre et des départs vers le front. Cette image extérieure d'un moment exceptionnel a beaucoup marqué les mémoires mais l'autre facette de la mobilisation, ainsi que le souvenir des départs plus tardifs, ont été effacés en grande partie. La griserie patriotique a pris le dessus bien que l'ambiance fût beaucoup plus mitigée. L'ambiance sonore qui pour certains était gage d'enthousiasme, fut dès le départ, pour d'autres, vécue comme un « vacarme »²²⁶ incompré-

²²⁰ À moins qu'elles ne fussent elles-mêmes touchées par un bombardement comme cet officier belge et sa fiancée qui à Ypres « filaient le parfait amour dans un hôtel confortable près de la gare » avant d'être délogés par un obus qui par chance ne les couvrit que de débris, in Jules ALLARD, *Journal d'un gendarme*, op. cit., p. 119.

²²¹ COLETTE, *Les heures longues*, op. cit., p. 38.

²²² *Ibid.*, p. 44.

²²³ *Ibid.*, p.44.

²²⁴ *Françaises en guerre*, op. cit., p. 76.

²²⁵ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 367-370.

²²⁶ Voir la citation du syndicaliste de la CGT in Jean-Jacques BECKER, *1914 : comment les Français...*, op. cit., p. 339.

hensible face à la tragédie qu'est la guerre. Une fois dans le train, la traversée du territoire national a pu convaincre les soldats de l'ambiance identique dans tout le pays, et la nécessité de défendre la patrie. Pourtant alors même que certains partaient en chantant, d'autres revenaient déjà dans le silence et la douleur. Ce voyage vers le front est tout d'abord marqué par l'inconnu de la destination. Personne ne sait où il va être engagé même si les suppositions, les « tuyaux » et les discussions furent nombreuses à ce sujet.

Qu'il s'agisse de la toute première arrivée proche du front ou des suivantes, pour les civils mais surtout pour les soldats beaucoup d'observations sont déjà possibles depuis le train et les gares. L'espace ferroviaire joue pleinement son rôle d'interface entre les deux fronts : le domestique et le militaire. Visions de blessés, de tombes, des lumières du front et des paysages touchés par la guerre ainsi que le bruit du canon sont autant d'expériences visuelles et auditives qui marquent les soldats. Cela les laisse imaginer ce qui va suivre alors qu'ils n'ont même pas livré les premiers combats. L'espace ferroviaire devenant un espace d'introduction du front.

Au début du conflit beaucoup d'autres personnes empruntèrent les trains. Les civils, qui ne peuvent pas disparaître du paysage ferroviaire aussi simplement, mais aussi les étrangers qui, devenus ennemis, allés ou neutres, tentent de rejoindre leur pays ou encore les Parisiens qui fuient devant l'avancée allemande.

PARTIE 1 - CHAPITRE IV

LES RÉSEAUX S'ADAPTENT AUSSI AUX CIVILS

Le trafic civil va subir de longues périodes d'arrêt et de perturbation dans les premiers mois du conflit, et connaîtra d'autres moments de réduction dans les quatre années suivantes, mais ne va jamais stopper complètement sur l'ensemble du territoire des deux pays. Si l'accent est mis sur les premiers mois de la guerre, qui ont marqué un bouleversement dans l'organisation ferroviaire, l'ensemble de la période est traité, particulièrement les derniers mois pour l'Allemagne. Dans quelle proportion ces réductions de trafic ont-elles eu lieu ? Quelles répercussions ont-elles eues sur les gares ? Comment les évolutions du trafic civil sont devenues un indicateur des opérations militaires ?

La militarisation du réseau en ce début de guerre est contrebalancée par une présence tout de même importante de civils. Certains privilégiés rentrent de vacances tandis que d'autres fuient prématurément leurs lieux de résidence qu'ils pensent menacés. Une autre catégorie de civils doit être ajoutée à ce tableau de la mobilisation : les étrangers. Selon que leur pays fut allié, ennemi ou neutre, le traitement les concernant et l'accès aux transports ferroviaires ont énormément varié. Comment autour de l'espace ferroviaire se jouent les différents destins de nombreux civils ?

Les fuyards sont un phénomène français, et plus exactement parisien. Face à l'avancée de l'armée allemande cumulée aux souvenirs de l'occupation de 1871, une partie importante de la population de la capitale décide de fuir, devant un danger qui n'est encore pas du tout concret. Fin août début septembre, la ville, dont les gares sont une des portes de sortie, se vide toujours plus. Quelles furent les répercussions de ces fuites sur l'espace ferroviaire ?

Évolutions du trafic civil

Mobilisation et première suspension

En France le 31 juillet 1914 à 21 heures, alors que la mobilisation n'a pas encore été proclamée, les transports de couverture commencent et selon les plans de l'état-major se déroulent jusqu'au 3 août à midi. Cette « prémobilisation » s'effectua sans problème en plus du transport de marchandises, qui aurait toutefois pu être suspendu si le besoin s'en était fait ressentir¹.

¹ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 84.

Avant même la mobilisation générale et la déclaration de guerre, le transport militaire avait donc déjà la priorité sur les autres transports commerciaux. Dès le 1^{er} août 1914 un arrêté ministériel suspend jusqu'à nouvel ordre les échanges commerciaux, voyageurs et marchandises, à grande et petite vitesse. Les billets pour voyageurs civils ne sont plus délivrés. Cette décision est communiquée par voie d'affiche dans toutes les gares². L'abbé Poulin, de Lons-le-Saunier, écrit dans son journal à la date du 2 août : « Hier déjà des trains étaient supprimés. Aujourd'hui il n'est plus parti de voyageurs après 4 h 1/4, tous les autres trains étant supprimés ou réservés pour les militaires. » Il ajoute le 3 août : « Tous les trains de la journée sont des trains militaires³ ». En Allemagne, le chef du Feldeisenbahnwesen gère l'ensemble des réseaux, et la priorité au militaire est également la règle d'or. Le 1^{er} août 1914 une affiche intitulée « Changement dans le fonctionnement du chemin de fer allemand » est affichée dans les gares⁴. Le transport de marchandises, de fret exprès et de bétail est arrêté. Le transport des personnes et des bagages pendant le 2 et 3 août est encore assuré par trains normaux. Si un train est annulé pour raison militaire, l'information sera affichée en gare. À partir du 4 août le transport du public ne se fait plus que via des trains militaires locaux à condition que ces trains ne soient pas complètement occupés par des militaires. L'affiche précise encore que toutes les contestations, plaintes et tentatives de transports de marchandises ou de bétail sont inutiles car les agents du train n'y donneront pas suite. Quant à une réouverture complète ou partielle du trafic comme en temps de paix, les informations suivront.

Bien sûr cette exclusivité subite du ferroviaire pour le militaire ne s'est pas faite sans heurt. Tout d'abord cela a demandé un effort de travail très intense pour les cheminots. En France par exemple, tous les wagons de marchandises encore pleins ont dû être libérés pour le 2 août à 18 heures⁵. Théoriquement ces marchandises doivent être récupérées par les destinataires ou les expéditeurs, dans les faits elles vont encombrer les gares et les stations pendant plusieurs jours, alors que le mouvement de mobilisation le plus important de l'histoire débute au même moment⁶. En Allemagne les trains de marchandises sont déchargés à l'endroit où ils stationnaient à l'annonce de la mobilisation. Les wagons couverts devant servir pour le transport des chevaux et des hommes et les wagons découverts pour les engins à moteur et les canons⁷.

² Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 84.

³ Pierre LACROIX, *L'été 1914 à Lons-le-Saunier*, *op. cit.*, p. 315 et 316.

⁴ Hermann STRUNK, *Mobilmachung und Aufmarsch...*, *op. cit.*, p. 4 „Änderung im deutschen Eisenbahnbetrieb“

⁵ Anne Desplantes cite le chiffre de 9 850 wagons déchargés en quelques heures rien que pour le réseau État. Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 112-113.

⁶ Voir l'exemple de la gare de Villers-Cotterêts in Édouard CŒURDEVÉY, *Carnets de guerre*, *op. cit.*, p. 38-40.

⁷ Andreas KNIPPING, *175 Jahre Eisenbahn...*, *op. cit.*, p. 79.

Des deux côtés du Rhin, ces décisions ont laissé beaucoup de voyageurs, n'ayant pas la moindre idée du temps qu'allait durer cette interdiction, dans une situation très désagréable. Ainsi Charles le Goffic, bloqué par la mobilisation dans une petite commune de Bretagne, tente dans la première semaine de savoir si un train à destination de Paris sera affrété. Il se heurte au chef de gare excédé de cette question récurrente chez les civils. Cinq jours plus tard il réitère sa demande, mais les employés de la gare n'en savent toujours rien. N'osant plus se présenter au guichet de la gare, il écrit désespéré : « À quoi bon ? Nous sommes bloqués ici jusqu'à la fin de la guerre sans doute ; nous ne partirons jamais ; au fronton du décevant édifice, je crois lire les mots fatidiques : *Lasciate ogni speranza*⁸... » Combien de civils se sont retrouvés dans cette situation, bloqués lors d'un déplacement, empêchés de se rendre là où ils avaient prévu ?

Pour bien comprendre ce que furent les premiers jours du mois d'août 1914 dans les gares il faut pouvoir s'imaginer la masse humaine devant et/ou voulant être transportée. Pendant les trois premiers jours de la mobilisation, en France, ce sont plus de 10 000 trains d'hommes mobilisés qui sont en circulation⁹. En Allemagne, la mobilisation s'effectue sur deux fronts et pour une population plus nombreuse qu'en France. Durant les trois premières semaines d'août 1914 ce sont en tout 21 900 trains qui circulent et qui transportent 5,2 millions d'hommes et 978 000 chevaux¹⁰. En comparaison, en 1870 la mobilisation s'était effectuée avec 1 300 trains en tout. Ce ne sont que les chiffres pour le transport des hommes et chevaux. Il faut y ajouter les trains de matériel¹¹ et le ravitaillement pour l'armée. Les mobilisés ne sont pas les seuls hommes en déplacement. Le nombre de volontaires cherchant à se faire enrôler, et qui voyagent plusieurs fois dans ce but, est aussi très important.

Pour les tout premiers jours de la mobilisation beaucoup de civils sont également présents en gare. La raison majeure, au vu des témoignages et des sources, semble le retour prématuré des vacanciers, qu'ils aient des obligations militaires ou non. Bien qu'à cette époque prendre des vacances signifie automatiquement l'appartenance à une classe privilégiée de la population, ces voyageurs semblent tout de même être en nombre important. Le commissaire spécial de Bordeaux signale le 2 août que « le mouvement de voyageurs a été considérable dans les gares de Bordeaux durant la nuit dernière et tout aujourd'hui. La plupart des familles qui s'étaient rendues dans les stations thermales et balnéaires des Pyrénées sont reparties précipitamment

⁸ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, *op. cit.*, p. 52. Dante, La divine comédie, inscription devant la porte de l'enfer, « abandonne tout espoir », et la suite que l'auteur ne marque pas, « en rentrant ici ».

⁹ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 86.

¹⁰ Andreas KNIPPING, *175 Jahre Eisenbahn...*, *op. cit.*, p. 79 et aussi *Wehrmacht Zeitung in Freiburg* КТБ.

¹¹ 400 000 tonnes pour l'Allemagne selon Andreas Knipping, *Ibid.*, p. 79.

pour rejoindre leur domicile ou le centre de leurs affaires. Le retour vers Paris a été particulièrement accentué ; les trains ont dû être dédoublés, les compartiments comprenaient parfois le double des voyageurs prévus¹² ». En Allemagne cela n'est pas différent, à l'instar du jeune Sebastian Haffner qui perçut tout d'abord le déclenchement du conflit mondial comme un événement venant gâcher et interrompre ses vacances d'été¹³. Début août 1914 les gares berlinoises sont bondées de monde, beaucoup d'enfants voyagent seuls et ont besoin d'aide, les montagnes de bagages s'accumulent car il n'y a plus de porteur ni de calèche. Des scènes de chaos qui ne se limitent pas à Berlin puisque les autres grandes villes du pays subissent la même affluence¹⁴.

Pour l'Allemagne s'ajoute le problème d'une répartition très inégale de la population. Les grosses régions citadines de Berlin, de la Westphalie, de la Rhénanie, de la Haute-Silésie et de Saxe concentrant une part importante de la population ont vu leurs gares être très surchargées.¹⁵

Le problème posé par le retour des vacanciers ne va pas se limiter aux premiers jours du mois d'août puisque le 27 août à la gare du Nord « de nombreuses familles en villégiature sur les plages de la Manche viennent précipitamment à Paris¹⁶ ». À cette période ces voyageurs viennent s'ajouter au nombre de réfugiés très important qui durant tout le mois d'août ont fui la Belgique et les territoires menacés de la France du nord et de l'est. Pour le commissaire spécial de la gare du Nord c'est une « avalanche de voyageurs » et un « torrent de réfugiés qui se déverse dans la capitale. » Ses services en ont décompté une douzaine de mille rien que pour le 26 août¹⁷. Sur la seule période du 20 au 30 août ce sont un million de personnes qui sont acheminées vers Paris¹⁸. L'Allemagne connaît le même problème avec l'afflux de réfugiés de la Prusse orientale, dans les gares prussiennes, après les premières invasions russes. Le journal de Königsberg décrit les trains bondés de civils et des biens qu'ils ont pu emporter envahissant les gares, campant tout autour, et se mélangeant aux soldats¹⁹.

Il n'y a pas que les réfugiés qui cherchent à quitter leur lieu de résidence mais aussi beaucoup d'étrangers. Il y a ceux qui sont devenus tout à coup ennemis et pour qui des trains spéciaux

¹² A.N, F/7/12936, 2 août 1914

¹³ Voir les premières pages du livre de Sebastian HAFFNER, *Geschichte eines Deutschen, Erinnerungen 1914-1933*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 2000 ; *Histoire d'un Allemand, Souvenirs 1914-1933*, Arles, Actes Sud, 2003.

¹⁴ Rundschreiben der dmb, Berlin, novembre 1914, p. 2 ; Michael Stöcker, „Augusterlebnis 1914“ in Darmstadt, op. cit., p. 108 ; Anne Desplantes insiste aussi sur les bagages qui s'accumulent dans les gares françaises in *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 112.

¹⁵ Mathias ERZBERGER, *Die Mobilmachung*, op. cit., p. 12-13.

¹⁶ A.N, F/7/12936, Rapport du 28 août, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris.

¹⁷ *Ibid.* 27 août 1914.

¹⁸ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 10.

¹⁹ *Journal de Königsberg du 24 août in Brackmann, August, Aus der Fluchtbewegung in Ostpreußische Kriegshefte auf grund amtlicher und privater Berichte.* p 13-14.

sont défretés. Il y a aussi beaucoup d'étrangers qui veulent rentrer dans leur pays d'origine comme ce fut le cas pour beaucoup d'Espagnols ou d'Italiens en France. Pour la France il faut ajouter à cela les premières troupes coloniales et alliées qui arrivent au mois d'août sur le territoire, telles les troupes anglaises qui débarquent dès le 12 août dans les ports, et donc les gares de Boulogne-sur-Mer, Rouen et Le Havre²⁰. Enfin, assez rapidement ce sont les premiers transports de blessés qui viennent s'ajouter au nombre déjà important de convois.

Ce sont donc tous ces différents types de personnes qui ont rendu beaucoup de gares bondées au mois d'août 1914 et ont provoqué la saturation des réseaux, obligeant les commandements à assouplir quelque peu la suppression des trains pour les civils.

Assouplissement de l'interdiction

En France cet assouplissement se fit de façon tout à fait inégale selon les régions et les nécessités locales. Dès le 1^{er} août le ministre de la guerre français décide « à titre exceptionnel » de maintenir le service des voyageurs et des colis postaux sur certaines lignes et même en intégralité sur certaines lignes de Paris et sa banlieue²¹. En 1914 pour beaucoup de citoyens et pour les échanges commerciaux le train est devenu bien plus qu'une habitude, c'est une nécessité parfois quotidienne. Ainsi le 4^e bureau de l'état-major demande le 13 août, selon la disponibilité sur les réseaux, une reprise du trafic commercial pour assurer les « transports et échanges indispensables à la vie même du pays »²². La photo d'une affiche prise par le photographe Lansiaux confirme la reprise progressive du trafic à partir du 19 août 1914, et la possibilité d'obtention de titres de transport gratuit pour les habitants du gouvernement militaire de Paris.²³ Pour le transport de marchandises la priorité fut donnée au ravitaillement destiné à la population civile. Par exemple via le réseau du P.O. (Paris-Orléans) les denrées de première nécessité sont acheminées dans les premiers jours de la mobilisation vers la capitale et les grands centres urbains. Le réseau Nord en fera de même, et de façon toujours plus large, du 2 au 13 août pour les communes établies en dehors de la zone des Armées²⁴. En effet le ravitaillement de la population fut un point devenu rapidement critique au début de guerre suite à la diminution massive du trafic commercial. L'abbé Poulin, dès le 6 août, craint un début de famine dans sa région parce que le manque de farine et de blé se fait fortement ressentir et qu'il y a une « impossibilité d'en

²⁰ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 92

²¹ *Ibid.*, p. 114.

²² *Ibid.*, p. 116-117.

²³ Voir annexe. 148-73685-13.

²⁴ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 115-116.

faire venir d'ailleurs, tous les trains étant mobilisés exclusivement pour le service militaire, et la Suisse nous étant fermée depuis la mobilisation de ce pays »²⁵. À Bar-le-Duc, dans la Meuse, la disette commence à sévir le 20 août car la ville n'est approvisionnée que par les trains journaliers.²⁶ La chambre de commerce demande alors à l'autorité militaire d'accrocher des wagons en queue des transports militaires pour alimenter la population. Même certaines entreprises travaillant pour la défense nationale s'en trouvent désorganisées dans leur approvisionnement et leurs envois de commandes.²⁷

En Allemagne suite à l'entrée en guerre quasi simultanée de la France, de la Grande-Bretagne et de la Russie beaucoup d'importations stoppèrent. La mobilisation et la priorité aux transports de troupes, puis au transport pour les industries fournissant l'armée, ont engendré pour certaines villes et places fortes dans les premiers mois de 1914 un manque important dans l'approvisionnement de denrées tels que le sel, la viande et les pommes de terre²⁸. À partir du 5 septembre 1914, le trafic pour la poste et les marchandises va reprendre entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie²⁹. Les horaires et la fréquence du temps de paix (*Friedensfahrplan*) reprendront en Allemagne à partir du 10 octobre 1914³⁰.

En France malgré la théorique suppression des trains pour les civils, dès le 5 août le réseau État rouvre ses lignes aux voyageurs mais le nombre de trains reste réduit³¹. Le bulletin des communes du 7 août tient la population informée des évolutions du trafic : « Les grandes opérations qui se poursuivent actuellement mettent l'autorité militaire dans la nécessité de se réserver la plus grande partie de la circulation sur les voies des différents réseaux de chemins de fer. En conséquence, les trains supplémentaires qui avaient été mis en marche au départ de Paris, en ces derniers jours, sont temporairement supprimés. Les trains journaliers du service ordinaire étant seuls maintenus.³² » À partir de la deuxième quinzaine d'août, une fois le gros de la concentration des troupes achevé, la situation s'améliore mais reste toujours dépendante des opérations militaires³³. Si les civils vont, progressivement, pouvoir de nouveau voyager, les

²⁵ Pierre LACROIX, *L'été 1914 à Lons-le-Saunier*, *op. cit.*, p. 324-325.

²⁶ Depuis le 3 août les trains de service ordinaire sont rebaptisés train de « service journalier » et trains « poste ». Ils sont accessibles aux voyageurs et pour les marchandises dans la limite accordée par l'autorité militaire. Le train poste correspond au train express du temps de paix, mais ils sont très limités en nombre. Les commissions gèrent et décident du trafic. Anne Desplantes, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 115 notes 15 et 16.

²⁷ *Ibid.*, p. 129-130.

²⁸ Mathias ERZBERGER, *Die Mobilmachung*, *op. cit.*, p. 14-15.

²⁹ BArch, R 4101/307, *document du 29 août et 3 septembre 1914*.

³⁰ BArch, R 5 / 6183, *Geschäftsbericht der Westfälische Landeseisenbahngesellschaft, April 1914 – März 1915* p. 13.

³¹ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, Chiffres et détails dans la note 17 p 115.

³² AD Rhône. 1M381. *Bulletin des communes*. 7 août 1914.

³³ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 117.

temps de trajets sont très variables. « Depuis hier il y a un train pour les voyageurs sur chaque ligne et en chaque sens, à des heures qui sont affichées en gare. Mais si on sait quand on part, on ne sait pas quand on arrive, tous ces trains étant des trains militaires d'abord³⁴ », note l'Abbé Poulin à la date du 11 août. De l'autre côté de la France, en Bretagne, la situation est la même. Charles le Goffic apprend qu'un train est enfin organisé pour le dimanche 9 août à 5 h 30 du matin, le nombre de voyageurs sera limité, les bagages ne sont pas autorisés et si l'heure du départ est garantie, celle de l'arrivée ne peut l'être. « 9 août, date mémorable où, pour la première fois depuis le début de la mobilisation, les communications furent rétablies entre la Bretagne et la capitale³⁵ ». Pour lui le voyage entre Lannion et Paris, entrecoupé d'arrêts de plus de deux heures dans chaque gare importante du parcours, durera trente-deux heures au lieu de neuf heures en temps normal. Cela n'a toutefois rien d'étonnant puisque depuis le 3 août la différenciation entre les trains lents, 30 km à l'heure, et les trains rapides, 80 km à l'heure n'existe plus. Seule la marche de 30 km/h subsiste dans les deux pays³⁶. Les civils comme les soldats vont devoir s'habituer à la lenteur des trains puisque les temps de trajets particulièrement longs pour des distances parfois assez courtes vont être un des signes distinctifs du transport ferroviaire, en Allemagne comme en France, durant la Première Guerre mondiale.

Même si le trafic pour les civils reprend progressivement, l'affluence dans les trains reste énorme, et cela a pu en décourager beaucoup. Ainsi le prêtre Alexandre Poncet d'abord bloqué en France avec la suspension du trafic civil, ne retourne à Londres que le 24 août « vu ensuite la difficulté de trouver place dans les trains bondés de voyageurs³⁷ ».

Une reprise progressive mais dépendante des opérations militaires

Si l'Allemagne a pu assez rapidement remettre en place le service du temps de paix, cela fut plus compliqué pour la France. Précisons que la différence de cette reprise entre les deux pays est assez logique compte tenu de l'emplacement du front. La difficulté pour l'Allemagne de devoir assurer les transports sur deux fronts n'a pas été moindre mais la guerre ne se déroulait pas sur son territoire et la majorité des déplacements de troupes pour le front l'Ouest se faisait en Belgique et en France, en partie à l'aide du matériel récupéré dans ces deux pays. Deux facteurs qui permirent, une fois le gros de la mobilisation terminée, de pouvoir s'occuper de la remise en place du service du temps de paix. Ces avantages fournis par l'occupation de territoires, de-

³⁴ Pierre LACROIX, *L'été 1914 à Lons-le-Saunier*, op. cit., p. 328 (11 août).

³⁵ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, op. cit., p. 52-54.

³⁶ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 115. + *unsere Eisenbahnen* p 48.

³⁷ Alexandre PONCET, *Un prêtre aux armées*, op. cit., p. 42. Voir aussi Éric ALLARY, *La Grande Guerre des civils*, op. cit., p. 41.

viendront, au fil de la guerre et avec l'augmentation des territoires occupés, un problème logistique et matériel majeur pour l'Allemagne³⁸. En début de guerre quand les combats sont encore proches des régions frontalières, comme en Lorraine allemande, la suppression du trafic civil pour ces territoires peut alors être synonyme d'activité nulle en gare si à cela s'ajoute une pause des transports militaires. C'est ce que décrit Adrienne Thomas à propos de la gare de Metz le 17 août 1914 : « La gare est déserte. Aucun train n'y entre. De temps en temps des sentinelles. Sinon personne à part nous³⁹ ».

En France l'évolution des combats influe énormément sur la reprise du trafic. L'évolution du trafic civil est même un bon indicateur de l'évolution des opérations militaires. Grâce aux rapports d'août 1914 du commissariat spécial de la Gare du Nord à Paris (police des chemins de fer) on remarque que les trains vers le nord et la Belgique n'ont pas les mêmes stations terminus. Si le 3 et le 4 août 1914 des trains internationaux sont mis à disposition pour rejoindre l'Angleterre, la Belgique et la Hollande, deux semaines plus tard ces trains commencent à réduire leurs destinations. Le 19 août la compagnie du Nord met encore des trains express à destination de Bruxelles, de Boulogne-sur-Mer, et de Lille. Le 21 août les trains pour la Belgique n'atteignent plus Bruxelles mais vont à Tournai « sans incidents ». Le 23 août les trains pour le nord ne dépassent plus Lille, et le 26 août ils ne dépassent plus Saint-Quentin et Arras. Enfin le 28 août si Boulogne-sur-Mer est toujours desservie, la gare d'Arras est en train d'être évacuée et le commissaire craint que Saint-Quentin ne doive subir le même sort⁴⁰.

La bataille de la Marne marque une nouvelle période de grosses restrictions. D'une façon plus générale en raison des nombreux revirements et conséquences de la guerre de mouvement – la course à la mer, l'évacuation de Paris en septembre (gouvernement, administrations, œuvres d'art, et beaucoup de Parisiens), l'évacuation du matériel des réseaux menacés par l'ennemi, et une nouvelle vague de réfugiés⁴¹ – le trafic fut maintes fois interrompu pour tout transport qui n'était pas indispensable à l'armée.

Le 1^{er} septembre 1914 la cessation des transports commerciaux entre en vigueur sur le réseau Nord et est effective jusqu'au 1^{er} novembre⁴². Bien que fin septembre, Bordeaux et la Bretagne soient de nouveau reliés à Paris et que progressivement le réseau du P.O., n'étant plus compris

³⁸ Voir chapitre sur « personnel ».

³⁹ Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird soldat*, op. cit., p. 162

„Der Bahnhof liegt ausgestorben da. Kein Zug läuft ein. Hin und wieder Posten. Sonst niemand außer uns“.

⁴⁰ A.N, F/7/12936, *Rapport du 28 août 1914, Police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du Nord – Paris.

⁴¹ Dans derniers jours d'octobre 42 600 réfugiés furent évacués en 6 jours. Anne Desplantes, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 110, note 99.

⁴² Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 118.

dans la zone des Armées, peut rétablir son trafic civil dans l'essentiel, la reprise du trafic inter-réseau ne débute qu'en octobre⁴³. À partir de mi-novembre, avec la stabilisation du front, la reprise se fait progressivement. La communication se fait toujours par voie d'affiches dans les gares pour prévenir les voyageurs des disponibilités. Des signes forts sont envoyés au public comme la reprise de l'émission des billets et des cartes d'abonnements. Début novembre pour les réseaux de l'Intérieur tout type de ticket était délivré, et certains express de jours et de nuits furent mis en place. Pourtant tout n'est pas encore parfait puisque, par exemple, en novembre un peu moins de 50 % des trains d'avant-guerre étaient en circulation sur le réseau État⁴⁴.

On l'a compris, il est difficile d'être très exact sur les évolutions du trafic pour les civils car la situation a varié de jour en jour pour certaines zones, et comme souvent une interdiction théorique n'était pas toujours significative d'une impossibilité complète de voyager. Toutefois beaucoup de voyageurs ont dû s'armer de patience et certaines gares ont pu connaître selon les jours, et selon leur accessibilité au public, des moments d'affluence extrême ou d'accalmie relative. Car si les civils n'avaient parfois plus accès à la gare, le trafic militaire restait lui intense.

Ces variations dans l'activité des gares se ressentent très bien à la lecture des carnets du service journalier des locaux de police de la gare de Perrache⁴⁵. Alors que durant les mois précédant la guerre la plupart des « événements » consignés dans ces registres concernent l'interpellation de voyageurs sans ticket, d'objets divers perdus ou retrouvés, et la présence de vagabonds dormant ou restant dans la gare sans intention de voyager, cela change clairement dès le début du mois d'août. Les vagabonds ne sont plus cités durant les premiers mois, car la surveillance a été renforcée, et la plupart des affaires concernent des militaires ou des transports d'étrangers. En résumé la guerre fait clairement son apparition dans les carnets, mais surtout, et on pourrait s'en étonner, les rapports des journées sont en moyenne beaucoup plus courts qu'en temps de paix, et beaucoup de journées ne comptent aucun rapport, ce qui était plus rare en temps de paix. Rien que pour le mois d'août et de septembre ce sont 13 journées vierges de rapport chaque mois⁴⁶, puis 11 en octobre, 8 en novembre et 11 en décembre⁴⁷. Progressive-ment au fil de l'automne et dans les premiers mois de janvier les rapports deviennent toujours plus importants et le rôle joué par les civils dans les différentes affaires augmente également. Cela signifie que malgré une activité militaire dense, les interruptions du service aux voyageurs

⁴³ *Ibid.*, p. 120.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 118-120.

⁴⁵ AD Rhône, 4M125 *Commissariat Perrache, Service journalier*.

⁴⁶ 4, 8, 9, 10, 13, 14, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 29 août ; 1, 2, 3, 12, 13, 16, 17, 18, 22, 24, 25, 26, 28 septembre 1914.

⁴⁷ 1^{er} 2, 3, 6, 15, 16, 17, 19, 23, 26 octobre ; 1^{er}, 9, 11, 16, 19, 23, 24, 27 novembre ; 6, 7, 11, 12, 13, 14, 17, 19, 22, 25, 26 décembre.

influençaient fortement les événements qui ont pu se passer dans l'enceinte de la gare. Il faut aussi ajouter que Lyon n'est pas une ville très proche des grandes batailles du début de la guerre, et que son importance toujours grandissante au fil de la guerre, de par son rôle central dans le service des permissionnaires et surtout du service médical, n'a pas encore du tout atteint son apogée.

Une reprise du trafic civil non prioritaire

Une fois passés les premiers mois très mouvementés de la guerre, et alors que le front se fige et que les combattants s'enfoncent dans la terre, le chemin de fer va pouvoir être réorganisé progressivement, même si la priorité absolue reste aux transports militaires. Toutefois certains secteurs s'impatientent face aux lenteurs pour une remise en marche « normale » du chemin de fer. Ainsi en décembre 1914 le syndicat d'initiative de Nice et de la Côte d'Azur, fait parvenir une lettre au gouvernement, encore installé à Bordeaux, pour encourager la reprise de la vie économique dans la région de Nice⁴⁸. Il s'agit plus exactement du tourisme hivernal sur la côte, dont les étrangers sont la principale clientèle. Derrière une façade très patriotique et des demandes formulées de façon très prudentes, cette lettre dénonce le régime auquel est soumise la région. Si cela n'est jamais précisé clairement on comprend bien que la clientèle visée est une clientèle de luxe et que les demandes et améliorations demandées sont destinées à améliorer les conditions d'une partie favorisée de la population, et de surcroît non-résidente en France pour une majorité. La longue lettre de huit pages explique que la saison hivernale pourrait être sauvée si on portait à la connaissance des touristes étrangers que la Côte d'Azur ne risque rien, car éloignée du front de 1 200 km, et surtout si une amélioration du transport en chemin de fer était encouragée. « La question de l'amélioration du service des trains est pour ainsi dire primordiale. Il faut en effet pour permettre à nos hôtes habituels et aux nouveaux touristes qui seraient disposés à venir hiverner dans notre région, mettre à leur disposition un horaire de trains sensiblement amélioré sur celui actuel au triple point de vue de la commodité, du confortable, et de la rapidité. » Selon le syndicat d'initiative depuis la fin de la mobilisation il s'est produit « un fort désencombrement des voies ferrées » qui rendrait possible cette amélioration du service. Conscient que le retour aux horaires de l'hiver précédent n'est pas possible il demande seulement « de faire circuler un train commode, confortable et suffisamment rapide entre Nice et la région du nord de la France notamment les bords de la Manche. » Si la Manche est particulièrement citée c'est que le syndicat espère faire venir de nombreuses familles anglaises,

⁴⁸ A.N, F/7/12936, document du 21 décembre 1914.

qui viendront d'autant plus volontiers maintenant que, contrairement aux saisons précédentes « les nombreux Teutons qui nous infestaient » ne risqueront plus de venir. L'établissement d'un train rapide Bordeaux-Marseille-Nice permettrait aussi de relayer la région à la capitale momentanée du gouvernement français, et ainsi de permettre aux familles françaises qui ont fui Paris au début de la guerre et qui se trouvent dans le sud-ouest de venir pour l'hiver sur la Côte d'Azur. Le syndicat essaye donc d'obtenir l'établissement de trains d'un standing et d'une rapidité élevée, et pourtant même trois ans plus tard les permissionnaires voyageront encore dans des conditions déplorables.

Mais ce ne sont pas les seules exigences du syndicat concernant le service du chemin de fer. Le service de marchandises devrait aussi être amélioré, tant dans la rapidité que dans la régularité, un point sur lequel la majorité des Français de toutes les régions aurait sûrement acquiescé. Sauf qu'ici la raison invoquée est « que pour les besoins de sa clientèle hivernale (la ville) doit recevoir tant de produits et marchandises diverses du dehors » ; autant dire des produits qui ne sont pas de première nécessité. Trois mois avant cette lettre certaines régions avaient de grandes difficultés dans leur approvisionnement à cause du même service de chemin de fer surchargé et au moment où les combattants s'apprêtent à passer le premier hiver dans les tranchées, les exigences du syndicat d'initiative semblent bien éloignées des nécessités engendrées par la guerre, et de la réalité de celle-ci. Ces exigences reflètent le décalage avec la réalité, de par l'éloignement important avec les zones de combat, qu'on put avoir certaines régions totalement épargnées par la guerre⁴⁹.

Le reste est du même acabit. Le syndicat d'initiative espère que les hôtels « bien installés » pourront être épargnés par les réquisitions pour le service de santé, puisque les hôtels permettent aux hôtes de passer les premières nuits le temps de trouver « la villa ou l'appartement qui leur convient ». La non-réquisition des hôtels encore libres est une « condition sine qua non de la reprise de la vie économique ». Le syndicat va même jusqu'à proposer que pour la literie nécessaire aux blessés, on fasse appel aux familles aisées « et même à la classe pauvre » plutôt que de réquisitionner celle des hôtels. La lettre passe encore en revue les déficits du service postal et télégraphique, et aimerait que certains loisirs tel le golf, le tennis ou le vélodrome, au moins pour les étrangers « qui n'ont pas comme nous Français, les mêmes raisons et sentiments d'être réservés à ce sujet », soient de nouveau autorisés. Les fêtes restent exclues de leurs pensées mais la réouverture des terrasses de cafés, comme apparemment déjà autorisée dans

⁴⁹ Sur ce sujet, voir par exemple. Jean-Jacques BECKER et Stéphane AUDOIN-ROUZEAU, *La France, la nation la guerre*, *op. cit.*, p. 323 ; Anne DESPLANTES explique aussi que les plaintes sur le ravitaillement sont plus importantes dans le midi de la France in *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 131.

d'autres villes dont Bordeaux, serait très souhaitable. Enfin pour que les étrangers soient bien au courant de la possibilité de venir passer l'hiver à Nice et sa région, dans des conditions de sécurité inchangées avec les années précédentes, le syndicat d'initiative souhaiterait qu'une circulaire officielle soit envoyée par le ministère des affaires étrangères à tous les consuls français des pays neutres et alliés. Pour tout cela le gouvernement doit soutenir leur cause et en premier lieu le ministère de la guerre, pour empêcher que la compagnie du PLM « malgré sa bonne volonté fût obligée de se retrancher derrière l'autorité militaire devenue en fait maîtresse absolue de ses lignes⁵⁰ ».

On l'aura compris, dans un décalage total avec la réalité de la guerre, le syndicat d'initiative tente d'obtenir des améliorations pour une partie très aisée de la population et pour les touristes étrangers. Si ce document peut paraître très choquant, il est aussi le reflet d'un phénomène toujours plus important au fil de la guerre, celui du fossé se creusant entre la vie quotidienne des soldats et celle des civils de l'arrière. La guerre que tous avaient espérée rapide, s'allonge indéfiniment et les plaisirs et distractions du quotidien d'avant-guerre refirent rapidement surface. Tels les billets de bains de mer, tickets réduits de trains pour les destinations côtières, qui dès l'été 1915 furent ouverts à la vente toute la saison estivale jusqu'au 30 octobre pour les accès aux plages de Dieppe jusqu'à l'embouchure de la Gironde⁵¹.

Un trafic qui augmente

La reprise progressive du trafic des voyageurs a donc pu avoir de multiples facettes et répercussions. D'une manière générale l'intensité du trafic n'est pas seulement revenue au niveau d'avant-guerre, il a même connu une courbe montante. En France le trafic commercial, après avoir été interrompu au début de la guerre, avait fin 1918 dépassé le niveau de 1913⁵².

En Allemagne, même constat : dans un premier temps les compagnies ont vu leurs revenus baisser en raison de la suspension d'une partie de leur activité, ne compensant cette perte que par le transport des soldats, et des chevaux, mais au bout d'un certain temps elles ont vu ceux-ci augmenter. Tout d'abord car l'autorité militaire paye le transport de ces troupes, mais aussi la location de certains locaux et l'énergie utilisée pour les chauffer ou les éclairer. La question du paiement des dépenses entre les compagnies et le ministère de la guerre se retrouve dans énormément de documents officiels et a coûté beaucoup de temps et de paperasse aux différentes administrations. Ensuite l'activité commerciale du chemin de fer ne va cesser d'augmenter. En

⁵⁰ A.N, F/7/12936, document du 21 décembre 1914.

⁵¹ *Le Petit Journal*, mercredi 30 juin 1915, Paris, <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32895690>.

⁵² Georges RIBEILL, *Les cheminots en guerre*, op. cit., p. 26. Chiffres précis pour chaque compagnie p 27-28.

prenant par exemple les bilans annuels de la compagnie du *Westfälische Landeseisenbahngesellschaft* on observe que si en 1915-1916 les chiffres du nombre de transports de personnes étaient moins bons qu'en 1913-1914, ils étaient déjà un peu meilleurs qu'en 1914-1915. Dès 1916-1917 ils dépassèrent les résultats de 1913-1914. En 1917-1918 suite à l'augmentation du coût de la vie, les prix des billets grimperont mais les transports furent plus nombreux que l'année précédente. Le constat est le même jusqu'en 1918-1919, les chiffres ne cessèrent d'augmenter chaque année⁵³.

Cette augmentation a eu lieu pour l'ensemble des réseaux d'Allemagne à partir de 1916. Même si 51 % du transport de personnes concerne les militaires, notamment en raison des permissions commencées en 1915⁵⁴, il y a d'autres raisons à cette augmentation en milieu de guerre. Avec l'instauration du plan Hindenburg à partir de décembre 1916 beaucoup plus de gens se déplacent pour travailler. Les mauvaises récoltes de 1916 engendrent le déplacement aller-retour des habitants des grandes villes, qui tentent de s'approvisionner directement dans les campagnes⁵⁵. Ce phénomène aurait surchargé et dérégulé le trafic des civils et des marchandises, s'ajoutant à une activité déjà très importante pour les employés du chemin de fer qui sont depuis le début de la guerre en sous-effectif et surchargés de travail. Ce manque constant de matériel et de personnel n'a pu être réglé durant la guerre et les cheminots ont dû, en l'état, faire face à cette augmentation du trafic commercial. Si le trafic civil a parfois connu des interruptions, cela serait incomparable avec ce qu'on put faire les ennemis de l'Allemagne, tels les Anglais qui auraient supprimé des lignes entières. Pour l'Allemagne cela aurait été inimaginable et très mauvais pour l'économie. Le service de presse de guerre (*Kriegspresseamt*) en appelle à la compréhension du peuple, face aux suspensions du service des voyageurs et des permissions. Ceux qui en décident sont conscients des répercussions mais n'ont pas le choix, car l'organisation militaire ne peut faillir⁵⁶.

En France aussi on cherche, à partir de 1917, à limiter les permissions pour soulager les réseaux ferroviaires. Mais cette limitation n'est prévue que pour les permissions de courte durée, 24 ou 48 heures, et donc ne concerne pas les soldats du front⁵⁷.

En effet en plus de la suppression des permissions dans les deux derniers mois de la guerre,

⁵³ BArch, RS/6183, *Geschäftsbericht der Westfälische Landeseisenbahngesellschaft*.

⁵⁴ Chiffres publiés par le service de presse de guerre (*Kriegspresseamt*) en 1918 in Hermann SANTEN, *Die Eisenbahnen im Kriege*, op. cit., p. 19.

⁵⁵ Voir chapitre iii, troisième partie (marché noir).

⁵⁶ Hermann SANTEN, *Die Eisenbahnen im Kriege*, op. cit., p. 19 et 22.

⁵⁷ AML, 115 II 53, document du 10 Février 1917.

le trafic civil dans les régions frontalières va être également suspendu à plusieurs reprises⁵⁸. Cela avait déjà été le cas en début de guerre à l'est de l'empire et l'est à nouveau à la fin de la guerre pour les régions de l'Ouest. Dès le 13 octobre 1918 la presse est chargée de diffuser un appel à la population pour prévenir d'une limitation dans le transport civil. La version officielle est que la priorité est donnée aux transports de denrées et de charbon pour la population. On en appelle à la responsabilité des citoyens afin qu'ils limitent tout voyage qui ne serait pas strictement nécessaire puisque « qui voyage de façon inutile, nuit à la conduite de la guerre et à l'approvisionnement de la population en nourriture et en charbon⁵⁹ ». Mais en réalité la priorité est au Militaire et surtout à l'évacuation des territoires occupés de tout ce qui peut-être utile à l'Allemagne. En octobre 1918 le commandement militaire est bien conscient que la guerre est perdue, l'armistice a déjà été demandé, et la famine fait depuis longtemps des ravages en Allemagne. On ne sait pas si la population fut dupe face à la suspension du trafic civil et les raisons invoquées mais cela a pu être un indice pour les plus réalistes. La dernière fois que le trafic civil avait été complètement interrompu c'était pour la mobilisation, un signe clair donc d'une démobilisation imminente. Une fois l'armistice signé le trafic civil va reprendre progressivement selon les régions. Pour les habitants des rives du Rhin il est précisé que l'utilisation du train est rendue impossible puisque réservée aux soldats qui rentrent de la zone du front⁶⁰.

Au début de la guerre ce trafic commercial, très impacté par l'éclatement du conflit, va pourtant devoir supporter les transports de civils d'une catégorie particulière, les étrangers.

Départs des étrangers

Départ des ennemis

En ce début de guerre il ne fait pas bon être étranger en pays devenu subitement ennemi, même quand on y réside depuis des années et qu'on y est sincèrement attaché. À Paris les boutiques tenues par des Allemands ou des Autrichiens sont pour beaucoup vandalisées et avoir un accent trop germanique peut vite devenir dangereux.

Le 1^{er} août une affiche intitulée « dispositions concernant les étrangers » est placardée dans les rues de Paris. Il y est indiqué des horaires de trains très précis permettant de rejoindre la

⁵⁸ Voir les documents d'octobre et novembre 1918 in BArch, R 4201/716.

⁵⁹ BArch, R 4201/716, 13 octobre 1918 „dass der die Kriegsführung schädigt und die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Kohlen erschwert, der unnötig reist.“

⁶⁰ BArch, R 4201/716, 12 novembre 1918.

frontière suisse, belge ou espagnole avant la 24^e heure du premier jour de la mobilisation⁶¹. Certains de ces trains partent déjà le jour même, ou tôt dans la matinée du 2 août. Le soir du 2 août quatre trains partis à 13 h 49, 18 h 20, 20 h 40 et 22 h 00 avec à leurs bords respectivement 480, 500, 101, et un voyageur à destination de l'Allemagne. À ceux-ci s'ajoutent trois trains supplémentaires pour Bruxelles, et deux pour Lille partis dans l'après-midi « bondés de voyageurs. Beaucoup d'Allemands étaient dans le nombre⁶² ». On remarque que le nombre des voyageurs diminue de plus en plus selon l'heure du départ. En principe ces étrangers devaient franchir la frontière avant minuit, c'est pour cela que le train de 22 h 00, qui ne put vraisemblablement pas y parvenir, ne comptait qu'un voyageur allemand, et que le suivant parti à 23 h 25 ne comptait aucun ressortissant étranger ennemi. Il se peut qu'il y ait donc eu des Allemands ou Autrichiens bloqués dans les gares françaises non loin de la frontière à partir du 3 août, et qui ont dû être renvoyés vers leur lieu de provenance ou garder sous la surveillance des autorités locales. Le 3 août il n'y a plus de transports d'étrangers à surveiller et « seuls les trains de mobilisations sont mis en marche depuis ce matin⁶³ ».

Les rapports du commissaire de la gare du Nord ne disent pas comment les ressortissants allemands rejoignent leur pays. Passent-ils d'abord au Pays-Bas ou existe-t-il encore des trains qui vont jusqu'à la frontière allemande ? Sachant que les opérations de couverture sont déjà terminées, et que la mobilisation a commencé, deux phases qui ont normalement engendré une surveillance accrue des frontières et l'interruption de toutes les voies de communication entre les deux pays, cela semble peu probable. Est-il possible de conduire les trains jusqu'au point le plus extrême puis de laisser les civils ennemis rejoindre la frontière à pied ? Cela semble poser le même problème. Pourtant le 20 août le commissaire de la gare du Nord rapporte l'histoire d'une Belge résidante à Metz, qui faisait partie d'un convoi « d'expulsés » qui le 12 août à 3 heures fut dirigé sur la frontière française. « Le convoi escorté par des soldats baïonnette au canon comprenait des sujets belges, français, russes etc.. Transportés en chemin de fer jusqu'à Novéant, les expulsés ont dû parcourir à pied une quarantaine de kilomètres pour reprendre le train en territoire français⁶⁴ ». Cette histoire semble tout de même difficile à croire surtout plus de 10 jours après le début de la mobilisation.

Il est évident que pour beaucoup il n'était pas possible de partir si vite et que dans tous les

⁶¹ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 18.

⁶² A.N, F/7/12936, *Rapport du 2 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris ; Fernand DEMEULENAERE, *L'Histoire de Douai*, *op. cit.*, p. 16.

⁶³ A.N, F/7/12936, *Rapport du 3 août, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris.

⁶⁴ A.N, F/7/12936, *Rapport du 20 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris.

cas ces trains n'offraient pas assez de place pour tous ceux qui désiraient quitter le pays. C'est ainsi que de nombreuses personnes se retrouvèrent obligées de quitter leur lieu d'habitation, et se virent imposer leur destination, généralement à l'ouest de la France, comme annoncé dès le 1^{er} août par les autorités : « Entre le cinquième et le seizième jour, ils seront transportés par voie ferrée sur des points de refuge provisoires situés dans l'ouest de la France, où seront prévus leur logement et leur nourriture et où on leur donnera du travail, s'il y a lieu. Ils ne devront emporter qu'un maximum de trente kilos de bagages. Ils pourront ultérieurement demander leur transport vers une frontière neutre⁶⁵ ». Ce transport vers une frontière neutre, généralement celle avec la Suisse, fut en effet possible mais prit plusieurs mois, et parfois plusieurs années, avant de se concrétiser. En attendant de retrouver leur pays d'origine, les camps d'internement furent inévitables.

Certains parvinrent encore in extremis à y échapper. La femme d'Hellmut von Gerlach et leurs deux enfants résidant en France au moment de la déclaration de guerre vont connaître un véritable périple pour rejoindre l'Allemagne. Revenus de vacances prématurément vers Paris ils ne peuvent acheter de tickets de train pour Bruxelles, où elle devait retrouver son mari, puisque les Allemands n'ont plus le droit de circuler. Obligée de se signaler à la préfecture de police on lui demande de se présenter le 7 août en gare Saint-Lazare pour être transportée ailleurs, puisqu'à partir du 3 août tous les Allemands se trouvant encore en France sont considérés comme prisonniers, quel que soit leur sexe ou leur âge. « Camp d'internement ! Travail pour mes enfants de huit et neuf ans ! C'étaient de belles perspectives pour une mère⁶⁶ ». Une mère qui va avoir la chance de rencontrer un couple britannique, qui les aidera à trouver un logement, un passeport britannique et un ticket pour Dieppe. Partis de Paris le 5 août, ils purent prendre un bateau pour l'Angleterre le 6 au matin. En Angleterre la circulation des Allemands n'était pas entravée et ils purent prendre un bateau pour la Hollande, et de là rejoindre l'Allemagne par train⁶⁷. Durant le récit de cette aventure il est précisé plusieurs fois que les enfants ne parlaient que français pour ne pas faire remarquer leur origine allemande que ce soit auprès des Français ou des Anglais. En effet, au-delà du fait que beaucoup de ressortissants allemands ou autrichiens furent maltraités durant les premiers jours d'août, ce qu'entreprit la famille de Hellmut von Gerlach était tout simplement interdit. Ainsi le 7 août un ressortissant allemand, ayant obtenu grâce à un ami journaliste un billet de chemin de fer de Calais à Londres et une autorisa-

⁶⁵ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant ...*, *op. cit.*, p. 19.

⁶⁶ Hellmut VON GERLACH, *Die große Zeit der Lüge*, *op. cit.*, p. 22.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 21 à 24.

tion ad hoc, est empêché d'effectuer son voyage par le commissaire spécial de la gare du Nord⁶⁸.

Pour la grande majorité des étrangers ennemis n'ayant pas pu quitter le territoire français à temps, le départ fut donc forcé. Le 6 août 1914 les Allemands et les Autrichiens en résidence ou de passage à Lyon furent évacués en train. Le premier convoi, contenant 600 personnes, partit le matin vers le Puy-en-Velay et le second, avec 850 personnes à son bord, le soir dans la direction de Thiers. « Au train du matin, il y a eu quelques légers désordres ; des femmes de réservistes appelés sous les drapeaux ont voulu détruire quelques menus bagages des Allemands ; des précautions sérieuses ont empêché, le soir, le retour de ce regrettable incident⁶⁹ ». Les « groupes de belligérants » sont montés ensemble en gare, mais un couple allemand en retard fut arrêté par la foule, estimée à 2 500 personnes environ, sur la place au bas des escaliers de la gare Perrache. Leur chapelière et un panier furent arrachés, vidés, et enflammés. Le couple réussit néanmoins à pénétrer dans la gare et à embarquer dans le train. Le service d'ordre réussit à s'emparer d'une grande malle, dont la propriétaire « devant l'attitude de la foule avait pris la fuite à l'intérieur de Lyon⁷⁰ ». Cet incident violent envers des civils se soumettant aux décisions officielles est le seul que j'ai pu trouver, même si on peut penser qu'autre part en France il dut y avoir d'autres départs houleux.

Charles le Goffic rencontrant le premier train d'Allemands, évacués de Paris, à Évron, décrit lui une attitude inverse : « Pas un cri malséant n'accueille ces peu intéressantes victimes de la déclaration de guerre. On rassure même les femmes ». Selon l'auteur on leur assure qu'ils seront bien traités car « les Français ne sont pas des sauvages.⁷¹ » Une Allemande répond qu'on les traite comme des bêtes, parce qu'elle n'aime pas la manière dont on les fait voyager. L'auteur ne précise malheureusement pas les conditions, ajoutant seulement qu'on les fait voyager comme des soldats. Il doit donc s'agir de wagons de marchandises, sur lesquels est généralement marqué « 48 hommes ou 6 chevaux ». Il précise par contre que l'animosité se situe du côté des Allemands. Il ressent une « haine inexplicable » envers les Français. Selon lui on leur adresse des regards assassins et si les yeux des Allemands pouvaient fusiller, ils seraient déjà tous morts⁷².

Théoriquement il n'y avait donc plus à Paris à partir du 18 août un seul ressortissant des puissances ennemies. Étant tous passés par les gares pour fuir la France ou pour être « concen-

⁶⁸ A.N, F/7/12936, *Rapport du 8 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris.

⁶⁹ AD Rhône, 1M143, *Rapport du préfet du 6 août 1914*.

⁷⁰ AD Rhône. 4M125. *Commissariat Perrache, journée du 6 au 7 août*.

⁷¹ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, *op. cit.*, p. 58.

⁷² Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, *op. cit.*, p 58-59.

trés » dans des camps, ils ont abandonné, de gré ou de force, des bagages et des affaires. Ainsi le 21 août à la gare du Nord il a fallu « inventorier et visiter les colis abandonnés par des voyageurs de nationalité allemande, ou restés en souffrance dans la ruée des départs, au moment de la déclaration de guerre. La douane, les consignes et dépôts de bagages sont fouillés avec le plus grand soin. » Comme très souvent lors de suspicion envers les étrangers les recherches n'ont donné aucun résultat mais seront poursuivies jusqu'au bout⁷³.

Départ des étrangers neutres ou alliés

Pour les autres étrangers, dont le pays d'origine est resté neutre ou est allié de la France, les départs sont tout de même nombreux mais plus étalés au cours des premières semaines. Ils bénéficient d'un meilleur traitement : c'est seulement à partir du troisième jour de la mobilisation qu'ils doivent se présenter auprès des autorités et pourront continuer à habiter dans le camp retranché de Paris, même si pour sortir de celui-ci ils auront besoin d'un laissez-passer⁷⁴. Toutefois pour beaucoup le choix du départ est évident.

Les Britanniques et les Belges rentrent par obligation militaire. Le 3 août, en plus des 33 trains de mobilisations emmenant 40 000 soldats français vers le Nord et l'Est, ce sont 8 trains internationaux, 4 pour l'Angleterre et 4 pour la Belgique et la Hollande, qui quittent la gare du Nord et emportent avec eux 4 000 mobilisés belges⁷⁵. Le lendemain ce sont de nouveau 8 trains pour les mêmes destinations avec encore plus de 500 réservistes belges à leurs bords⁷⁶. « Sur le trottoir de la gare [du Nord], couchés par terre, la tête sur leur musette, en toile bleue rayée, trois cents vigoureux gaillards reposent en silence. Ce sont des ouvriers belges qui travaillent à la moisson en France et que la mobilisation rappelle dans leur pays⁷⁷ ». Pour la journée du 6 août, alors qu'un horaire fixe pour les trains de mobilisation est mis en place pour le reste de la période, « des isolés, Français, Belges et Anglais, partent toujours en grand nombre. 25 officiers rappelés d'urgence ont rejoint leurs régiments⁷⁸ ». Le lendemain, 7 août, pour la dernière fois on signale « un grand nombre de Belges » rejoignant leur centre de mobilisation par trains normaux. Bien que les trains pour la Belgique circulèrent encore une dizaine de jours, la présence de mobilisés, comme celle des civils, en route vers le plat pays n'est plus signalée. Les Belges réapparaîtront très vite en gare du Nord mais comme réfugiés fuyant leur pays envahi.

⁷³ A.N, F/7/12936, *Rapport du 22 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris.

⁷⁴ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 20.

⁷⁵ A.N, F/7/12936, *Rapport du 4 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris.

⁷⁶ *Ibid.*, 5 août. Rapport du 4.

⁷⁷ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 39.

⁷⁸ A.N, F/7/12936, *Rapport du 7 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris.

Beaucoup d'Italiens vont également encombrer les gares afin d'être rapatriés vers l'Italie. Alors qu'à Bordeaux un train spécial part dans la nuit du 6 août pour rejoindre l'Italie via Marseille avec, à son bord, 2 500 Italiens très remontés contre l'Allemagne⁷⁹, le même jour à Paris 300 Italiens campent dans la cour de la gare du Nord. Le 7 août ils sont toujours là en attendant d'être envoyés à la gare de Lyon pour être rapatriés. Par contre les 150 Italiens venant de Boulogne sur Mer et arrivés le 12 août à Paris furent directement dirigés sur Modane⁸⁰. À Lyon le préfet préférerait donner du travail aux environs 10 000 Italiens présents en ville pour la rentrée des moissons plutôt que de les faire évacuer.⁸¹ Un préfet qui doit aussi trouver une solution pour les ressortissants espagnols. Très nombreux à Lyon, sans carte de séjour, ils auraient refusé de s'acquitter de la moitié du paiement du billet, comme leur avait proposé la compagnie du PLM, pour rejoindre la frontière⁸². Le 19 août ce sont 173 Italiens, 80 Suisses, sept Anglais, 11 Russes, 17 Ottomans, 13 Grecs et 2 Américains qui sont évacués de Paris via la gare de Lyon⁸³. Le 27 août, un train spécial pour Avignon composé de 2000 engagés volontaires, majoritairement Italiens, part également de la gare de Lyon⁸⁴.

La situation en Allemagne

En Allemagne il y eut également une présence importante d'étrangers traversant le pays ainsi que d'Allemands revenant de l'étranger. L'Allemagne, de par sa position géographique, avait plus de nations frontalières concernées par la guerre que la France. Ainsi à Berlin dans les tout premiers jours de la guerre beaucoup de Russes, de Français et d'Anglais trouvèrent refuge dans la résidence de l'association Bahnhofsmmission avant de partir en train⁸⁵. À Elberfeld (Rhénanie-du-Nord-Westphalie) avant même la mobilisation beaucoup de familles finlandaises et russes, en provenance de Belgique, passèrent par la gare pour rejoindre leur patrie respective⁸⁶.

Comme pour la France les étrangers des pays alliés circulèrent plus longtemps à travers le pays. Beaucoup d'Autrichiens rejoignirent leur pays par train tout au long du mois d'août. Bien sûr les Allemands eux-mêmes rentrèrent aussi de l'étranger. Il y a ceux qui connurent un long

⁷⁹ A.N, F/7/12936, *Rapport du 7 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris.

⁸⁰ Id.

⁸¹ AD Rhône, 1M143, 6 août 1914.

⁸² *Ibid.*, 10 août 1914.

⁸³ A.N, F/7/12936, *Rapport du 19 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris.

⁸⁴ *Ibid.*, *Rapport du 3 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare de Lyon ; Voir également Pierre-Louis BUZZI, *Les immigrés italiens en Lorraine française pendant la Première Guerre mondiale (1914-1918)*, mémoire de master Histoire, Université de Strasbourg, 2015.

⁸⁵ 15. *Rundschreiben*. novembre 1914, p 3.

⁸⁶ *Ibid.*, p. 6

périple, à l'instar de ce vieil Allemand qui dut marcher des heures durant en Belgique, sans un sou, pour rejoindre la frontière hollandaise. Une autre route pour accéder à l'Allemagne fut le passage par la Suisse. Dès le début du conflit les membres des *Bahnhofsmission* à *Friedrichshafen am Bodensee*, confirmèrent un important mouvement de personnes entre la Suisse et l'Allemagne. Les Allemands rejoignant souvent la rive allemande en bateau avant de s'embarquer dans des trains⁸⁷.

En France, plus exactement à Paris, d'autres civils ont cherché à s'enfuir.

Fuyards

« Lorsque l'armée allemande approcha de Paris,
un quart des habitants étaient sans doute déjà partis⁸⁸ »

Première vague

C'est probablement le traumatisme de la défaite de 1871 et de l'occupation de Paris par les troupes prussiennes qui a poussé une partie de la population à fuir. Si tous ne l'avaient bien sûr pas vécue, le souvenir de cette occupation est resté très vivace au sein de la ville, et les histoires racontées ne donnent à personne l'envie de l'expérimenter à nouveau. Ainsi les propos d'un vieillard tenus à un jeune homme de 18 ans le 2 août à Paris : « Tu verras, lui dit celui-ci, tu verras, quand tu les auras vus, comme je les ai vus en 70... Ils sont terribles. Ils seront bientôt à Paris⁸⁹ ». Ainsi l'histoire se répète et comme en 1871 les gares sont prises d'assaut pour fuir plus au sud ou plus à l'ouest du pays⁹⁰. Les premiers à fuir sont les habitants faisant partie des classes les plus aisées. Ils ont les moyens financiers de partir et de se payer un logement là où ils iront ou de rejoindre une résidence secondaire⁹¹. Que ce soit en 1914 ou en 1918, ce ne sont pas forcément les plus riches mais non plus les plus pauvres qui prirent d'assaut les trains⁹². Rien ne permet toutefois d'affirmer que les très riches n'ont pas fui en train, même si certains ont sûrement privilégié le transport par la route soit parce qu'ils possédaient eux-mêmes un vé-

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Jay WINTER « Les villes » in Stéphane AUDOIN ROUZEAU et Jean Jacques BECKER, *Encyclopédie de la Grande Guerre, 1914 – 1918 : histoire et culture*. p. 641-664.

⁸⁹ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 31.

⁹⁰ Alfred FIERRO, *Histoire et dictionnaire de Paris*, Paris, Robert Laffont, 1996, p 194.

⁹¹ « Les plus aisés furent les premiers, car ils avaient sans doute un endroit où aller. Les pauvres restèrent en arrière, faute d'autre option ». Jay WINTER « Les villes », *op. cit.*

⁹² "In both cases it was the middle classes who appear to have crowded the trains" Emmanuelle CRONIER, "The street", in *Capital Cities at war*. 2, p 31.

hicule, si celui-ci n'avait pas été réquisitionné par l'Armée⁹³, soit parce qu'ils avaient les moyens de se payer un transport les emmenant directement hors de la ville. L'écrivain et critique Maurice Demaison rapporte que les taxis durant la mobilisation emmènent en priorité les soldats qui vont à la gare et délaissent les civils durant les cinq ou six premiers jours. « Ensuite ce fut l'exode ; les familles, échouées parmi leurs paquets en détresse, se flattaient vainement d'aller à Montparnasse ; les chauffeurs passaient dédaigneux ; ils n'avaient de regard que pour le client de luxe à qui l'on pouvait confier sur un ton de mystère qu'on avait un sauf-conduit « pour toute la province⁹⁴ ». Si d'autres témoignages confirment que les soldats sont les occupants principaux des taxis, ces derniers emportent aussi les « fuyards » : « Car il y a des fuyards. Et il faut reconnaître que ceux-ci sont nombreux. Beaucoup de « braves » petits-bourgeois, à la seule perspective de la guerre, n'écoulant que leur courage... ont pris la fuite en se disant intimement persuadés que le siège de Paris était imminent. De tous les réseaux français, celui de l'Orléans, qui relie Paris au Sud-Ouest, a été le plus encombré de ces « froussards » dont on ne sait ce qu'il faut le plus mépriser, de leur égoïsme ou de leur lâcheté⁹⁵. »

Dans le métro parisien, qui reprend doucement son activité, les fuyards s'ajoutent aux nombreux réfugiés du Nord et de Belgique dans les rames desservant les gares Montparnasse et Saint-Lazare⁹⁶. En effet si les gares de l'Est et du Nord furent au centre de la mobilisation, les autres gares parisiennes, comme la gare d'Orsay, ont aussi connu une affluence record au début de la guerre. Ces gares parisiennes étaient déjà en temps de paix bondées à cette période de l'année en raison des départs en vacances⁹⁷ mais en ce mois d'août 1914 la raison a changé. À ceux qui veulent quitter la capitale par prévention s'ajoutent les réfugiés qui ne restent pas à Paris, les étrangers ennemis, neutres ou alliés rejoignant leur pays, et des soldats mobilisés rejoignant leur caserne avant un réel départ pour le front. La priorité est donnée à toutes ces autres catégories, et les « froussards » doivent donc s'armer de patience. Les trains sont pris d'assaut et ceux qui ne réussissent pas à y embarquer rentrent chez eux avant de retenter leur chance le lendemain ou choisissent de dormir sur place, comme à la gare d'Orsay : « À une heure du matin, beaucoup de femmes, tenant des enfants dans leurs bras, sont couchées, pêle-mêle, sous les halls des quais d'embarquement⁹⁸. » Cette masse de gens voulant tous quitter la capitale a

⁹³ L'armée a massivement réquisitionné chevaux et voiture. Mais certains ont conservé la leur et s'en servent pour fuir par la route. Voir Renaud LA FRÉGEOLIERE, *À tire d'ailes*, *op. cit.*, p. 22-23.

⁹⁴ Maurice DEMAISON, *Croquis de Paris*, *op. cit.*, p. 26.

⁹⁵ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 30.

⁹⁶ Maurice DEMAISON, *Croquis de Paris*, *op. cit.*, p. 119.

⁹⁷ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 30.

⁹⁸ *Ibid.*

provoqué du désordre dans et aux abords des gares parisiennes, notamment celle d'Orléans (actuelle gare d'Austerlitz.) : « Tout ce monde n'a pu être évacué, ni maintenu en bon ordre. De véritables batailles se sont livrées entre ces gens affolés. Tard dans la soirée, le grand hall de la gare d'Orléans offrait un spectacle curieux. Paquets éventrés, coiffures d'hommes et de femmes, parapluies et cannes, provisions de toutes sortes, matériel brisé, recouvraient le pavé. » La recette du guichet de la gare s'élèverait à 600 000 francs rien que pour la journée du 2 août⁹⁹.

Deuxième vague

À la toute fin du mois d'août l'avancée de l'armée allemande continue inexorablement et Paris semble être toujours plus à sa portée, provoquant une nouvelle période d'exode de la population et des réfugiés de la capitale. Rien que pour la gare de Lyon et dès le 18 août ce sont 2 400 civils¹⁰⁰, puis 3 300 respectivement le 23 et le 24 août 1914¹⁰¹ qui ont fui Paris pour le sud du pays. Le 27 août ils sont au nombre de 400 auxquels s'ajoutent trois trains spéciaux mis en place pour évacuer 1 247 indigents sur Nevers, Saint-Germain-des-Fossés, et Auxerre¹⁰². La suppression des lumières dans la capitale, cumulée à l'absence de nouvelles précises, impose à l'esprit des Parisiens « l'imminence du péril » et à ce moment-là, « l'amour de la verdure se réveilla chez beaucoup de Parisiens ; on les vit se porter vers les gares avec un impérieux besoin de goûter la fraîcheur du bois ou le grand air du large¹⁰³ ». Si certains parisiens se targuent d'être restés dans leur ville malgré cette menace¹⁰⁴ beaucoup d'autres firent le choix plus prudent de quitter la ville lumière.

À la différence de début août, cette fois, via le Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris et des affiches placardées en ville, le gouvernement militaire de Paris « incite la population résidant dans la zone militaire des fortifications à utiliser les trains gratuits mis à sa disposition pour les destinations ci-dessous désignées. Ce départ volontaire du plus grand nombre facilitera l'œuvre de défense du camp retranché de Paris¹⁰⁵ ». Ce sont donc cinq trains le 5 septembre, puis quatre le lendemain, et encore deux trains par jour du 7 au 10 septembre qui sont mis à

⁹⁹ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 30-31.

¹⁰⁰ A.N, F/7/12936, *Rapport du 19 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare de Lyon.

¹⁰¹ *Ibid.*

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ Maurice DEMAISON, *Croquis de Paris*, *op. cit.*, p. 21.

¹⁰⁴ Charles CHENU, *De l'arrière à l'avant*, *op. cit.*, p. 1-2 ; Antoine DELECRAZ, lui, dédie son livre « aux Parisiens qui n'ont pas quitté Paris pendant les premières journées de septembre. »

¹⁰⁵ *Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris du 5 septembre 1914*, p. 3654, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64528992.item> ; Fonds du photographe Charles LANSIAUX, *op. cit.*, photo 246-73685-14.

disposition de la population. « On augmente le nombre des trains pour faciliter le départ des nombreux voyageurs qui veulent quitter Paris » note la jeune adolescente Lerouge au 31 août¹⁰⁶. Bien sûr leurs capacités ne pouvaient suffire à évacuer toute la population le souhaitant. Il y eut d'autres trains payants dans d'autres gares et les routes furent également remplies d'un flot incessant de gens partant plus au sud ou à l'ouest de la capitale. Ce fut par exemple le cas de la jeune Marcelle et de sa famille qui, malgré les trains pris d'assaut, finirent par trouver des billets pour Caen le 4 septembre. Dans son journal elle raconte ce long périple ferroviaire doublé de l'absence des nouvelles militaires¹⁰⁷. Cet épisode la marqua longtemps puisque presque chaque année à la date du début de la bataille de la Marne elle rappelle son « périple en train de 48 heures¹⁰⁸ ». Le 3 septembre 50 000 personnes¹⁰⁹ quittent la capitale via le réseau du P.O. Des queues interminables, de parfois 30 heures, ont lieu pour l'obtention d'un billet en gare de Bercy, Vaugirard ou d'Ivry¹⁰⁹.

Beaucoup de ces « fuyards » vont rapidement revenir dans la capitale, une fois le front fixé. Certains reprendront le chemin de l'exode au printemps 1918 lorsque la percée allemande rendra de nouveau d'actualité le risque d'invasion de Paris. Durant la première quinzaine de juin 1918 Marcelle Lerouge signale que les gares sont de nouveau bondées pour fuir Paris. Cet encombrement serait surtout causé par les colis que les gens envoient loin de Paris pour sauver leurs biens, comme la famille de l'adolescente qui envoie une malle de linge à Meung-sur-Loire.¹¹⁰ Aux parisiens s'ajoutent les réfugiés de la région parisienne, provoquant de nouveau la cohue dans et autour des gares.¹¹¹

Conclusion

Les gares et les réseaux ferroviaires une fois passés sous le contrôle de l'autorité militaire, la priorité absolue fut donnée aux transports nécessaires à la conduite de la guerre. Une suppression du trafic commercial eut donc théoriquement lieu dans les deux pays. Toutefois devant l'abondance des voyageurs civils en ce début d'août 1914 et le besoin de ravitailler les centres urbains, cette suppression a en fait connu des variations selon les lieux et les périodes. L'autorité militaire s'efforça de remettre les trains commerciaux en circulation le plus rapidement possible.

¹⁰⁶ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, op. cit., p. 61.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 11.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 437.

¹⁰⁹ Colonel LE HÉNAFF ; Henri BORNECQUE, *Les chemins de fer français et la guerre*, Paris, Chapelot, p. 37-3.

¹¹⁰ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, op. cit., p. 472.

¹¹¹ Voir Philippe Nivet, *Les réfugiés français de la Grande guerre, 1914-1920 : les « Boches du nord »*, Paris, CFHM, 2004, p. 43, 44, 45, notamment le graphique des départs en gare Montparnasse.

Les marches des trains furent très ralenties et restèrent dépendantes des opérations militaires en cours. Certains secteurs ont poussé à la reprise, et la circulation a même augmenté durant le conflit en comparaison avec l'avant-guerre. Au début de la guerre ce trafic commercial, très impacté par l'éclatement du conflit, a pourtant dû supporter les transports de civils d'une catégorie particulière, les étrangers. En effet, le passage de l'état de paix à l'état de guerre a déclenché une vague de départs des deux côtés du Rhin. Selon que l'on soit un résident étranger devenu ennemi, neutre ou allié, le traitement, mais surtout l'obligation de partir, ont varié. Les civils « ennemis » ont dû quitter le territoire très rapidement sous la menace de se voir sinon retenu comme prisonniers civils. Les civils neutres ou alliés ont eux disposé de plus de temps mais ont représenté un réel problème logistique pour les communes comme pour les compagnies ferroviaires. Ces départs ont eu lieu principalement durant le premier mois de la guerre. Après cela il s'agira de cas isolés ou d'un autre type de départ, celui des rapatriements vers le pays d'origine...ou encore de la fuite des habitants de Paris lors de l'été 1914. Ces scènes de fuites, qui ont encombré, entre autres, l'espace ferroviaire, marquèrent la capitale française en début et en fin de guerre. Elles sont des événements révélateurs de la variabilité des craintes, mais aussi des différents moyens face à ces craintes, des populations civiles en guerre. L'expérience de l'occupation de la capitale lors de la guerre de 1870-1871 a influencé beaucoup de parisiens dans leur choix avant que les autorités, elles-mêmes, n'encouragent les populations à la fuite.

CONCLUSION - PARTIE 1

Les militaires furent présents physiquement dans les organes décisionnels (commissions de réseau et de gare), au sein des gares (commissaires militaires, plantons, convoyeurs et soldats chargés du ravitaillement), le long des voies (GVC, sentinelles) et assurèrent l'entretien et le fonctionnement du réseau dans une partie importante de la zone des Armées. En effet un zonage fut nécessaire, en France comme entre l'Allemagne et les territoires occupés. Cette division ne se fit pas selon le découpage des compagnies mais selon les territoires où se déroulaient les combats, permettant de contrôler les allées et venues dans la zone du front. La défense des réseaux notamment contre les bombardements fut primordiale pour les commandements des deux pays, tout autant que la capacité à entretenir le réseau. Ce qui signifiait un personnel dispos, qui eu pourtant de lourdes tâches à effectuer, et une capacité à construire et reconstruire rapidement les installations nécessaires au passage des trains. Des trains qui circulèrent sans discontinuer durant le conflit notamment pour alimenter et décharger la zone du front, dont les gares régulatrices représentaient la porte d'entrée, le sas par lequel tout passait et était trié.

Toutefois les militaires les plus présents dans les espaces ferroviaires des deux pays furent bien sûr les soldats en déplacement. Le premier voyage qu'ils effectuèrent, et qui signa l'invasion du réseau ferré par le militaire, fut celui emmenant les mobilisés vers le front ou parfois simplement vers leurs casernes à partir du 2 août 1914. Les civils qui ne partaient pas accompagnèrent alors massivement les civils devenus soldats. Ces derniers embarquèrent dans les trains mais pour ceux se dirigeant vers le front ils n'avaient aucune idée d'où ils débarqueraient. L'inconnu de leur destination rimait alors avec l'inconnu de leur destinée. Une fois arrivées un monde nouveau les attendait, celui du front, de la guerre, qu'ils ne quitteront plus avant de longs mois à moins de revenir prématurément blessé. Souvent c'est dès le voyage en train ou la descente en gare qu'un premier contact fut pris avec cette nouvelle vie et ses réalités.

Toutefois les civils n'ont pas disparu de l'espace ferroviaire et ils sont nombreux à emprunter le train. Les transports commerciaux (voyageurs et marchandises) furent supprimés ou limités en début de conflit et de nouveau de façon ponctuelle les années suivantes. Pour autant beaucoup d'étrangers tentèrent de rejoindre leur pays avec des contraintes différentes selon leur nouveau statut (ennemi, neutre, allié). Une fuite qui fut aussi l'apanage des parisiens en août et septembre 1914. Cette fuite de la population va ajouter encore un peu plus un caractère de calme et de vide aux rues parisiennes comme lors de la mobilisation, une ambiance silencieuse décrite par de nombreux contemporains.

Cette première partie permet de mieux saisir les enjeux auxquels ont fait face l'armée et les cheminots des deux pays. Elle met en lumière l'importance du ferroviaire dans les déplacements durant cette guerre et les contraintes auxquelles font face les mobilisés d'un côté et les civils de l'autre et ce dès le début du conflit.

Pourtant ces contraintes continuèrent durant tout le conflit pour les soldats en permission ou en déplacement. Tout comme le décalage entre la volonté du commandement militaire et la réalité de l'application des ordres sur le terrain vont devenir flagrants à propos du passage des permissionnaires et du maintien de l'ordre dans l'espace ferroviaire, qu'il s'agisse de la prostitution, de la distribution d'écritures séditieuses ou de l'indiscipline des soldats.

PARTIE 2

Permissions et autres déplacements

INTRODUCTION

Si au début de la guerre beaucoup de soldats imaginent un retour chez eux rapide et victorieux, durant les premiers mois de 1915 il devient clair pour la majorité que la guerre sera longue et que le retour auprès des proches est repoussé à une date indéfinie. Jusqu'à la mise en place des permissions la seule chance pour les soldats de revenir à l'arrière est d'être blessé. Encore faut-il avoir « la bonne blessure », celle qui éloigne véritablement du front sans pour autant être trop grave. Revenir à l'arrière en permission ne signifie pas seulement retrouver ses proches et son lieu d'habitation, c'est aussi le synonyme d'un éloignement avec la région du front. Cela signifie que l'on est vivant et qu'on va le rester tant qu'on sera à l'arrière, loin des dangers des premières lignes mais aussi des cantonnements. Une courte pause avec la guerre, du moins avec ses dangers puisque le soldat en permission reste avant tout un soldat, état que l'arrière lui rappelle : attitude et propos des civils, obligation du salut aux gradés, diverses interdictions à l'arrière (horaires pour consommer dans les cafés, danse interdite pour les officiers en Allemagne)¹ et surtout respect des délais de permission et de l'itinéraire imposé par le commandement.

La transition entre la vie du front et celle de l'arrière se fait en train, c'est pourquoi la permission et l'espace ferroviaire sont si fortement mêlés. Mais alors que la permission représentait pour le soldat du front, coupé de sa vie de civil et de ses proches, une des seules perspectives réjouissantes dans cette guerre, le voyage pour s'y rendre et en revenir, ainsi que l'expérience d'un court séjour à l'arrière, ont pu fortement amoindrir l'enthousiasme ressenti au moment du départ du front. À l'arrière le permissionnaire recherche principalement le contact. Contact avec sa vie d'avant, contact avec un paysage non guerrier, contact avec ses proches ou d'autres civils, notamment les femmes. Mais dès son départ du front il se heurte à une volonté tenace du commandement de limiter très fortement ses contacts. Le chemin emprunté jusqu'à l'arrière est très encadré et réglementé. Les permissionnaires ne peuvent pas circuler avec n'importe quel train, ils doivent même obligatoirement emprunter les trains spéciaux prévus uniquement pour eux. Les changements leur sont imposés, le titre de permission doit être tamponné à plu-

¹ BArch, MSG 2 / 4944, document n° 2 (Merkblatt)

sieurs reprises et sortir de la gare lors des arrêts et correspondances leur est le plus souvent interdit. Cet encadrement des permissionnaires à l'aller comme au retour a agacé nombre de soldats qui se voyaient sanctionnés en cas de non-respect des consignes. Si le commandement tient à ce que les permissionnaires respectent l'itinéraire et les trains prévus pour eux, c'est principalement pour deux raisons : éviter les contacts avec les civils dans l'espace ferroviaire et garantir la faisabilité du trajet. En effet les permissions, vues comme un dû par les soldats, posent un problème de logistique ferroviaire énorme. Pour le commandement, les permissions, bénéfiques pour le moral du soldat, doivent autant que possible être maintenues, mais pour assurer le transport et donc ne pas désorganiser le réseau et surcharger les autres trains, un transport exclusif et très encadré des permissionnaires est décidé. En Allemagne les soldats partent au minimum tous les ans en permission, et pendant 14 jours minimum, afin qu'en quelque sorte la permission soit rentable au niveau ferroviaire, tandis que les Français partent en principe tous les 4 mois pour 10 jours au maximum².

Si le déroulement théorique du trajet depuis et vers le front est planifié, le déroulement pratique met vite en lumière de gros manquements dans cette organisation, particulièrement pour la France. Dans l'hexagone les temps de trajets sont longs mais surtout les changements ne sont que rarement bien calculés. Les permissionnaires sont alors contraints de passer beaucoup de temps dans l'espace ferroviaire sans pour autant que les installations pour les accueillir soient adaptées ou simplement existantes. Et alors que le commandement a tenté, durant tout le conflit, de contraindre les soldats à respecter les itinéraires prévus, il n'a que très tardivement cherché à améliorer les conditions de voyage. Sur ces points l'Allemagne avait incontestablement un temps d'avance sur la France, même si une adaptation au fil du conflit fut tout de même nécessaire.

En quittant le front le soldat ressent donc un grand soulagement cumulé à la joie d'un court retour à l'arrière. Un retour source de mille projets pour beaucoup de soldats qui cherchent le relâchement, et veulent éprouver la sensation d'être libres, de pouvoir vaquer à leurs occupations et laisser libre cours à leurs envies. Mais les séjours de permissions sont toujours trop courts et les souhaits restent souvent non-exaucés.

Ainsi en repartant vers le front les soldats furent souvent frustrés et déçus. Frustrés des projets non réalisés, des conquêtes féminines qui furent plus rares qu'imaginées, déçus de l'attitude des civils et d'avoir constaté le fossé séparant dorénavant les combattants du reste de la population.

² Une durée qui a évolué au fil du conflit, 8 jours de 1915 à octobre 1917 puis 10 jours. Voir la chronologie de la réglementation des permissions in Emmanuelle Cronier, *L'échappée belle*, op. cit.,

À cette déception peut aussi s'ajouter la colère, qui monte plus vite à ce moment précis du retour, face aux dysfonctionnements de l'espace ferroviaire, notamment la mauvaise orientation vers l'unité. Dysfonctionnements qui rendent encore plus difficilement supportable le cafard du départ, sentiment commun à l'immense majorité des soldats quel que fut le déroulement de la permission. Le cafard ce n'est pas seulement la tristesse de quitter ceux qu'on aime ou bien même le fait de savoir qu'un futur retour indemne n'a rien de certain. Le cafard c'est aussi l'impuissance du simple soldat ou sous officier face à cet enjeu trop important qu'est la guerre. Ce sentiment d'être impliqué dans quelque chose qui le dépasse (défense d'un territoire national très étendu, et par extension de sa civilisation), de n'être qu'un tout petit maillon d'un grand rouage sans pour autant pouvoir faire autre chose que d'y participer. L'inexorabilité d'un retour qui peut signifier rapidement la mort mais contre lequel on ne peut rien faire. Déserter ce n'est pas rester dans sa vie d'avant, c'est en changer radicalement. Que le moteur soit le joug militaire, la solidarité avec les camarades du front ou la conviction de remplir son rôle – à moins que ce ne soit un peu les trois réunis – le soldat repart vers le front.

Toutefois il tente de retarder ce moment le plus possible, quitte à user de ruses pour le tamponnage du titre de permission ou pour monter dans des trains commerciaux lui permettant de grappiller quelques heures à l'arrière et de rester durant le trajet parmi les civils. Mais qu'ils respectent ou non l'usage des trains spéciaux de permissionnaires, le mécontentement, le cafard et la frustration s'expriment alors plus facilement sur le chemin du retour. On crie, on chante, on détériore, on agresse verbalement et physiquement les agents des compagnies et les militaires des gares, on invective les civils. On écrit également contre la guerre, à l'extérieur et à l'intérieur des wagons, on distribue des tracts, des papillons la dénonçant. Tous ne le font pas mais beaucoup ont lu, écouté et parfois participé à répandre les dires ou les écrits. C'est alors généralement la guerre qui est dénoncée et avec elle les méthodes pour la mener.

L'espace ferroviaire jouant de nouveau son rôle d'interface entre l'arrière et le front et devient aussi un espace d'expression, de relâchement. Même si le commandement ne le souhaite pas, dans l'espace ferroviaire le soldat entre le front et l'arrière est aussi entre deux états, celui de simple citoyen libre et de soldat mobilisé. Il est loin de son unité et de la discipline du régiment, mais aussi éloigné des proches et donc plus apte à s'exprimer librement voire à devenir indiscipliné.

C'est cette accumulation de différents facteurs qui fait du voyage en permission, particulièrement le retour, un moment unique et très redouté par le commandement.

En s'exprimant ou en fréquentant la prostitution clandestine le soldat cherche à se sentir plus

libre. Toutefois ces agissements encouragent le commandement à augmenter l'encadrement des permissionnaires par des contrôles et par la répression. Ce qui peut disparaître, comme les écrits ou les tracts, doit être effacé et détruit. Ce qui ne peut pas être complètement éradiqué, comme la prostitution, les propos antimilitaristes ou pacifistes tenus à l'oral ou encore les actes violents et de vandalisme, doivent être amoindris via plus de présence policière et un discours moralisant. Une augmentation des mesures coercitives qui agace les soldats français, puisqu'elle tend à faire d'eux des citoyens à part qui ne fréquentent pas les mêmes trains, voire pas les mêmes gares que les civils et qui ne vivent pas non plus la même guerre. Un vécu et une perception des événements qui diffèrent et qui encouragent le poilu à se sentir en marge. Sentiment qui l'encourage donc à transgresser les interdits, comportement entraînant l'augmentation de l'encadrement. Comme souvent durant la guerre un cercle vicieux se met en place et où la seule issue semble être l'arrêt des hostilités permettant un retour à la normale. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre les améliorations souhaitées par le commandement à partir de l'été 1917 qui ont pour but de prendre plus en considération les hommes et leurs besoins, mais qui cache mal le réel objectif : maintenir la discipline en parquant le plus possible les permissionnaires du front. La surveillance de la prostitution clandestine dans et autour des gares a sensiblement le même but, en plus de chercher à maintenir le soldat dans un bon état physique.

Dans cette partie je tâcherai de démontrer que les buts des deux commandements n'ont pas été très différents même si cette volonté de séparation a été encore plus forte en France, surtout concernant les soldats du front. C'est certainement ce qui explique que les plaintes ou les actes d'indiscipline des soldats aient été plus nombreux côté français ainsi que les sources (archives et carnets de guerre) les évoquant. Un déséquilibre des sources qui se ressent dans cette partie où le cas de la France est plus présent.

Quel vécu et quels ressentis pour les soldats aux deux moments extrêmes de la permission, voyage aller et voyage retour ? Quel fut le déroulement technique du voyage en permission ? Comment l'autorité militaire a-t-elle mis en place une séparation entre militaires et civils ? Quelles furent les conditions d'accueil et de voyage pour les soldats durant le conflit ? Quelle lutte fut menée contre la prostitution, les écrits ou propos pacifiques et l'indiscipline dans l'espace ferroviaire ?

PARTIE 2 - CHAPITRE I

VOYAGE ENTRE DEUX FRONTS

La permission est un moment exceptionnel dans la vie du soldat de la Première Guerre mondiale, autorisé à séjourner sur le front domestique en n'étant ni en mission ni en convalescence. La plupart des sentiments du soldat vis-à-vis de l'arrière vont se forger pendant son séjour de permission, mais aussi dès le voyage en train et la gare d'arrivée. C'est pourquoi il est intéressant d'étudier les sentiments et réactions des soldats, mais également des civils, aux moments précis des deux points chronologiques extrêmes de la permission : le départ et le retour. Si au fil des lectures on collecte des renseignements au sujet de la permission et du voyage entre l'arrière et le front un récit détaillé reste rare. Le livre de Paul Vaillant Couturier, *Une permission de détente*, est en ce sens un document exceptionnel, et sert donc de fil rouge à ce sous-chapitre. Quels ont été les sentiments des soldats dans les tout premiers instants du retour à l'arrière et au moment de repartir vers le front ? Quel décalage allaient-ils trouver entre leur nouvelle vie de combattants et celle, également nouvelle, de l'arrière ?

Techniquement en France et en Allemagne le trajet pour se rendre en permission et en revenir comporte trois étapes. Le permissionnaire rejoint d'abord la gare la plus proche de la zone du front où il se trouve et monte dans un train l'emmenant vers une gare de triage. C'est dans cette gare qu'il va être orienté vers un train de permissionnaires l'emmenant vers une destination en dehors de la zone des Armées pour la France, et vers l'Allemagne pour les soldats du Kaiser. La dernière étape est constituée par la gare où il descend de ce train, voire remonte dans un autre train (de voyageurs) d'une ligne plus petite pour se rapprocher encore plus de sa destination finale. Pour l'Allemagne la deuxième gare, celle qui rassemble et oriente, est nommée, comme pour le transport de matériel, gare de rassemblement (*Sammelbahnhof*) ou gare de rassemblement des permissionnaires (*Urlaubersammelbahnhof*). En France cette gare est généralement désignée par les soldats, qui n'étaient pour l'écrasante majorité pas au fait de l'organisation complexe du réseau ferroviaire, sous le terme de gare régulatrice. Il s'agissait en réalité de gares de triage qui étaient comprises dans la zone d'action des gares régulatrices³. Ces gares

³ C'est pourquoi Emmanuelle CRONIER parle d'une utilisation abusive de ce terme par les poilus qui désignent ainsi les gares de triage et de bifurcations in Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 205 ; voir pour illustrer ce propos p. 45 journal Paul FROT.

vont devoir orienter quotidiennement entre 40 000 et 70 000 permissionnaires⁴. Comment se déroule le trajet du permissionnaire ? Quels sont les contrôles, notamment du titre de permission, mis en place et leur application pratique ?

Pour que l'acheminement du permissionnaire se passe comme prévu par le commandement, ce dernier va tout faire pour obliger les soldats à emprunter l'itinéraire, et donc le train prévu. Une volonté qui en cache mal une autre, séparer le plus possible les militaires des civils dans l'espace ferroviaire, et plus particulièrement les soldats du front français. Comment cette séparation visant les différentes catégories de la population en guerre (civils, soldats, cheminots) a-t-elle été mise en place ? Quelle catégorie a été le plus visée par ces mesures ? Ces mesures ont-elles fonctionné et quelles ont été les répercussions pour les soldats ?

L'importance du confort durant le voyage et des structures pour accueillir les soldats en gare semble avoir été plus rapidement saisie par le commandement allemand même si, face à un réseau surchargé, notamment à partir de 1917, le but fut avant tout d'assurer le transport des permissionnaires. En France, des initiatives pour améliorer le séjour des permissionnaires ont pu être prises au niveau local dès 1915. Toutefois il faut attendre 1916 et surtout la deuxième moitié de 1917 pour qu'un réel effort dans ce sens soit fait ou du moins envisagé. Quelles furent les différences d'accueil dans les gares et leurs alentours pour les soldats allemands et français ? Quels outils sont mis en place pour une meilleure orientation des permissionnaires ? Comment la situation évolue-t-elle au fil du conflit ?

Revenir et repartir

« Nous nous écartons de ces lieux de boucherie en vitesse, pour aller plus vite on ne prend même pas le boyau, heureusement que les boches nous fichent la paix, nous devons nous envoyer 20 km à pattes, ça n'a aucune importance »⁵

Quitter le front plein d'espoir

Quand la permission commence, quand le soldat quitte son unité pour se diriger vers la gare, c'est un moment exceptionnel. Il va enfin connaître une pause dans cette guerre. Une vraie pause, à l'arrière, à l'abri, pas juste dans les cantonnements où les marmites menacent encore et où la période de repos peut-être subitement écourtée au gré du commandement et du dé-

⁴ Chiffres en moyenne et par jour entre septembre 1915 et début 1917 in Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 204.

⁵ Ouvrier creusotin p 112.

roulement des opérations. Il va retrouver tout ce qu'il a quitté lors de son départ pour le front, que ce soit lors du premier départ ou lors de la dernière permission. « Ah ! j'en ai vu partir des permissionnaires ! À mon tour, maintenant ! Sept jours, un jour de délai de route, deux jours de citation – dix jours à vivre ! Je cherche depuis combien de temps je n'ai pas été aussi heureux. Je vais partir tout de suite, mais tout de suite ! »⁶ C'est donc la garantie de revoir vivant son pays et les siens pendant quelques jours. En effet un des premiers sentiments du soldat devait être avant tout la satisfaction de pouvoir revenir, d'être encore là pour goûter à cette joie d'un retour, même si celui-ci n'est pas définitif⁷. Marc Bloch, observant ses camarades et contemplant sa capote trouée par des balles qui ne l'avaient pas atteint, exprimait déjà ce sentiment des soldats au lendemain de la bataille de la Marne : « Je retrouve dans ma mémoire leurs visages sérieux et contents. Contents de quoi ? Eh bien ! d'abord, contents de vivre... Aux lendemains des grandes tueries, à moins de deuils particulièrement poignants, la vie paraît douce. S'indigne qui voudra de cette égoïste allégresse. De tels sentiments sont d'autant plus solidement enracinés dans les âmes qu'ils demeurent d'ordinaire inconscients à demi »⁸. Si ce soulagement est forcément plus intense juste après une bataille, il n'est pas si éloigné lors de la permission. Ce qui compte c'est de sentir que l'on a survécu à une phase, qu'elle soit courte comme une bataille ou longue comme une période entre deux permissions. Le soulagement et la satisfaction d'être vivant peuvent même être vus comme une fierté, comme l'écrit Paul Vaillant Couturier (abrégé PVC) à propos des hommes autour de lui dans son train de permissionnaires vers Paris : « Ce qu'ils savent, c'est que dans une vie qu'ils n'avaient pas envisagée dramatique, ni bien colorée, des catastrophes se sont succédé et qu'ils ont été mêlés à des choses étranges dans un monde renversé. Il leur reste comme une fierté d'avoir survécu : c'est tout »⁹.

Mais pour regagner le calme de l'arrière il faut tout d'abord quitter les « copains » et rejoindre la gare. Cela ne se fait pas sans danger. PVC doit traverser un barrage d'obus tandis qu'Henri Désagneaux passe plusieurs points périlleux mais pour une telle circonstance « le danger ne compte pas ». Après s'être lavé et changé en plein air et sous la pluie, il termine sa route pour rejoindre la gare : « Encore 6 kilomètres à faire. Dix-huit kilomètres de lignes !!! Quel civil peut se douter de ce que représente un tel départ »¹⁰. La perspective de la permission rend ces marches moins dures qu'à l'habitude comme le relate l'ouvrier creusotin : « Avec

⁶ Paul VAILLANT COUTURIER, *Une permission de détente*, p 7-8.

⁷ Voir Edlef KÖPPEN, *Heeresbericht*, *op. cit.*, p. 220.

⁸ Marc BLOCH, *La bataille de la marne*, *op. cit.*, p. 478.

⁹ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, *op. cit.*, p. 30.

¹⁰ Henri DÉSAGNEAUX, *Journal de guerre*, *op. cit.*, p. 139.

les autres permissionnaires, nous allons prendre le train à La Fère-Champenoise, une paille comme kilomètres, il est vrai que pour cette occasion nous irions encore plus loin »¹¹. Une fois la gare atteinte il faut espérer que le train parte bien comme prévu et que rien ne vienne perturber le trafic ferroviaire. « Nous prenons le train à Saint-Hilaire-au-Temple, ces derniers jours les boches marmitaient la gare, faudrait pas qu'ils fassent les imbéciles aujourd'hui. Quel soupir lorsque le train s'ébranle, cette fois nous sommes sûrs d'aller en perm. Arrêt à la gare régulatrice de Vaires-Torcy »¹².

En effet durant les longs trajets imposés aux permissionnaires une escale est obligatoire : la gare régulatrice. Après celle-ci l'entrée dans la zone de l'arrière se fait rapidement et selon leur destination le trajet peut encore durer quelques heures ou plus d'une journée.

PVC décrit l'attente au petit matin dans la gare régulatrice où les hommes sont entassés, il y a ceux qui essayent de dormir, et ceux qui sont déjà saouls. « Le quai semble un vaste couloir d'infirmier avec tous ces soldats accoutrés et gauches, sous des lainages et des linges. Ils sont quatre ou cinq cents hommes, lourds du poids de leurs casques, de leur boue et de leur misère, illuminés par leur espoir de courte joie, par cette pensée d'un premier retour avant l'autre, l'inespéré. [...] Ces hommes, tous ces hommes-là, dans la paix de cette gare, c'est une bouffée de l'avant avec ses pénibles relents, sa souffrance immense qui vous comble et vous noie tellement qu'il faut qu'on vous la montre pour recommencer à la bien sentir, c'est l'avant encore engourdi de stupeur et glacé de boue qui monte à l'arrière »¹³.

PVC rapporte les propos tenus par les permissionnaires dans le train les emmenant à l'arrière. Selon lui, et même si les accents varient, tout le monde est pareil et a vécu les mêmes expériences, et a donc les mêmes histoires à raconter. Pour lui il y a une « uniformité fatale qui règne d'un bout à l'autre du front »¹⁴. Il décrit des permissionnaires orgueilleux qui veulent se montrer à l'arrière tel qu'ils sont devenus. Dans le récit de PVC les poilus sont conscients qu'ils ont changé et pensent retrouver un arrière presque inchangé, mais comme le dit l'auteur, et dans le train quelques autres poilus réalistes, c'est l'arrière de leurs souvenirs.

C'est ici un point capital, parce que si le poilu est conscient des changements que la guerre a opérés sur lui et sur sa façon de voir les choses, il a une image de l'arrière qui est presque dichotomique. D'un côté un arrière ressemblant à sa vie d'avant, et qui au fond n'a pas le droit d'avoir changé, et de l'autre côté, par les récits des autres soldats et par la lecture des journaux,

¹¹ *Ibid.*, p. 123

¹² *Ibid.*, p. 112

¹³ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 18-19 et 20-21.

¹⁴ *Ibid.*

il s'est fait une image d'un arrière qui vit dans l'ignorance de la vérité du front, voire dans l'insouciance des souffrances endurées par les soldats. Étudions d'abord le premier phénomène.

L'arrière représente pour le soldat ce qu'il a quitté en partant pour la guerre. C'est-à-dire sa vie du temps de paix, son lieu d'habitation, son univers, ses proches, la hiérarchie qui s'était établie au sein de son couple et de sa famille. Après des mois d'absence et le vécu d'une expérience bouleversante, il attend – pour beaucoup ce fut de façon inconsciente – un retour dans un arrière inchangé. Sinon ce « chez soi », ces proches auxquels on se rattache quand on est au front, qui représentent la raison majeure du sacrifice des soldats, qui leur insufflent la volonté de tenir, perd de sa signification. C'est en ce sens qu'ils attendent un arrière qui ne doit pas les décevoir. « Ils parlent aussi de l'arrière et de leur orgueil à se montrer à lui tels qu'ils sont devenus, et même un peu différents peut-être. Cette idée de retrouver point changé ce milieu qui les connut autres les grandit à leurs propres yeux »¹⁵.

C'est aussi ce qu'explique l'historienne du genre Regina Schulte ; selon elle le soldat attend que la patrie ait conservé, pour ses soldats, une image « heil » (intacte, indemne), sinon même le « Heimweh » (mal du pays) deviendrait un sentiment trompeur¹⁶. Le soldat a besoin de cela pour se rassurer : « Quand l'homme revenait à la maison, l'image de la *Heimat* et de la femme qui attend devait être le garant que le monde était de nouveau rétabli dans son ancien ordre »¹⁷. La femme ou l'amie, mais aussi les enfants, jouent un rôle fondamental. Une des grandes peurs du soldat est de ne pas reconnaître ceux-ci ou qu'inversement ils ne le reconnaissent pas¹⁸ et ce malgré les photos conservées par le soldat d'un côté et celles montrées aux enfants de l'autre¹⁹. « Durant ces neuf mois où j'étais loin d'eux, les enfants ont tellement grandi, que je ne les ai presque pas reconnus, mais ma chère femme aussi je ne l'aurais presque pas reconnue, car elle a tellement perdu de poids qu'elle n'a presque plus que de la peau et des os »²⁰.

Que ce soit en raison d'une blessure ou d'une amputation, d'un amaigrissement brutal ou d'une croissance rapide, ou même d'un changement de teint de peau²¹, plusieurs facteurs ont pu provoquer la surprise de ne pas bien se reconnaître lors des retrouvailles à la gare. Comme

¹⁵ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 28.

¹⁶ Regina SCHULTE, *Die Verkehrte Welt des Krieges: Studien zu Geschlecht, Religion und Tod*, Frankfurt am Main, Campus-Verlag, 1998, p. 19.

¹⁷ *Ibid.*, p. 21. „Das Bild von der Heimat mit der wartenden Frau musste der Garant sein, dass die Welt wieder in ihre alte natürliche Ordnung gesetzt würde, wenn der Mann nach Hause kam.“

¹⁸ Voir par exemple Éric ALLARY, *La Grande Guerre des civils*, op. cit., p. 61.

¹⁹ *Ibid.* p. 31.

²⁰ Peter FISCHER, „Heute habe ich satt“... , op. cit., p. 183...

²¹ Voir : le cas de la femme de Juvenet, jaunie par la ménélite des obus in Pierre CHAINE, *Mémoires d'un rat* : (Suivi des) *Commentaires de Ferdinand, ancien rat des tranchées*, chapitre « La permission ».

le changement de style vestimentaire. Ainsi ce sergent, qui fait le récit à Colette de ses retrouvailles après plus de six mois de séparation avec sa femme. Grâce à une mission de liaison à Paris une revoyure prématurée est devenue réalité. On sent bien l'importance de la représentation de l'autre dans la mémoire du soldat : « Je suis descendu à la gare de l'Est, ému, flageolant, sans voix, cherchant sur le quai celle dont l'image dernière, en six mois, n'a pu pâlir dans ma mémoire : une jeune femme blonde, mince, en robe d'été, le cou et un peu de la gorge visibles dans le décolletage d'une chemisette de linon ; – une jeune femme si femme, et si faible, et si brave à l'heure de la séparation, si illuminée de rire et de larmes... Je la cherchais, Madame, lorsqu'un cri étranglé m'appela, et je tombai dans les bras... d'un petit sous-lieutenant délicieux, qui fondit en pleurs sur mon épaule en bégayant : « Mon chéri, mon chéri... » et m'embrassa de la plus scandaleuse manière. Ce sous-lieutenant, c'était ma femme. [...] Nous quittâmes la gare, bras dessus, bras dessous, en amoureux ; les manches de nos capotes s'épousaient étroitement ». Surpris de rencontrer aux abords de la gare d'autres femmes en uniforme militaire il ajoute : « Ma sous-lieutenante bien-aimée suivait mon regard. Elle s'écarta un peu de mon bras pour me montrer mieux sa capote et son calot, et s'écria : « — Hein, tu es content ? Crois-tu que les femmes ont le sens des situations ? Tout pour les soldats ! Toutes en soldates ! » Et elle tira son ceinturon de drap vers le bas de son torse, d'un geste si « troubade » que j'en éclatai de rire, au lieu de n'éclater, à cette minute inespérée, qu'en sanglots ravis »²². La militarisation de sa femme vient en partie gâcher la joie des retrouvailles et l'ensemble de son séjour à l'arrière : « J'abrège, Madame. Qu'il vous suffise de savoir qu'au bout d'une semaine les militaires vertus de ma femme m'avaient jeté dans la plus intolérante, la plus injuste exaspération. Je sus me contenir – ma supérieure a, par ailleurs, tant de charmes ! – et je repartis pour le front, comme elles disent, en lui criant, dans son langage favori, par la glace baissée, un « J. V. A. ! » ultime, qu'elle traduisit très bien par « je vous aime » puisqu'elle me jeta en réponse son dernier baiser. Mais à présent que me voilà re-tout seul et re-malheureux, je me plains à vous, Madame, de la militarisation de nos épouses et de nos amies »²³.

Un arrière changé ?

À côté de cet arrière du souvenir, que les soldats souhaiteraient retrouver inchangé, une autre vision du monde des civils s'est peu à peu imposée dans l'esprit de beaucoup de combattants. Un arrière qui ignore tout des souffrances endurées au front, qui, passé les premiers mois de la

²² COLETTE, *Les heures longues*, op. cit., p. 70-71.

²³ *Ibid.*, p. 73.

guerre et les risques d'invasion plus massive du territoire, aurait repris ses divertissements sans se soucier des combats qui continuent, pourtant parfois très proches géographiquement. Au fil de la guerre viendront se rajouter les plaintes des civils au sujet des restrictions, surtout concernant la nourriture comme les jours sans viandes, qui purent paraître démesurées aux soldats comparées à la misère de leur vie quotidienne²⁴.

Cette vision d'un arrière déconnecté de l'univers du soldat a été très entretenue par les soldats eux-mêmes dans leurs discussions au front et par la lecture des journaux de l'arrière. Lors de la première permission ils ont la volonté de se faire porteurs de la vérité concernant la guerre et leurs conditions de soldats. « On leur y dira qu'tout c'qu'y a dans les journaux c'est des blagues » déclare un des compagnons de route de PVC dans le train de permissionnaires. Tout l'enjeu est de savoir si cette vision de l'arrière va se confirmer lors de leurs séjours, puisqu'avant d'y être personnellement cette image ne provient que du récit des autres. Les soldats sont finalement pleins de clichés sur le monde qu'ils s'approprient à réinvestir, tout autant que les civils sont remplis de clichés dans leur vision héroïque des hommes du front²⁵. Pour les séjours futurs à l'arrière ce sera déjà différent, le soldat observera des changements, des évolutions mais aura déjà une idée de ce qui l'attend. Avant le premier retour à l'arrière ces reproches s'adressent à tous les civils, mais les soldats ont dû penser que ces civils n'étaient pas les leurs, pas leur propre famille par exemple ; ce fut plus un reproche global et anonyme. C'est seulement plus tard, au moment du retour que l'énervement contre les civils, et même ceux qu'ils aiment, va vraiment éclater. Quand ils sont dans le train en route vers leur lieu de permission ils n'ont encore aucun grief ou mépris réel contre les leurs, et espèrent principalement une chose, être attendus dès la sortie du train.

L'arrivée dans un arrière qui doit s'offrir à eux

PVC n'a pu prévenir sa famille avant son départ du front. Il a envoyé une dépêche depuis une gare et souhaite ardemment qu'elle arrive à temps. Il s'imagine tous les autres passagers de son train qui seront attendus au bout de leur voyage. Il insiste alors sur les yeux des êtres chers, véritable récompense après une longue attente, soulignant une fois de plus l'importance entre le souvenir et l'instant des retrouvailles : « Pourtant, j'aurais aimé prévenir. C'est si bon à retrouver ces figures anxieuses, impatientes, plus expressives que jamais ; ces yeux plus brillants, qui

²⁴ À noter que cette remarque est surtout valable pour la France, car les manques en Allemagne à partir de 1916 vont être si importants que même les soldats en permission s'en inquiètent.

²⁵ Pour illustrer ce fait bien connu relire par exemple : *Le Feu Barbusse* chapitre « la virée » ; Erich Maria, REMARQUE, *À l'ouest rien de nouveau*, Paris, Librairie Générale Française, 1988, Chapitre VII ou encore Edlef KÖPPEN, *Heeresbericht*, op. cit., p. 225.

vous cherchez dans la foule de ceux qui arrivent, ces yeux humides de joie, ces yeux qui n'ont plus la fixité inquiétante des yeux de photographie. Il répond tellement à votre longue attente, cet accueil de ceux qui vous aiment, cet accueil de la vie souriante après la dernière barrière. J'essaierai de faire passer une dépêche en route...²⁶ » Arrivé à la gare de l'Est il décrit la cohue qui commence dès l'intérieur du wagon jusqu'à la sortie de la gare. Il voudrait se hisser sur la pointe des pieds, « les cous sont tendus, les yeux voudraient percer les corps opaques ». Tandis que les premiers appels fusent il voit les premiers civils qui attendent. « Groupes d'êtres à formes normales mais dont on sent la joie confuse, dont on devine l'agitation profonde : femmes charnellement émues, mères qui se sentent de nouveau mères, enfants apeurés à la vue de pères qu'ils ne reconnaissent plus... »²⁷ Il pense y retrouver sa femme et sans doute ses parents, espérant que sa dépêche est arrivée. « Tant de plaisir serre à la gorge et donne l'envie de pleurer. Mes jambes flageolent. Je passe le seuil de fer. Je regarde de tous côtés... Je cours vers un groupe, vers un autre, croyant saisir une ressemblance... Peut-être ne les ai-je pas reconnus (les figures changent) ; peut-être ne m'ont-ils pas découvert sous ma saleté, mes hardes et ce casque... Je tourne autour des familles qui s'espacent. Je me montre, j'appelle. La foule s'écoule, vibrante d'exclamations et de baisers ». Quand finalement les derniers groupes s'éloignent, il comprend que personne ne l'attendait et conclut amèrement : « Ils n'ont donc pas reçu ma dépêche »²⁸.

D'autres ont pu faire exprès de ne pas être attendus en gare, soit par souci de pudeur, soit par volonté de surprendre sa moitié. Une surprise qui a pu être un moyen de vérifier qu'elle était restée fidèle. De nombreux bruits courent au front sur l'adultère qui serait toujours en augmentation constante, et beaucoup de soldats veulent en avoir le cœur net en revenant chez eux²⁹. Cette peur chez les soldats est très liée à la haine des embusqués. Si la permission permet aux soldats de se reposer, de dormir dans un vrai lit, beaucoup espèrent aussi s'amuser, boire, et pour ceux qui n'ont pas de femmes ou d'amies pour venir les chercher à la gare beaucoup veulent une ou des femmes. Le besoin de tendresse, d'être dans les bras d'une femme, mais surtout de pouvoir mettre un terme à la grande frustration sexuelle du front, de pouvoir vérifier qu'ils sont encore des hommes, capables de se servir de leurs organes génitaux, fait que beaucoup de soldats célibataires en permission voient dans leurs congés l'occasion de faire des rencontres.

²⁶ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p 6-7.

²⁷ *Ibid.*, op. cit., p 33-34.

²⁸ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p 6-7.

²⁹ Regina SCHULTE, *Die Verkehrte Welt des Krieges*, op. cit., p. 28-29.

Voir aussi le film *Les 4 de l'infanterie (Westfront 1918 – Vier von der Infanterie)*.

Comme Gilles, le personnage du roman de Drieu La Rochelle, qui cherche clairement pendant sa permission à rencontrer et coucher avec des prostituées ou ce qu'il nomme des « filles » (qu'il oppose aux femmes). En arrivant à la gare de l'Est un matin d'hiver 1917 il observe les autres permissionnaires « soldats et officiers, reconnaissables à leur figure tannée, leur capote fatiguée » et « les fantassins et les artilleurs déjà domestiqués, [qui] sengouffraient avec leurs parents dans la bouche du métro ». Mais surtout l'arrière retrouvé symbolise pour lui « le pays des femmes »³⁰ : « Il était au chaud, au milieu de corps vivants, bien habillés, propres, rieurs ; il était dans la paix. La paix, c'était surtout le royaume des femmes. Elles ignoraient absolument cet autre royaume aux portes de Paris, ce royaume de troglodytes sanguinaires, ce royaume d'hommes »³¹. Mais en arrivant à la gare, à part les prostituées très nombreuses qui gravitent autour du bâtiment dans les grandes villes, les permissionnaires ne peuvent encore rien savoir de ce qui les attend comme expérience avec les femmes de l'arrière. Pourtant beaucoup semblent s'imaginer que via leur sacrifice ils ont obtenu un droit d'accès aux tendresses féminines. Le journaliste Henri Beraud, tentant d'expliquer la rancœur de nombreux soldats envers l'arrière, fait remarquer que les journaux, mais aussi « les politiciens, les philanthropes, les gens du monde » ne cessent de rebattre les oreilles des poilus d'éloges et de promesses. Selon lui « on leur assure tous les panthéons, tous les arcs de triomphe », et donc à force de lire cela « le soldat qui est crédule finit [...] par se représenter les cités de l'arrière comme des paradis ouverts à son bon plaisir de permissionnaire »³². C'est ce qu'expriment par certaines déclarations les compagnons de route de PVC qui entendent agir à leur guise une fois revenus chez eux :

« Ah ! Si on va les mettre au pas, ceux de l'arrière !

— Ils pourront toujours venir, macarel !

— Si i rouspète, j'i rent' dedans, à mon probloque.

— Pis, qu'on m'empêch' de monter en premièr' dans l'métro ! » [...]

Puis viennent des plaisanteries d'un autre ordre : l'obscénité est une bonne matière à gros rire.

« Ah ! Ce qu'il doit lui languir à la petite. [...] »

— Qu'est-ce qu'on va s'tasser ? ... Pinard, poules et compagnie !

Les poules, vieux Charles ! Les poules ! »

Et les lourdes plaisanteries se suivent dans un enthousiasme hilare »³³.

³⁰ Pierre DRIEU LA ROCHELLE, *Gilles*, Paris, Gallimard, 1939, p 25.

³¹ *Ibid.*, p. 29.

³² AD Rhône, 4M234, « Chanson banale », *Le réveil national*, n° 125, 1^{er} avril 1917.

³³ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 29-30.

Si cela reste des phrases lancées pour faire rire l'assemblée, elles sont tout de même très révélatrices concernant l'attente de ces hommes envers les femmes. Certaines paroles de chansons sont de la même teneur : « En rentrant, si nos poules sont tendres, qu'est-ce qu'elles vont prendre »³⁴. En fait le poilu a pu s'imaginer un instant que toutes les femmes allaient lui tomber dans les bras, que leurs conquêtes seraient simples car elles seraient presque un dû en soi. Mais pour beaucoup au cours de leur séjour la réalité fut toute autre. Hormis les prostituées ils n'ont pas tous pu faire d'autres rencontres. Et au moment de repartir vers le front une partie de leur énervement envers l'arrière vient en fait de cette frustration sexuelle qui fut peu ou pas assouvie. S'ensuit la jalousie très forte envers les embusqués, qui, en plus de ne pas risquer leurs vies, profitent du temps à l'arrière pour s'appropriier les femmes (des autres ou de personne). Alors la femme tant attendue, tant adulée, devient en même temps méprisée. Que les femmes aient fauté envers leurs maris ou qu'elles risquent de le faire, fait rapidement d'elles, aux yeux des soldats, des « catins en puissance »³⁵ qui sont faibles de par leur nature et ne peuvent attendre le retour du mari. Bien sûr d'autres facteurs entrent en ligne de compte, l'émancipation et les nouvelles responsabilités des femmes ont inquiété beaucoup d'hommes quant à la place qui sera la leur dans la société et au sein du couple au moment de leur retour définitif ou une fois la paix signée.

Ce développement très ambigu de l'image de la femme auprès des soldats s'exporte finalement à l'image générale de l'arrière. Un arrière qu'on protège, qu'on attend avec impatience de retrouver, mais qui parce qu'il diffère de ce qu'on avait espéré, ou conservé comme image, devient alors un objet de méprise voire de haine. Haine des embusqués surtout, mais haine plus globale des civils qui ne comprennent rien à la guerre et la vivent mieux que les combattants. Car finalement au retour de la permission beaucoup de soldats sont amers et ne se retrouvent pas dans le monde des civils.

Deux mondes séparés par le chemin de fer

Cette scission entre leur monde et celui des civils, déjà entretenu par les soldats au front, s'est confirmée lors de chaque permission et donc entre le moment où le soldat quitte la gare de l'arrière à son arrivée et celui où il y revient pour retourner au front. La première « perm » jouant un rôle encore plus important. « J'ai senti dans ce court passage à l'arrière quel fossé sépare l'arrière et l'avant. Ç'a été l'une de mes surprises les plus grandes... »³⁶ Car quand le soldat arrive au début de son congé sur le quai de la gare il se croit encore maître de tout ce

³⁴ Cités in Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 347.

³⁵ *Ibid.*, p. 324-326.

³⁶ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 157.

qui va lui arriver, et la gare peut lui remémorer l'arrière qui, au moment du premier départ pour le front, ne pensait qu'à ses soldats et où les femmes étaient présentes pour un être cher et/ou pour tous les autres qu'elles voulaient envelopper de tendresse. Le paysage a aussi son importance. « La campagne apparaît toute nouvelle et bien différente de celle à laquelle on est accoutumé. Il semble qu'on passe d'un monde à un autre » remarque *La Gazette du créneau*³⁷.

Après leur séjour de permission les soldats rejoignent la gare pour embarquer dans le train qui les emmènera vers la zone des Armées, puis auprès de leur unité. Entre-temps l'impression d'un décalage avec le monde des civils a pu s'opérer. C'est ce qu'exprime le soldat Reisiger : « Le coupé de 3^e classe, d'abord entre des civils, puis, après 12 heures, plus qu'entre militaires, des camarades, silencieux. Le train passe le Rhin. La gorge se serre : ici il y a une frontière. De ce côté l'Allemagne, de l'autre nous. D'un côté et de l'autre des mots, des mots, des mots. Seulement la compréhension n'est plus là, il n'y en a plus. Vous, de l'autre côté, en Allemagne, derrière nous, ne saisissez rien de nous. Vous ne pouvez vraiment rien comprendre de nous ! »³⁸

Le retour au front devient alors presque un soulagement, alors que dix jours plus tôt c'était de quitter le front qui l'était. Gaston Biron écrit cette lettre à sa mère juste après son retour de permission : « Je vais probablement t'étonner en te disant que c'est presque sans regret que j'ai quitté Paris mais c'est la vérité. Que veux-tu, j'ai constaté, comme tous mes camarades du reste, que ces deux ans de guerre avaient amené petit à petit chez la population civile, l'égoïsme et l'indifférence et que nous autres combattants nous étions presque oubliés, aussi quoi de plus naturel que nous-mêmes nous prenions aussi l'habitude de l'éloignement et que nous retournions au front tranquillement comme si nous ne l'avions jamais quitté »³⁹. Gaston Lavy exprime lui aussi ce décalage : « Combien décevante cette seconde permission ! [...] On se sent étranger à cette vie de fièvre, cette vie de luxe, de plaisirs et de débauche. [...] La permission finie, on quitte les siens le cœur bien étreint par cet arrachement mais au fond avec un soulagement de ne plus voir cette vision de l'arrière si loin de nous, de nos souffrances ignorées de toute cette masse qui vit, vibre et jouit »⁴⁰. S'il ne peut pas s'empêcher d'évoquer le cafard du départ, celui-ci est dominé par cette impression d'appartenir à un autre monde. Un monde propre aux soldats du front et qui ne comprend plus l'ancien monde des civils, qui a lui même

³⁷ *La gazette du créneau*, n° 5, 5 octobre 1917, p. 1-2. Cité in Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., Annexe XVIII.

³⁸ Edlef KÖPPEN, *Heeresbericht*, op. cit., p. 226 „das Coupé III. Klasse, erst zwischen Zivilisten, dann, nach 12 Stunden, nur noch zwischen Militär, Kameraden, schweigsam. Fahrt über den Rhein. Schlucken in der Kehle : hier ist eine Grenze. Hüben Deutschland, drüben wir. Hinüber herüber Worte, Worte, Worte. Nur Verstehen gibt es nicht mehr, gibt es nicht mehr. Ihr, drüben, in Deutschland, hinter uns, begreift nichts von uns. Ihr könnt ja nichts von uns begreifen ! “

³⁹ in Julien ARBOIS, *La vie quotidienne...*, op. cit., p. 95.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 96.

évolué. Ces remarques concernent souvent les grosses villes et plus particulièrement Paris qui, de par sa taille, son importance et sa proximité avec le front, a cristallisé beaucoup de ces critiques. Gilles l'exprime bien dès sa descente du train à la gare de l'Est : « L'in vraisemblable qui se prolongeait depuis si longtemps, à cent kilomètres de Paris, mourrait là sur ce quai ». Les témoignages insistant sur ce décalage, sur ces deux mondes qui s'opposent, ou plutôt finissent par s'opposer, sont nombreux et bien connus, et ne concernent pas uniquement les citoyens. Cela est un fait avéré que les combattants se sont souvent sentis incompris par les civils et même par leur propre famille. Les clichés au sujet du front et des soldats qui se sont développés à l'arrière agacent ces derniers tout autant que les plaintes des civils sur leurs conditions de vie ou que les officiers embusqués exigeant d'être salués. Il n'est pas de place ici pour les développer plus en profondeur, cette impression du soldat s'étant développée entre ses deux passages à la gare. Parfois ils n'ont même pas besoin de quitter celle-ci pour sentir le fossé qui les sépare des civils. Pour Henri Beraud le problème vient des civils trop habitués à voir des soldats et entendre leurs histoires horribles. Il essaye de convaincre les poilus qu'il n'y a pas deux France et qu'il est compliqué d'être un bon civil. Il liste toutes les injustices et les choses qui énervent les combattants à l'arrière, et commence ainsi : « Il débarque du train – que dis-je ! il est encore en route, et déjà tout lui rappelle la modestie de sa condition. Des gendarmes, des commissaires de gare, des gardiens de la paix se dressent, sombres et implacables au seuil de ses rêves dorés »⁴¹. Cette tension avec les représentants de l'ordre, qui agace les poilus lors de leur permission ou de leur convalescence, est aussi un fait bien connu. « Libre ! je suis libre ! Je vais sentir vivre cette foule dont je ne sais rien ici, cet arrière dont nous sépare un mur vivant et strict de gendarmes »⁴².

Pourtant la rencontre avec des soldats devrait être l'occasion d'apprendre directement par les acteurs de cette guerre la réalité de celle-ci. En effet entre les civils et les soldats il n'y a que trois vecteurs de communications : la presse, le courrier et les permissions⁴³. La permission étant la seule qui permette une communication directe et qui ne subit pas de contrôle. Finalement la permission offre au soldat l'occasion de se rendre compte du quotidien des civils, même si on essaye souvent de le choyer et parfois de lui cacher une part de la réalité, alors qu'elle ne permet pas aux civils d'observer le quotidien du soldat. Seul ce qu'il raconte permet de le faire et pour cela le soldat doit déjà y consentir. Que ce soit par agacement, parce qu'ils ne se sentaient pas crus ou qu'on ne préférerait pas les croire, ou encore simplement parce qu'ils

⁴¹ AD Rhône, 4 M 234, « CHANSON BANALE », *op. cit.*

⁴² Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, *op. cit.*, p. 12...

⁴³ Nicolas BEAUPRÉ, *Les grandes guerres : 1914-1945*, Paris, Belin, 2012 p. 131.

voulaient les épargner, les poilus ont caché beaucoup de choses aux civils. Qu'en fut-il du soldat qui dans le train de permissionnaires de PVC s'écriait qu'il dirait aux civils que les journaux mentent. L'aura-t-il fait, aura-t-il été cru ? En ne réussissant pas ou en ne voulant pas informer plus amplement les civils sur la réalité de la guerre les soldats les ont laissés dans l'ignorance et ont donc aussi participé eux-mêmes au creusement de ce fossé séparant le front et l'arrière. Jean-Yves Le Naour résume bien ce phénomène en expliquant que le permissionnaire revenant à l'arrière n'est plus tout à fait le même homme et qu'il retrouve une femme ayant changé elle aussi. Les poilus invoquent alors l'oubli et l'indifférence pour stigmatiser la fête et la débauche de l'arrière devenu égoïste. Mais pour Jean-Yves Le Naour ces arguments sont trop réducteurs et l'insouciance de la capitale, que les combattants décrivent dans leurs écrits, cache une autre réalité, un arrière anxieux, endeuillé, et qui souffre⁴⁴.

Beaucoup de civils essayent d'ailleurs de convaincre les poilus que l'arrière est « calme et digne » comme par exemple Pierre Chenu qui écrit plusieurs chroniques dans le journal *Le Gaulois* à ce sujet : « Ils iront, nos permissionnaires, dire aux camarades que les civils valent mieux que leur réputation, qu'ils ne tremblent pas, qu'ils ne se divertissent pas, qu'ils ne se querellent pas »⁴⁵.

Mais si les permissionnaires se plaignent des divertissements de l'arrière, ils aiment aussi en profiter quand ils s'y trouvent et deviennent même la raison de l'augmentation de ces divertissements⁴⁶. En décembre 1917 le préfet du Rhône écrit : « Toute mesure ayant pour effet de réprimer le luxe tapageur, la prostitution publique et même l'oisiveté, serait de nature à réveiller chez les permissionnaires le sentiment du devoir et à améliorer leur « moral », toujours affaibli au moment du départ »⁴⁷. Sauf que la prostitution elle aussi est une conséquence de la présence des soldats et de leurs besoins. Mais selon la situation du permissionnaire tous ne vivent pas la même permission et ne s'offusquent pas des mêmes choses. Ainsi quand PVC revient à la gare pour rejoindre la zone des Armées, s'il est pris du cafard et a aussi été choqué par l'attitude ou les propos de certains civils et qu'il dénonce le « public moutonnier » des théâtres « bercé par les contes endormeurs de la grande presse », il n'a pas atteint le même état de dégoût que son compagnon de route qui lui a découvert être « cocu » et enrage contre les civils⁴⁸.

⁴⁴ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, *op. cit.*, p. 384.

⁴⁵ Charles CHENU, *De l'arrière à l'avant*, *op. cit.*, « En permission ». *Chronique du 23 juillet 1915*, p. 208 à 213. Voir également « *Pro lutetia* » *chronique du 9 février 1915*, p. 118.

⁴⁶ Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, *op. cit.*, p. 556, 568-570.

⁴⁷ AD Rhône, 4M234, *rapport officiel pour le ministère de l'Intérieur en décembre 1917* au sujet du moral des permissionnaires et de leurs agissements à l'arrière.

⁴⁸ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, *op. cit.*, p. 169-176.

Le retour à la gare

Quand après un séjour passé loin du front ils s'apprêtent à y revenir deux sentiments ont pu être très présents et sûrement se confondre chez les soldats, le cafard et ce sentiment de différence. Gaston Biron dans la suite de sa lettre, adressée à sa mère, exprime la déception de l'accueil des civils et des êtres qu'il s'était réjoui de voir, et conclut : « Aussi tu comprendras ma chère mère que c'est avec beaucoup de rancœur que j'ai quitté Paris et vous tous que je ne reverrai peut-être jamais »⁴⁹. Ici on remarque tout de même qu'au-delà de cette rancœur, se cache surtout une véritable tristesse puisque les poilus étaient bien conscients qu'ils ne reviendraient peut-être plus jamais à l'arrière, tel ce soldat bavarois : « Partir n'était pas difficile mais dire au revoir et surmonter cela fut dur, là on pleure, ça serre le cœur. Car je ne sais pas non plus si je reviendrai. »⁵⁰ C'est aussi ce qu'exprime PVC qui à la gare, connaît un certain inversement des rôles, et doit consoler ses parents et sa femme : « Et c'est moi qui les console... Je le fais avec d'autant plus d'émotion que, s'ils ne le savent pas, moi je sais où je vais »⁵¹. On retrouve ici le décalage entre la connaissance des civils et celui des soldats. Surtout c'est la preuve que le permissionnaire ou le convalescent qui a pénétré dans la gare pense déjà au front et est en partie repris par lui. Gilles va retourner au front et pense à là-bas, « au prochain déchirement du ciel, aux premiers fracas de l'acier, au sentiment renouvelé de l'irréversible quand il arriverait dans une gare du front, puis dans les deuxième lignes et qu'il se retrouverait dans la grande désolation de la terre, dans le grand paysage vide, surnoisement rempli d'hommes grelottants et durs. Il dut faire un effort bien misérable pour éviter ce leurre d'un attendrissement de quai de gare qui pouvait encore effacer tout... »⁵² Ici la gare représente bien le lieu de la séparation. Séparation avec les êtres chers mais aussi séparation entre l'arrière et le front. La gare du front devenant le symbole d'un retour au pays de la guerre.

Ces séparations, tous ne les ont pas vécues de la même façon. Il y a ceux qui ont préféré faire leurs adieux dans l'intimité et ne pas s'exposer aux yeux de tous. Beaucoup se font accompagner à la gare mais là aussi les attitudes divergent. En se faisant accompagner, on prolonge le temps passé ensemble, on repousse l'instant de la séparation, et en même temps on ne fait qu'allonger un moment difficile et qu'il vaudrait peut-être mieux abrégé. C'est ce qu'exprime PVC :

⁴⁹ in Julien ARBOIS, *La vie quotidienne...*, op. cit., p. 95.

⁵⁰ In Benjamin ZIEMANN, *Front und Heimat*, op. cit., p. 95. Mars 1915. (Orthographe respectée) „Das Fortgehen war nicht schwer aber das Abschiedsnehmen u. die beehrung das komt hart an u. das zu überwinden da weind an es drugt ein das Herz ab. Den ich weiß auch nicht ob ich noch heim kom.“

⁵¹ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 165

⁵² Pierre DRIEU LA ROCHELLE, *Gilles*, op. cit., p. 204.

« L'arrachement de ce matin a été affreusement pénible... Autant j'aurais aimé à l'arrivée être attendu, autant il m'a été douloureux d'être accompagné à la gare aujourd'hui. Je ne redoute rien tant que cette intimité prolongée au-delà de la maison, dans la publicité des bousculades. [...] Je n'ai pas voulu qu'ils m'accompagnent jusqu'au wagon. Ces piétinements traditionnels sur le macadam devant la portière, je n'aurais pu les supporter »⁵³.

Quand le permissionnaire s'en va il est conscient qu'une période exceptionnelle s'achève, une parenthèse qui se referme avant de revenir à la normalité. « Ce soir les miens vont revenir tristes, angoissés, à leurs occupations quotidiennes... Ils auront des larmes, mais cette vie où j'étais tombé sans y faire un bien grand changement, cette vie aimable à train-train régulier d'ici va les reprendre. Moi je retourne là-bas... simplement »⁵⁴. Ici on sent bien que finalement la guerre, et donc la séparation quasi constante des combattants et des civils, est devenue la normalité. PVC retourne au front « simplement », parce qu'il n'a pas le choix, parce qu'il ne veut pas abandonner les camarades restés là-bas. Les civils, eux, retournent à leur quotidien de civils en guerre et auquel ils ont dû s'habituer et s'accommoder, exactement ce qui leur est reproché ensuite par les soldats de l'avant. Mais pour la plupart au moment même de reprendre le train, c'est un sentiment encore bien plus fort que la prétendue haine de l'arrière qui les assaille, c'est le cafard. Et ce cafard n'est pas ressenti seulement par les soldats.

En Allemagne Käte Kestien raccompagnant son mari à la gare à la fin de sa permission fait tout son possible pour retenir ses larmes : « À la gare c'était la cohue. Tout le long du train de permissionnaires les femmes avec leurs enfants étaient serrés. Il y avait aussi des femmes seules comme moi. Les enfants plus âgés avaient des visages abattus, pendant que les plus jeunes regardaient autour d'eux avec curiosité. Nous les femmes essayions de cacher nos pensées derrière des visages calmes. [...] Je réussissais à retenir les larmes montantes. Et j'étais très contente que cela me réussit »⁵⁵. PVC prétend que l'envie de pleurer est stoppée dans sa gorge par la pudeur⁵⁶. Pourtant même si les hommes comme les femmes ont essayé de se contenir tous n'ont pas réussi. Rien d'étonnant quand on sait qu'aujourd'hui c'est encore le cas pour des séparations pourtant, a priori, moins dramatiques. En effet, qui n'a jamais vécu personnellement ou pu être témoin d'une scène de séparation sur un quai de gare ? Il suffit de se rendre dans une gare et d'observer

⁵³ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 164 et 166.

⁵⁴ *Ibid.*, op. cit., p. 164-165.

⁵⁵ Käte KESTIEN, *Als die Männer im Grabe lagen*, Frankfurt am Main, Societäts-Verlag, 1935, p. 35. „Auf dem Bahnhof war ein großes Gedränge. Den ganzen Urlaubszug entlang standen die Frauen mit ihren Kindern dicht bei dicht. Auch Frauen allein wie ich. Die größeren Kinder hatten bedrückte Gesichter, während die kleineren neugierig um sich sahen. Wir Frauen aber versuchten, unsere Gedanken hinter ruhigen Gesichtern zu verbergen. [...] Ich brachte es fertig, die aussteigenden Tränen aus den Augen wegzuhalten. Und ich war sehr froh, daß es mir glückte.“

⁵⁶ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 166.

pour la retrouver quotidiennement. Malgré la foule, les embrassades se prolongent souvent jusqu'au tout dernier instant, jusqu'à la fermeture des portes ou au coup de sifflet, annonçant le départ immédiat et sonnant le glas du temps passé ensemble. C'est dans ces derniers instants, dans les dernières étreintes, parfois seulement une fois la séparation physique achevée, que l'on peut observer des femmes et des hommes qui pleurent malgré la foule. Foule qui a dans ce genre d'instant presque disparu⁵⁷, qui incite seulement de façon inconsciente à sécher ses larmes pour tenter de dissimuler une tristesse pourtant flagrante. Pourtant ces scènes qui continuent à être quotidiennes au XXI^e siècle ne sont, d'une façon presque certaine, jamais dues à la guerre. Qui connaît la puissance d'une séparation sur un quai de gare peut alors à peine commencer à s'imaginer ce que la famille, mais surtout le soldat, a vécu en quittant un lieu et des gens qu'il avait de grandes chances de ne pas revoir. En effet à ce moment-là la prochaine permission semble si lointaine et a tant de raisons d'être reculée que personne ne peut vraiment s'y raccrocher. Entre-temps le soldat sait qu'il peut se passer beaucoup de choses et qu'il a tout autant de chance de mourir que de revenir. Les civils ne l'ignoraient pas non plus, et c'est pour cela que les larmes ont coulé dans les gares au moment du départ du permissionnaire.

Käte Kestien se laisse aller dès que le train s'éloigne. « Maintenant les larmes me coulent aussi sur le visage comme l'eau d'un barrage ouvert. Et pas seulement moi. Telle une grande communauté de deuil nous étions là et faisons des signes et des signes et quittions lentement la gare. Nous étions comme une grande famille, qui avait la même douleur à porter. Chacune de nous pouvait parler avec chacune sans le moindre sentiment d'être étrangère »⁵⁸. Une femme à côté d'elle sèche ses larmes afin de consoler ses trois enfants, qui l'accompagnent. Et justement elle adresse la parole à l'auteur en lui demandant pourquoi le mari a tenu à ce que la famille au complet l'accompagne jusqu'au train, car maintenant cela est encore plus douloureux. Juste après les deux femmes croisent une unité de soldats âgés qui, en musique, se dirigent vers la gare. « Aussi vers la gare. Aussi pour le front. Et pendant que les enfants maintenant amusés jetaient leurs petites jambes en l'air au rythme de la musique, alors nous recevions un nouveau coup, contre lequel nous nous défendions en parlant de la préparation de différents plats. [...] Le train avec nos hommes devait juste être derrière Harburg et roulait ainsi déjà à travers le pays de Hanovre. Loin de nous. Si j'y pensais pendant que nous parlions, cela me faisait frémir

⁵⁷ À ce sujet voir la citation de Jean-François DURAND, *La première permission*, p. 13-14. In Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 389-390.

⁵⁸ Käte KESTIEN, p. 35 „Jetzt auch fielen mir die Tränen wie gestautes Wasser über das Gesicht. Und nicht mir allein. Wie eine große Trauergemeinde standen wir da und winkten und winkten und verließen dann langsam die Bahnhofshalle. Wir waren wie eine große Familie, die den gleichen Schmerz zu tragen hatte. Jede von uns konnte mit jeder ohne das geringste Fremdgefühl sprechen.“

tout entière, mais j'écoutais bien les nouveaux conseils pour la cuisine, qui étaient si importants pour nous, plus que rien d'autre »⁵⁹. Ici la vision d'autres troupes, la pensée du train emportant l'être aimé rendent la tristesse plus forte encore, et le moyen de ne pas trop y penser est de revenir à des choses plus quotidiennes, loin des problèmes du front : des conseils pour des recettes de misères. Des problèmes de civils, affamés par la guerre, malgré leur éloignement géographique des horreurs du champ de bataille. Chacun sa misère quotidienne, chacun sa tristesse au moment de la séparation. Et tandis que les femmes se soutiennent mutuellement, les soldats eux sont de nouveau entre hommes.

« La foule des permissionnaires s'engouffre dans le vaste piège de la gare ». C'est ainsi que PVC se représente la gare dans un tel moment, un piège. Piège où les hommes de tous les coins de la France se retrouvent, pour beaucoup déjà saouls, « prolongeant leur joie de vivre jusqu'au seuil de la mort probable ». La gare est donc l'endroit de l'arrière où le front reprend déjà les hommes et les sépare de leurs proches, des femmes. Alors PVC boit aussi un peu pour se donner du courage : « Je retrouve l'odeur de l'homme. Et, dans cette cohue grisâtre qui retourne à la bataille, au milieu de cette moisson ondoyante de casques qui vient à moi, ma famille s'éloigne, correcte, propre, digne, avec tout mon bonheur de neuf jours fini. Je bois un grand quart de vin »⁶⁰. Une fois entre hommes le cafard prend définitivement le dessus, et les soldats ont des pensées noires. L'ouvrier creusotin évoque les bienfaits de la permission qui commencent à s'effacer à l'approche du retour : « mais lorsque les derniers jours arrivent le cafard me prend comme jamais je ne l'ai eu, j'ai des idées noires en tête, il ne faudrait pas y laisser sa peau, des bruits de paix commencent à circuler »⁶¹. Certains en viennent même à penser que les permissions feraient mieux de ne pas exister. « Triste retour de permission. Les permissions, ça ne devrait pas être. Se retremper dans la vie qui devait être notre vie ; vie que nous devrions avoir oubliée à jamais, vie retrouvée quelques heures et qui nous laisse un horrible cauchemar qu'on appelle le cafard. C'est la gaieté qui disparaît, l'énergie annulée, la vie sans espoir »⁶².

Seuls les journalistes se sentant obligés de donner un excès de confiance aux permissionnaires et aux civils ont réussi à voir des scènes différentes ou du moins à les interpréter d'une

⁵⁹ Käte KESTIEN, *Als die Männer im Grabe lagen, Frankfurt am Main, Societäts-Verlag, 1935, p. 36-37.*

„Auch zum Bahnhof hin. Auch für die Front. Und während die Kinder nun vergnügt die Beinchen warfen im Marschtakt der Musik, so gab es uns nur einen neuen Stoß, gegen den wir uns wehrten mit Gesprächen von den Zubereitung verschiedener Speisen. ?... ? Der Zug mit unsern Männern mochte eben hinter Harburg sein und rollte also schon durch hannoversches Land. Weg von uns. Wenn ich daran dachte, während wir sprachen, durchschauerte es mich, aber ich hörte gut auf die neuen Ratschläge für die Küche hin, die so wichtig für uns waren wie nichts anderes.“

⁶⁰ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente, op. cit., p. 166-168.*

⁶¹ *Journal de guerre d'un ouvrier creusotin, op. cit., p. 112.*

⁶² *Paroles de Poilus, op. cit., p. 91.*

autre façon. Charles Chenu continuant son article sur les permissionnaires, évoque le retour de permission qu'il a observé à la gare de l'Est. Selon lui les soldats vont d'un bon pas vers le train, se retrouvent, se saluent, et montent sans cri. « Les têtes se penchaient aux portières et toutes avaient le sourire. » Évoquant les femmes restées là, il juge leur attitude par ces mots : « Elle est très chic, la femme française ! »⁶³

De nouveau le paysage observé depuis le wagon joue un rôle. Au retour de permission il renforce cette tristesse, comme l'écrit Arsène le Breton : « Voici le train bondé de soldats penchés aux portières, chantant et gesticulant. Je me case dans un coin, et aussi longtemps qu'il m'est possible, je regarde par la portière ce paysage familier comme si ce devait être la dernière fois... » Puis à la descente du train il décrit le printemps : « Je remonte lentement vers la ligne de feu. Je suis seul. [...] Ce calme et paisible paysage printanier me rappelle mon village où il ferait si bon vivre, et de grosses larmes coulent sur mes joues »⁶⁴. PVC, juste après avoir quitté la gare, observe à la sortie de Paris, le paysage d'usines qui fonctionnent pour la guerre. « Bidoche ne parlait plus, Bidoche fixait comme moi, comme tous ceux du wagon, la ville de l'acier et des explosifs qui s'édifiait aux portes de Paris ». Cette vision fait comprendre aux soldats que la guerre risque de durer et que certains s'enrichissent grâce à elle. On sent ici la plume de l'homme de gauche qu'était PVC et qui conclut son livre sur l'intérêt de quelques-uns qui prolonge le malheur des autres. « Et tous ces hommes qui revenaient en pleine conscience au long combat comprirent alors que les grandes et nobles idées pour lesquelles ils allaient se faire tuer tout à l'heure, la justice, la liberté, le droit, avaient des frères et des sœurs obscurs qui [...] les avaient lentement et sûrement évincés »⁶⁵.

La permission est source de multiples sentiments mais elle reste avant tout une « permission », une autorisation de la part du commandement. En ce sens elle est régie par des règles précises et contraignantes pour les soldats.

⁶³ Charles CHENU, *De l'arrière à l'avant*, op. cit., *En permission*. p. 212-213.

⁶⁴ in Julien ARBOIS, *La vie quotidienne...*, op. cit., p. 93.

⁶⁵ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 180-181.

Déroulement théorique du voyage en permission

« C'était là le jeu préféré de notre caporal. Löhne est une gare de bifurcation.

Pour que nos permissionnaires ne s'y trompent pas, Himmelstoß faisait avec nous, dans la chambrée, l'exercice consistant à changer de train. Il nous fallait savoir qu'à Löhne on atteignait la correspondance par un passage souterrain. Ce passage était représenté par nos lits et tout le monde s'alignait à gauche de ceux-ci. Puis venait le commandement : « À Löhne, changez de train. » Et, avec la rapidité de l'éclair, tout le monde se glissait sous les lits pour reparaître de l'autre côté. Nous avons fait cet exercice des heures entières. »⁶⁶

L'arrêt obligatoire dans une gare de triage lors du voyage aller devient un symbole de la permission. Si la gare de triage est un arrêt obligatoire, c'est qu'elle permet à l'autorité militaire des deux pays d'orienter mais aussi de contrôler le flux des soldats en route vers l'arrière. Orienter pour s'assurer que les soldats vont vers la bonne direction et montent dans le train qui les mènera chez eux ou au plus proche. Contrôler pour vérifier que le titre de permission est en règle, et qu'il n'y a donc pas d'absents illégaux parmi la foule des permissionnaires.

En France, pour que le titre de permission soit parfaitement en ordre, il doit être d'abord visé à la gare de départ par les agents des compagnies. Pour assurer le bon ordre de cette opération et le respect des horaires, il est demandé aux permissionnaires de se présenter entre une et deux heures avant le départ du train. Dans les faits beaucoup arrivaient au dernier moment et cela provoquait souvent des retards pour les trains⁶⁷. Puis le titre est de nouveau tamponné à la gare de bifurcation – c'est là que le permissionnaire monte dans un train spécial de permissionnaires – et enfin à la gare d'arrivée. Ces tampons s'avèrent surtout très importants pour le retour, puisqu'ils permettent de vérifier que le permissionnaire a respecté le délai qui lui était incombé et qu'il n'a pas perdu volontairement du temps au retour. Pour le permissionnaire allemand c'est à la gare de rassemblement qu'il doit se présenter deux heures avant le départ du train⁶⁸, puisqu'après avoir emprunté un des trains militaires locaux (*Militär-Lokalzüge*) depuis le front,

⁶⁶ Maria ERICH, remarque, *À l'ouest rien de nouveau*, op. cit., p. 43 : „Das war das liebste Spiel unseres Kaporals. Löhne ist ein Umsteigebahnhof. Damit unsre Urlauber sich dort nicht verlaufen sollten, übte Himmelstoß das Umsteigen mit uns in der Kasernenstube. Wir sollten lernen, daß man in Löhne durch eine Unterführung zum Anschlußzug gelangte. Die Betten stellten die Unterführung dar, und jeder baute sich links davon auf. Dann kam das Kommando : „In Löhne umsteigen !“, und wie der Blitz kroch alles unter den Betten hindurch auf die andere Seite. Das haben wir stundenlang geübt.“

⁶⁷ Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 209.

⁶⁸ BArch, PH 15/100, note du 24 mai 1918.

il change à cette gare⁶⁹ pour un train spécial de permissionnaire (*Militärurlauberzug*, dit *MUZ*), et son billet est remis au « guide de transport » (*Transportführer*)⁷⁰. Ce dernier rend son billet au permissionnaire seulement avant l'arrivée de celui-ci dans la gare d'arrivée. Cela contraignait les permissionnaires à une bonne communication avec le *Transportführer* et les empêchait de disparaître en cours de route⁷¹.

Le soldat français dispose donc d'un titre de permission qu'il doit faire tamponner et le soldat allemand d'un ticket, et même de deux puisqu'il possède celui pour le retour. Dans les deux pays les différents billets et titres de permissions sont reconnaissables à leur couleur⁷². Le permissionnaire allemand reçoit des vivres uniquement dans le *MUZ* à l'aller comme au retour, tandis que son homologue français en reçoit pour l'intégralité du voyage aller mais doit se débrouiller pour le voyage retour⁷³.

Timbrage du titre de permission

En France, le second contrôle, qui s'effectue en gare régulatrice ou gare de triage, est le plus important et le plus précis. À Jessains (annexe de la gare régulatrice de Troyes) cette opération se déroule de la manière suivante à l'automne 1916⁷⁴. Dans la gare de marchandises, où les permissionnaires débarquent et qui a été soigneusement séparée de la gare de voyageurs, il y a en plus du hall, déjà présent avant guerre, une grande baraque en bois, construite par le Génie, permettant d'abriter les permissionnaires. Cette baraque est surtout le lieu où sont installés « les bureaux de contrôle ». En pleine voie, face à la gare militaire, les permissionnaires en provenance du front descendent tous et sont orientés vers les bureaux de contrôle par les plantons et les gradés répartis le long de la voie. Le but est de trier les permissionnaires au plus vite car l'afflux dans les gares de triage est important⁷⁵, mais aussi d'empêcher les débordements ou les bousculades. À Jessains les permissionnaires entrent donc dans le hall, qui fait office de salle des pas perdus, puis pénètrent dans le baraquement pour faire viser leur titre de permission. Entre

⁶⁹ Indiquée sur son billet entre le nom de la gare de départ (*Einstiegsbahnhof*) et celui de la gare d'arrivée (*Zielbahnhof*).

⁷⁰ Ce guide de transport est un officier dirigeant une force de police militaire spécialement prévue pour surveiller les soldats durant les transports : les *Transportkommandos*.

⁷¹ En pratique un permissionnaire pouvait emprunter un autre train en payant l'intégralité du billet, ce qui n'était pas financièrement possible pour la majorité des soldats. <https://archivewk1.hypotheses.org/tag/schnellzuege>.

⁷² Vert, rouge ou blanc en Allemagne. En France le système des couleurs va être modifié à partir de 1917. Voir Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 146-147.

⁷³ BArch, PH 15/100, note du 24 mai 1918 ; SHAT, 16N2852 document du 29 septembre 1915.

⁷⁴ SHAT, 16N2816, *Organisation du service et du contrôle des permissionnaires à la gare de Jessains* (annexe de la régulatrice de Troyes), Jessains le 2 novembre 1916.

⁷⁵ En septembre 1917 ce sont par exemple 2 300 permissionnaires par jour en moyenne à Survilliers et 3 100 à Orry-la-Ville. SHAT, 16N2404, documents du 25 septembre 1917 et 7 juin 1917.

le hall et le baraquement se tient un gradé, censé faire observer l'ordre, qui règle l'écoulement de la masse des permissionnaires. À l'intérieur du baraquement se situent des bureaux devant lesquels se trouve une barrière ne permettant qu'à un seul homme à la fois de se présenter devant le bureau. Il y a deux bureaux en fonctionnement, parfois trois si l'affluence est particulièrement grande ou si un train est en retard. Chaque bureau est constitué par trois secrétaires. Au milieu, le chef de bureau qui est chargé d'indiquer aux permissionnaires comment ils peuvent se rendre à leur destination, c'est-à-dire qu'il inscrit ou appose un timbre en bas du titre de permission qui indique le type de train, et l'heure de départ, ainsi que les changements éventuels et l'heure théorique d'arrivée. Puis il remet le titre à un des deux secrétaires placés à ses côtés, pendant que le troisième, selon les indications orales du chef, note la direction et le train de chaque permissionnaire. Cela permet de faire connaître le nombre de permissionnaires arrivés par chaque train, de connaître la répartition dans les trains qui les emmènent, mais également de prévenir les gares du parcours du nombre de permissionnaires qui sont embarqués pour chaque train (ainsi que l'établissement d'autres statistiques). La même opération de timbrage est effectuée au retour, le but principal étant alors de confirmer au permissionnaire qu'il se trouve dans la bonne gare de triage et qu'il ne doit pas se déplacer dans une autre afin de rejoindre son unité. Il est également indiqué aux permissionnaires les feuillées, les lavabos, l'emplacement de la boîte aux lettres et de la buvette, dont les prix sont affichés. Avec des secrétaires bien exercés la gare de Jessains parvient en 1916 à réguler en l'espace d'une heure, 700 permissionnaires en partance et 630 sur le retour⁷⁶.

Une efficacité du travail qui semblait un peu plus élevée en 1915 pour la même gare mais qui est surtout insuffisante face au nombre de permissionnaires présents dans un seul train. À Jessains le départ d'un train en direction du front est subordonné à l'arrivée d'un autre train. Le battement entre ces deux trains est théoriquement de 47 minutes. Le nombre de permissionnaires moyen à réguler est de 1 400, opération qui prendrait donc plutôt deux heures – sans compter le temps de débarquement et d'embarquement évalué à 30 minutes – et qui ne peut que rarement commencer à l'heure puisque le train attendu est presque systématiquement en retard chaque soir, comme pour le mois de décembre 1915, où 24 retards de 30 minutes à deux heures (et même une fois trois heures) furent décomptés. Cela provoque, chaque soir, des retards quasi systématiques de deux heures en moyenne pour le train en direction du front⁷⁷.

⁷⁶ Au sujet des délais pour timbrer les titres de permissions, voir aussi SHAT, 16N298, *Rapport du 7 juin 1917*.

⁷⁷ SHAT, 16N2676, *Rapport mensuel de la Régulatrice de Troyes*, 6 janvier 1916 ; Voir aussi pour ces problèmes récurrents de correspondances l'exemple de Dunkerque in SHAT, 16N2826, *Fonctionnement des Gares Régulatrices*. Janvier 1916.

Orientation et régulation

Une fois passés par le bureau de contrôle les permissionnaires peuvent embarquer de façon individuelle grâce aux informations reçues. Les trains sont formés sur les voies et des panneaux bien visibles indiquent leur type (par exemple train P ou train I) comme annoté sur le titre de permission. Des plantons positionnés à des points de passage obligatoires vérifient les titres de permission et s'assurent que le permissionnaire se dirige vers le bon train. L'officier ou l'adjudant qui commande la garde de police du train spécial⁷⁸, aidé de son personnel, veille à la régularité de l'embarquement, et vérifie qu'aucun permissionnaire ne monte dans des fourgons ou des vigies. En plus de la police des trains un poste de police est établi en gare comportant un caporal-chef de poste, quatre soldats et un planton. Durant le stationnement de trains spéciaux tous les gradés et les soldats disponibles sont présents en gare afin de renforcer le service d'ordre et d'assurer les mesures de sécurité. Les permissionnaires sont donc très encadrés durant leur passage en gare de triage, par souci d'orientation mais aussi, et surtout, pour les surveiller et empêcher le contact, en gare ou en ville, avec le reste de la population : « Des plantons placés aux barrières maintiennent les permissionnaires dans l'enceinte de la gare militaire et les empêchent de se répandre au-dehors et dans les bâtiments de la gare voyageurs. Un gradé assure particulièrement l'ordre et la propreté dans l'intérieur du bâtiment et veille à la conservation du matériel. Deux gendarmes sont de service en permanence à la gare et aux abords »⁷⁹.

Ces contrôles, et cette présence armée pour en assurer le bon déroulement, ont agacé les permissionnaires. Ceux partant du front se réjouissent d'être quelques jours hors de la discipline militaire, et ceux sur le retour sont peu pressés de la retrouver. De plus ces effectifs pour maintenir l'ordre et orienter au sein de la gare sont très faibles en comparaison du nombre de permissionnaires passant chaque jour dans les gares de triage. Le maintien de l'ordre dépendant, en réalité, de la bonne volonté des permissionnaires à s'y tenir. Un constat qui devint flagrant au printemps 1917 quand l'indiscipline des permissionnaires s'ajouta au dépassement des quotas de permissions. Une gare de triage comme celle de Crépy-en-Valois, prévue pour accueillir 12 000 permissionnaires, se retrouva alors en plein mois de juin avec 28 000 soldats de passage chaque jour et seulement 1 adjudant accompagné de 2 ou 3 gendarmes pour assurer l'ordre. Les permissionnaires, impossibles à contenir, se répandaient alors en ville⁸⁰.

La description faite pour la gare de Jessains est un exemple intéressant puisque datant de

⁷⁸ Cette garde de police a été instaurée le 18 juin 1916. Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle, op. cit., Chronologie de la réglementation des permissions.*

⁷⁹ SHAT, 16N2816, *Jessains le 2 novembre 1916.*

⁸⁰ SHAT, 16N298, juin 1917 (*document n°16*).

fin 1916, plus d'un an après la mise en place des permissions. Certaines mesures, comme une bonne indication des trains par panneaux et la volonté de bien orienter les permissionnaires, sont presque novatrices, et Pétain à partir de l'été 1917 tentera de les généraliser. D'autres installations sont en réalité très limitées. Par exemple la gare militaire n'est équipée que de deux lavabos et d'une feuillée, ce qui est clairement insuffisant pour autant de soldats en transit. Surtout quand on sait que depuis début juin 1916 les permissionnaires doivent avoir la possibilité de se laver, s'épouiller et se changer lors de leurs arrêts en gare⁸¹.

Pour certains permissionnaires la gare de triage est le signe de la future liberté pour un temps déterminé. « Voilà donc la gare régulatrice, ce port tant espéré dont m'ont parlé les camarades »⁸² écrit PVC lors de sa première permission. Mais pour la plupart, ces gares de triage représentent un cauchemar⁸³. Un lieu où l'on perd du temps et d'où le départ n'est jamais certain. On pourrait penser que cette perte de temps importe peu aux soldats qui sont habitués à l'oisiveté et qui sont au moins à l'abri des dangers du front. Mais durant un an la durée des permissions en France va être comptée entre les passages par la gare de triage à l'aller et au retour⁸⁴. Cela signifie qu'à partir de cette gare le temps devient très précieux puisque chaque instant passé en plus en route, est un instant de moins passé parmi ses proches à l'arrière. Même si, officiellement, ce contrôle permettait d'être mieux orienté et donc d'éviter une éventuelle perte de temps, les poilus ne l'ont pas vu sous cet angle. Pour eux c'est surtout une étape supplémentaire entre la vie du front et leur ancienne vie qu'ils rêvent de retrouver pour quelques jours. Ils ont été des milliers chaque jour à traverser l'une des gares régulatrices de la zone des Armées, et la grande affluence a donc provoqué des heures d'attente. PVC écrit : « Le train nous a jetés là, en paquet, tous ceux de la cinquième armée, tous les permissionnaires au petit matin ». À son train d'autres se sont sûrement ajoutés et cela provoque une grande affluence dans la gare, et donc un triage qui prend du temps. C'est sans doute là qu'il faut chercher le point de départ de la détestation de ces gares par les soldats du front. La gare de triage où descendent les permissionnaires devient le symbole d'un trajet trop long et inconfortable, où rien n'a été prévu pour accueillir les permissionnaires lors des escales que l'itinéraire leur impose.

Le manque d'installations, ou tout simplement d'abris pour accueillir les permissionnaires dans de bonnes conditions a pu encourager ces derniers à essayer de quitter la gare malgré les

⁸¹ Depuis le 3 juin 1916, et même douche obligatoire depuis le 12 juin avant d'embarquer s'ils ne sont pas propre. Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 972.

⁸² Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 16.

⁸³ Voir la thèse d'Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 248-249.

⁸⁴ Du 5 juillet 1915 jusqu'à juin 1916. Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., P. 211 et 972.

contrôles ou à emprunter d'autres trains pour gagner du temps. Exactement ce que le commandement voulait absolument éviter.

Séparations des différentes catégories de voyageurs

« Dans les gares où se produit un mouvement important de permissionnaires, une sortie particulière doit, également, leur être affectée afin qu'il soit fait un contrôle spécial tel qu'il est obligatoirement prévu pour les gares de Paris »⁸⁵

Permissionnaires

Au début de la guerre les trains du trafic public suffisent pour l'acheminement jusque dans le pays des permissionnaires allemands puisque 3 500 permissionnaires par jour en moyenne sont présents dans les trains en août 1915. Ils sont 30 000 en moyenne fin 1917, une évolution qui explique que dès 1915 les trains commerciaux ainsi que les trains express commencent à être trop remplis, causant des difficultés et des retards. À partir de juin 1915 des trains spéciaux pour permissionnaires (MUZ) qui partent de plusieurs points du front et roulent jusqu'aux gares des régions allemandes proches de la frontière sont donc créés. Ces trains spéciaux devaient à l'origine partir tous les deux jours, mais devant l'affluence toujours plus importante des permissionnaires ils devinrent journaliers et leur taille fut augmentée dès août 1915⁸⁶. C'est à cette période que les permissions pour les soldats du front français sont autorisées (30 juin 1915). Dès le 15 septembre 1915 des trains spéciaux transportent les permissionnaires de la zone des Armées vers la zone de l'Intérieur⁸⁷. Côté allemand il existe également des trains express nommés *D-Zug*, qui ne marquent l'arrêt que dans les gares importantes, mais dont l'utilisation par les soldats, particulièrement les permissionnaires, est très réglementée, j'y reviendrai plus bas.

Les horaires des MUZ sont prévus pour que les changements soient le plus courts possible : entre le train militaire local et le train spécial de permissionnaires, mais aussi entre celui-ci et les trains sur le territoire allemand. Grosse différence avec la France où les changements pour les permissionnaires restent un problème majeur durant tout le conflit, les condamnant à des heures, quand ce n'est pas toute une journée ou une nuit, d'oisiveté en gare. Dans le but d'écourter les temps de trajet et afin de décharger l'activité des gares frontalières, les destinations des

⁸⁵ A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*, p. 6.

⁸⁶ Rohde HORST, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen*, op. cit., p. 43.

⁸⁷ Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 192.

MUZ, que ce soit depuis le front est ou ouest⁸⁸, furent rapidement prolongées jusqu'au cœur du pays et les contrôles à la frontière supprimés pour ces trains. Beaucoup de soldats, majoritairement ceux des grandes villes, n'ont alors plus besoin d'effectuer un changement supplémentaire, le train les amenant directement à leur but.

Ainsi, et malgré la réduction de la vitesse de 60 à 45 kilomètres par heure depuis le début de l'année 1917⁸⁹, un permissionnaire a besoin en 1918 de 27 heures pour effectuer le trajet Metz-Hambourg et un peu plus de 30 heures entre Metz et Berlin⁹⁰. Si ces temps de trajet peuvent paraître élevés, ils sont encore très satisfaisants comparés à ceux observés en France durant l'ensemble de la guerre⁹¹. Pourtant les permissionnaires français circulent officiellement dans « des trains spéciaux à marche accélérée ⁹² » mais qui n'ont d'accélééré que le nom puisqu'ils sont, comme tous les convois militaires, limités à une vitesse de 20 à 30 km/h par heure dans la zone des Armées. Ils sont certes plus rapides dans la zone de l'intérieur mais de par la multiplication des arrêts desservis, ils restent bien plus lents que les trains commerciaux⁹³.

Dans les deux pays les permissionnaires vont devoir obligatoirement emprunter ces trains spéciaux pour le trajet entre le front et l'arrière à l'aller comme au retour. Ils sont autorisés à utiliser des trains commerciaux pour les plus petites lignes qui ne sont pas desservies par les trains spéciaux, c'est-à-dire le plus souvent vers la fin du voyage. Quel que soit le type de train emprunté et la direction, les soldats voyagent dans des wagons de 3^e classe tandis que les officiers voyagent en 1^{re}. Ces trains spéciaux sont exclusivement réservés aux permissionnaires, ce qui signifie qu'aucun civil n'y est admis, les femmes en premier lieu, même les infirmières⁹⁴. En Allemagne les cheminots hommes sont autorisés à les emprunter mais seulement sur le territoire national⁹⁵. En France ils le sont uniquement « pour les besoins du service » et doivent alors être porteurs d'un brassard et d'une autorisation écrite. « En aucun cas, les agents ainsi autorisés ne pourront prendre place dans les voitures du train, ils devront obligatoirement monter dans les fourgons de service » et ce sous peine de sanctions⁹⁶. Les soldats et les agents occuperont le même train mais sans se rencontrer.

⁸⁸ Rohde HORST, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen*, op. cit., p. 43.

⁸⁹ Rohde HORST, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen*, op. cit., p. 43.

⁹⁰ BArch, PH 15/100, note du 24 mai 1918.

⁹¹ Voir la thèse d'Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., Par exemple p. 193, le cas du sergent Granger qui en août 1915 a besoin de trente heures pour parcourir 300 kilomètres.

⁹² A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*, p. 4.

⁹³ Voir à ce propos Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 193.

⁹⁴ A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*, 2^e annexe du 2 octobre 1917 ; BArch, R 4201 / 716, document du 30 septembre 1918 du chef de la Eisenbahn Transportabteilung West.

⁹⁵ BArch, R 4201/713, document 180.

⁹⁶ A. N, F/14/11338, note du 11 décembre 1917.

Malgré l'obligation de principe pour les soldats d'emprunter les trains de permissionnaires, l'autorité militaire des deux pays promeut l'usage des trains spéciaux, et c'est particulièrement le cas des Allemands, en en vantant les avantages. Tout d'abord une place par permissionnaire est prévue. Les soldats allemands ont sur leur billet de train, remis avant leur départ, un numéro de place. Les trains auraient même compté plus de places assises que le nombre de voyageurs prévus, ce qui garantissait une place assise pour chaque soldat⁹⁷. Les permissionnaires français devaient en principe, eux aussi, trouver un nombre de places assises suffisantes, mais la réalité était souvent tout autre, et en aucun cas un numéro de place ne leur était délivré. Premier arrivé, premier servi. Quand les permissionnaires allemands se rendent, comme le règlement le prévoit, à la *Sammelbahnhof* pour prendre le train de permissionnaires ils y reçoivent leur nourriture pour le trajet (*Verpflegung*), et la place pour le transport de leur bagage a également été prévue⁹⁸. C'est sur ces points qu'insiste l'autorité militaire en 1917 et 1918. En 1918 les suspensions de permission pour l'ensemble du front ouest ont été nombreuses. Les limites du transport ferroviaire ont été atteintes, et la reprise des permissions va rajouter une contrainte supplémentaire sur un réseau surchargé. On en appelle donc à la responsabilité des soldats pour le bon fonctionnement du réseau en expliquant que c'est seulement si les règles sont respectées que les permissions pourront alors continuer et le voyage se passer dans de bonnes conditions (place réservée, nourriture, place pour les bagages). La règle principale étant de monter dans les trains qui leur sont attribués et de ne pas surcharger d'autres trains et lignes⁹⁹. En plus de vanter les avantages, le commandement met donc une pression morale et disciplinaire puisque les permissionnaires, qui ne respectent pas les règles, pourraient avoir une nouvelle suppression des permissions sur la conscience et surtout prendre le risque d'être arrêtés et renvoyés directement dans leur unité. En France, un soldat rencontré dans un train du service de l'exploitation sans y être autorisé doit être retenu par le personnel militaire de la gare suivante jusqu'à l'arrivée du train spécial ou être envoyé à une gare où celui-ci passe. Il doit également être signalé à la commission de réseau (nom, grade et corps) puisqu'il risque alors une punition disciplinaire et surtout de perdre le droit à la gratuité du transport¹⁰⁰. Une mission du personnel des gares qui représente un premier point de friction possible entre ces derniers et les soldats, j'y reviendrai.

Si l'autorité militaire insiste sur ces points c'est parce que les soldats ont été nombreux à ne pas respecter ces règles et ont voyagé avec d'autres trains et d'autres itinéraires. Début oc-

⁹⁷ BArch, PH 15/100, note du 24 mai 1918.

⁹⁸ En plus de la place au dessus et en dessous de leur siège, il y a en principe un wagon à bagage par train.

⁹⁹ BArch, PH 15/100, note du 24 mai 1918.

¹⁰⁰ A.N. F/14/11338, *Règlement général des permissions et congés*, 5 septembre 1917, art. 73.

tobre 1918 il est encore demandé aux personnels des gares que les MUZ soient mis en évidence sur les panneaux d'affichages et que leurs avantages soient bien expliqués aux soldats et à leurs proches¹⁰¹. En effet il semble que c'est surtout pour le trajet retour vers le front que les soldats ne respectent pas les règles. Ils utilisent les trains rapides, dont les horaires sont publics, au lieu de monter dans les trains de permissionnaires. Ainsi ils encombrent d'autres lignes et ne prennent pas l'itinéraire et les changements prévus par l'autorité militaire. En France dès août 1915 il est signalé que les soldats préfèrent revenir à leurs frais et ainsi esquiver le passage par la gare régulatrice. Dans le cas des permissionnaires partis de Paris beaucoup échouent alors à celle de Noisy-le-Sec alors qu'ils auraient dû embarquer dans des trains spéciaux à la gare de l'Est¹⁰². Ils prennent aussi volontiers place dans des voitures de classes supérieures¹⁰³. Une pratique également très répandue en Allemagne puisque les gares importantes disposent d'un tampon spécial pour signaler cette fraude sur le billet afin que le militaire en transit ne puisse pas récidiver pour la suite du trajet¹⁰⁴.

L'intérêt des soldats pour les trains commerciaux est, en premier lieu, pragmatique. Ceux-ci sont simplement souvent plus rapides. C'est ce qui explique, en grande partie, la tendance des permissionnaires à emprunter les trains de voyageurs, la rapidité du transport prévalant sur l'avantage d'avoir un train réservé. Après plusieurs mois sur le front le permissionnaire a envie de partir au plus vite et d'atteindre sa destination le plus rapidement possible. Au retour il souhaite retarder le plus possible son départ de l'arrière. Si le train le plus rapide ou le premier à venir et se dirigeant vers sa destination ne lui est pas autorisé il est alors tenté de passer outre le règlement. Au vu de la lenteur des trains durant le conflit, la même réflexion a d'ailleurs pu pousser les civils à emprunter un train de permissionnaires, si celui-ci était la solution la plus efficace pour se rendre à destination.

On pourrait penser que les soldats n'avaient pourtant pas d'avantages à raccourcir leur trajet et que tant qu'ils étaient dans les trains du retour, ils n'étaient pas au front et donc en sécurité. En esquivant les trains de permissionnaires plus lents, ce n'est pas tant une arrivée plus rapide que visent les soldats mais un recul de quelques heures du départ. Choisir son itinéraire et utiliser des trains plus rapides, au risque de sanctions, permet de grappiller quelques moments de plus avec ses proches. Un constat valable pour les deux armées. Louis Barthas, mis au courant de la nouvelle localisation de son régiment prend la liberté de modifier lui-même son itinéraire :

¹⁰¹ BArch, R 4201/716, note du 3 octobre 1918.

¹⁰² SHAT, 16N2676, *Rapport mensuel des régulatrices*, Is-sur-Tille, août 1915.

¹⁰³ A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*; Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 268-269.

¹⁰⁴ BArch, PH 15/100, *document du 4 juillet 1917*, Strasbourg.

« je pus en m'évitant de passer par la gare régulatrice du départ rester une journée de plus parmi les miens. Ceux qui liront plus tard ces lignes diront : « Bah ! pour une journée de plus ou de moins, ce n'était pas grand-chose. » En effet, ce n'était que vingt-quatre heures de soixante minutes, mais comme elles étaient précieuses ces heures, ces minutes, comme on les savourait malgré l'amertume, l'appréhension du proche départ ! »¹⁰⁵. Cela permet également de réduire la durée du « cafard » sur le chemin du retour, raccourcissant le temps passé entre les proches de l'arrière et les « copains » du front. C'est également l'occasion de voyager sur une partie du trajet parmi les civils et non exclusivement entre soldats. Cette prise de liberté pour le voyage retour de permission a été une pratique très répandue dans les deux pays. Le trajet aller représente déjà une première occasion de se libérer quelque peu de l'emprise de la discipline et de la hiérarchie militaire puisque le permissionnaire se trouve tout à coup loin de son unité et de ses supérieurs directs. Cette tendance des soldats à considérer le voyage en permission comme le début d'un retour à la vie civile, contre laquelle l'autorité militaire a toujours essayé de lutter, a entraîné des actes réels d'indiscipline, mais a surtout poussé les soldats à prendre de la liberté avec les possibilités du réseau ferré. Une tendance qui est encore plus marquée au retour après que le soldat a repris goût pour un court moment à la vie civile. Une tendance, ajoutée au mépris des soldats du front pour les officiers de l'arrière, qui a par exemple entraîné l'omission récurrente du salut aux gradés en dehors de la zone des Armées. C'est une tentative, souvent certainement inconsciente, d'être pour quelques jours autre chose que des soldats obéissants dans une guerre qu'ils n'ont pas décidée ni provoquée. Cette courte et jamais complète démilitarisation des soldats, puisque l'arrière ne leur en donne pas l'occasion, les a poussés à prolonger ce moment et à ne pas suivre l'itinéraire prévu pour leur retour vers le front.

Puisque les soldats ne semblaient n'avoir que faire de l'obligation d'emprunter les trains spéciaux et des avantages qu'on leur présentait, c'est sur les employés et les militaires des gares que le commandement augmenta la pression.

Au-delà des améliorations des structures d'accueil même, en gare ou dans ses alentours sur lesquels je reviendrai, c'est via une meilleure signalisation et une meilleure orientation en gare que l'autorité militaire espère inverser la tendance.

En septembre 1917 il est demandé aux gares allemandes ou gérées par les Allemands de prendre certaines dispositions à l'arrivée des trains rapides, des express, des trains rapides de permissionnaires, et même des trains commerciaux. Pour chaque train en partance des panneaux doivent être bien en vue et indiquer le type de trains, son numéro, l'heure de départ, sa

¹⁰⁵ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 423.

destination, les stations principales sur la route (particulièrement celles où un changement est possible), et enfin l'emplacement des wagons de 2^e et de 3^e classes, des couchettes, ainsi que des wagons pour les militaires. Une mesure déjà mise en place, et qui a prouvé son efficacité, dans la gare de *Zoologischer Garten* à Berlin¹⁰⁶. Un panneau avec les horaires pour l'ensemble des trains doit être apposé ainsi que d'autres permettant une meilleure orientation des soldats au sein de la gare et indiquant le dépôt pour les bagages, les entrées et sorties, ou encore le buffet de la gare. La signalisation sur les quais doit également être améliorée. Ces recommandations valent pour toutes les gares mais ne doivent en aucun cas faire défaut dans les stations principales¹⁰⁷. Des panneaux indiquant le trajet doivent également être apposés sur les trains de voyageurs¹⁰⁸. D'autres mesures vont être prises en Allemagne pour faciliter le voyage des permissionnaires et leur éviter de commettre des erreurs, comme sonner une cloche à main une minute avant le départ du train. Une mesure qui doit être généralisée à toutes les gares¹⁰⁹.

Les soldats bien informés et guidés, les confusions sont moins possibles et le constat d'une erreur pourrait être plus facilement sanctionné. Des améliorations de signalétique et de renseignements que le commandement français tente également d'appliquer à partir de l'été 1917¹¹⁰.

Toutefois pour le ministère de la guerre français, la défaillance vient du non-respect des règles par les guichets des gares¹¹¹ et la négligence des hommes chargés de la surveillance. De nombreux militaires isolés obtiennent des billets au tarif militaire sans avoir besoin de présenter un titre d'absence et effectuent ainsi de longs trajets en chemin de fer sans y être autorisés. « Toutes les fois que la chose sera possible, le gendarme ou le sous-officier de planton à la gare devra se tenir près du guichet et se faire présenter les titres d'absence des militaires se déplaçant isolément. » Mais ce n'est pas tout puisque des permissionnaires arrivent également, « par des complicités étrangères au Service des Chemins de Fer » à obtenir des billets au plein tarif¹¹². Le ministère exige donc, au nom du maintien de l'ordre au cours des transports de permissionnaires, qu'il y ait des contrôles au sein des gares et des trains de la part d'officiers désignés pour le contrôle du service d'ordre. Des officiers qui pour s'assurer de l'exécution efficace de la surveillance par les plantons, doivent « vérifier eux-mêmes de temps à autre les titres des militaires

¹⁰⁶ BArch, PH 15/104, *document du 27 septembre 1917*.

¹⁰⁷ Sedan, Charleville, Carignan, Montmédy, Longuyon, Jemelle, Libramont, Marbehan, Arlon, Conflans.

¹⁰⁸ BArch, PH 15/104, *document du 11 et du 19 septembre 1917*.

¹⁰⁹ BArch, R 4201/713, 31 janvier 1918, *ministère des travaux publics (document 153)*.

¹¹⁰ Voir les nombreux documents in SHAT, 16N2404, par exemple 13 août 1917, Commission régulatrice de Noisy-le-Sec.

¹¹¹ A. N, F/14/11338, *document du 23 octobre 1917*.

¹¹² A. N, F/14/11338, *note du ministère de la guerre aux commissions de réseau du 28 septembre 1917*.

isolés ». Au-delà d'une certaine méfiance envers le travail des plantons, cela signifie qu'il a pu y avoir pour certaines gares une sorte de double contrôle auprès des soldats isolés¹¹³. Pourtant rien ne semble pouvoir empêcher les soldats de monter dans les trains comme ils l'entendent. Le 2 octobre 1918 rien que pour la gare de Paris-Est en plus des 900 permissionnaires arrivés régulièrement par train spécial, 1 500 ont également débarqué en gare par train commercial, dont la moitié n'aurait même pas dû passer par Paris¹¹⁴.

Nombreux sont donc les exemples qui prouvent qu'au sein des gares et des trains, il y a quand même eu des mélanges entre soldats et civils. Car ce que cherchent clairement les commandements c'est une séparation stricte des deux catégories. Ainsi en France, et c'est de nouveau aux militaires postés en gare d'y veiller, le commissaire militaire en premier lieu, les mélanges ne doivent pas non plus avoir lieu sur les quais. Lors des arrêts des trains spéciaux, ils doivent « être interdits à toute personne autre que les militaires permissionnaires du front »¹¹⁵. Déjà en 1915, les commissaires militaires devaient faire placarder cet avis dans leur gare : « Par ordre du Directeur des Chemins de Fer, il est interdit formellement de laisser séjourner sur les quais de la gare toute personne dont la présence n'est pas indispensable. Cette prescription s'applique non seulement aux personnes civiles mais aussi aux militaires et aux agents de la Cie dont les rassemblements ne doivent jamais être tolérés pas plus que les stationnements non motivés »¹¹⁶. Cette volonté de séparation ne date pas de 1917, mais va être renforcée suite aux mutineries et à l'arrivée de Pétain à la tête de l'armée.

En juin 1917, suite à « des incidents regrettables » dans certaines régions de la zone de l'Intérieur au moment du passage des trains de l'exploitation transportant des permissionnaires, le commandement rappelle que si la vente des tickets de quais a été réintroduite en juin 1915 c'était à la condition que « des mesures d'ordre et de police pour isoler du public les trains de troupes, de blessés et de prisonniers et les détachements militaires de quelque importance qu'ils fussent » soient prises. Une mesure réitérée dans une circulaire de janvier 1916 qui rendait responsables les commissaires ou chefs de gare du bon ordre dans leur gare et qui les autorisaient à « interdire au public l'accès des quais toutes les fois que l'intérêt de la disci-

¹¹³ A. N, F/14/11338, 28 septembre 1917. Ministère de l'intérieur aux généraux gouverneur militaire de Paris et de Lyon ainsi qu'aux autres généraux commandants de région, rappelant en outre une *dépêche du 17 août 1917*.

¹¹⁴ SHAT, 16N2851, *document du 4 octobre 1918*. Au sujet des trains commerciaux utilisés par les soldats, Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 267-268.

¹¹⁵ A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*, p. 4.

¹¹⁶ SHAT, 16N2676, *Consignes pour les commissaires militaires des gares de la zone d'action de la commission régulatrice d'Is-sur-Tille*, 18 novembre 1915, chapitre III, Art. 1, p 12 et art. 3, p. 14. Il est également rappelé que les militaires doivent aussi être munis d'une pièce justificative, de groupe ou individuelle, généralement un ordre de transport ou un titre de permission, pour accéder aux trains. Voir également SHAT, 16N2678, *Rapport du mois d'avril 1917 sur le fonctionnement de la régulatrice de Troyes*.

pline l'exigerait ». Les responsables des gares doivent donc veiller à la suspension de la vente des tickets de quais au passage des trains de permissionnaires, mais également au passage des trains de l'exploitation s'ils transportent des permissionnaires, au moins dans les gares où des incidents se sont déjà produits¹¹⁷.

En effet certains permissionnaires du front sont autorisés à emprunter les trains de voyageurs de l'exploitation. Ils sont divisés en trois catégories : premièrement, les officiers, adjudant-chefs, adjudants, assimilés ou aspirants ; deuxièmement, les gendarmes ; et troisièmement, les sous-officiers et soldats décorés de la Légion d'honneur ou de la Médaille militaire¹¹⁸.

Les autorités françaises ne semblent pas craindre que des permissionnaires isolés prennent place parmi les civils, tant qu'ils appartiennent à des catégories de soldats supposés dociles et sûres comme les officiers, les décorés ou les gendarmes,

Toutefois, même autorisés à prendre les trains de l'exploitation, ces soldats n'ont pas le droit d'accès aux mêmes classes. Qu'ils possèdent un ordre de transport ou une permission, les officiers voyagent en première, les adjudant-chefs, adjudants, assimilés ou aspirants voyagent en seconde classe, et les autres soldats en troisième. En payant eux-mêmes la différence, les soldats voyageant en troisième classe peuvent accéder à la seconde classe. Cette possibilité devient gratuite pour les sous-officiers et soldats permissionnaires qui sont décorés de la Légion d'honneur ou de la Médaille militaire. Depuis 1903, pour voyager en première classe en uniforme, en dehors des officiers, il faut une autorisation spéciale de son chef de corps. En résumé les simples soldats, qui relèvent théoriquement de la troisième classe, n'ont pas le droit de voyager en première classe, et ce même s'ils étaient prêts à payer leur place eux-mêmes. « Toutes les mesures doivent être prises pour éviter, autant que possible, que les militaires ne circulent dans une classe à laquelle ils n'ont pas droit. Un contrôle très sévère devra être exercé sur toutes les lignes, dans les stations et en marche, surtout les samedis, dimanches, jours de fête et veilles de fête »¹¹⁹. Une précision qui laisse penser que les jours où le taux de voyageurs civils en congés augmente, les autorités souhaitent encore moins un mélange des classes.

Ces mesures qu'on renforce ou crée en 1917 sont censées être prises pour le bien de tous : voyageurs civils et soldats. Pourtant en novembre 1917, et malgré les observations, beaucoup de permissionnaires continuent à s'installer en première et « encomrent ainsi les voitures au point d'en rendre l'accès impossible aux voyageurs ». Il est alors décidé que dans les trains où cela serait nécessaire, on réserve à l'usage exclusif des militaires des wagons ou des comparti-

¹¹⁷ A. N, F/14/11338, 20 juin 1917

¹¹⁸ A. N, F/14/11338, commission réseau Nord, *ordre de service 537*, 27 juin 1917 et *circulaire 110*, p. 5.

¹¹⁹ A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*, p. 10.

ments sur lesquels seront apposés des panneaux portant la mention en majuscule : « voiture (ou compartiment) exclusivement réservé aux militaires permissionnaires ». Ce n'est alors que lorsque ces endroits réservés seront pleins que les permissionnaires seront autorisés à s'installer ailleurs dans le train... à l'exception de la première classe¹²⁰.

Mais si le permissionnaire voyage en famille et qu'il ne souhaite pas en être séparé, « il est bien entendu qu'on ne devra pas insister. Les agents des gares et les surveillants de voitures devront apporter à cette occasion tout le doigté et le tact nécessaire, de manière à éviter les incidents »¹²¹.

Du côté allemand, en parallèle des *MUZ*, les *D-Zug* roulent aussi depuis les territoires occupés vers la Heimat, et comme avant guerre sur des parcours internes à l'Allemagne. L'utilisation de ces trains par des militaires est très réglementée et les soldats doivent préalablement obtenir une autorisation pour les emprunter. En principe seuls les officiers ou des soldats chargés d'une mission précise par un officier en ont le droit. Des exceptions pour maladie grave ou décès d'un proche peuvent être accordées aux soldats.

En août 1917 le commandement allemand met en place des patrouilles dans les trains et les gares des territoires occupés¹²². Le but premier est clair : contrôler si les gens ayant pris place dans le train sont autorisés à y être et s'ils se trouvent dans la bonne classe. Ainsi il doit être vérifié « si le voyageur utilise la bonne voiture (par exemple que les Belges voyagent exclusivement dans les voitures réservées pour les personnes civiles) »¹²³. Les trains étaient donc composés de façon à séparer les personnes civiles des militaires. Ces patrouilles effectuent également des contrôles sur les quais, afin de s'assurer que l'accès au quai n'était possible que pour les gens montant effectivement dans le train et surtout y étant autorisés. La présence dans de très nombreuses gares de barrières d'accès aux quais (*Bahnsteigsperre*) devant également remplir cette fonction.

Au sein des *MUZ* un autre type d'équipes de surveillance va être mis en place : les *Transportkommando*. Garantir cette séparation est une de leurs missions, pour cela ils accompagnent les

¹²⁰ A. N, F/14/11338, 13 novembre 1917. Une pratique valable aussi pour les détachements de soldats et de chevaux installés dans des wagons spéciaux qu'on rattache aux trains de voyageurs. CNAH SNCF, 111LM13, Ordre de service n° 459 du 30 janvier 1917. Même chose avec les voyageurs civils autorisés à monter dans des rames commerciales, rajoutées à des trains réguliers de détachements militaires en provenance des gares de rassemblement et en direction de certaines gares régulatrices, « à condition qu'elles [les rames] soient indépendantes des éléments militaires ». Voir le cas de la gare de Connantre in SHAT, 16N2830, note du 12 mai 1917.

¹²¹ A. N, F/14/11338, document du 13 novembre 1917.

¹²² BArch, PH 15/104, note de Bruxelles du 20 août 1917. « Projet d'instructions de service pour patrouille militaire des trains et gendarmes » (*Entwurf einer Dienstweisung für militärische Zugpatrouillen und Feldgendarmen*).

¹²³ *Ibid.*, „Ob der Reisende den richtigen Wagen benutzt (z.B. dass Belgier nur in den für Zivilpersonen freigegebenen Wagen reisen.)“

MUZ depuis la gare de rassemblement jusqu'en Allemagne et sur le trajet inverse... Les équipes, armées et casquées, se composent d'un officier (*Transportführer*), d'un joueur de cor (*Hornist*¹²⁴), et de six sous-officiers et peuvent être renforcées par des permissionnaires sélectionnés par le *Transportführer*¹²⁵. Ce commando n'est pas autorisé à intervenir dans le service des chemins de fer ou à donner des ordres aux cheminots. Leur présence a donc pour but l'orientation des permissionnaires (conservation du ticket, renseignements), mais surtout la surveillance de ces soldats qui ont quitté le cadre de leur unité.

Les *Transportkommando* ont à leur disposition un wagon jouxtant le wagon à bagages afin d'en assurer la surveillance ainsi qu'un wagon couchettes¹²⁶. Un train de permissionnaires classique était donc composé d'un wagon couchettes pour le *Transportkommando*, un wagon pour bagages, un wagon de deuxième et un wagon de première pour les officiers et enfin 20 à 40 wagons de troisième classe pour les sous-officiers et les simples soldats¹²⁷. Si les membres des *Transportkommando* ont eu de longs voyages à réaliser pour leurs missions, ce luxe d'avoir des couchettes à disposition a dû être mal perçu par les soldats revenant du front, souvent éreintés et qui n'avaient droit qu'à des places assises en troisième classe pour des trajets pouvant dépasser les 30 heures. Comment les soldats revenant du front ont-ils réagi face aux *Transportkommando*? Ont-ils accepté leur présence ou se sont-ils sentis offensés d'être gardés? Ont-ils eu des réactions violentes ou moqueuses à leur égard, considérant que ces gens n'étaient que des embusqués (*Druckposten, Drückeberger*) comme ce fut souvent le cas en France pour les policiers ou les gendarmes? Malheureusement je n'ai pu trouver aucune source permettant d'en savoir plus et être certain que ces mesures d'encadrement des permissionnaires ont été une réaction à des troubles et pas seulement des mesures préventives. La réaction des Allemands face aux contrôles de plus en plus fréquents dans la dernière année de guerre dans l'espace ferroviaire semble avoir été en partie négative mais elle ne concerne pas exclusivement les soldats¹²⁸. Une section spéciale de la police des chemins de fer en Allemagne était chargée de traquer les espions, les déserteurs ou encore les prisonniers évadés au sein des trains et des gares. Il s'agit des EÜR (*Eisenbahnüberwachungsreisende*) patrouillant en civil et qui à partir d'août 1918 vont également exercer leurs contrôles dans les MUZ¹²⁹, ce qui signifie que les trains de permission-

¹²⁴ Grade de l'armée allemande : celui qui donne le signal.

¹²⁵ Il s'agissait certainement d'officiers ou sous-officiers même si aucun permissionnaire n'a dû être très motivé à accomplir cette mission.

¹²⁶ En France la garde de police spéciale pour surveiller les trains de permissionnaires dispose également de wagons à part dont l'accès est interdit aux soldats. A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*, p. 7.

¹²⁷ BArch, PH 15/100, *document du 26 octobre 1917 et note du 24 mai 1918*.

¹²⁸ Voir par exemple BayHSta, MKr 11484, *Eisenbahnüberwachungsdienst*, 15 octobre 1918.

¹²⁹ *Ibid.*, Charleville-Mézières, 12.8.1918.

naires ont pu être occupés par deux équipes différentes, les EÜR et les *Transportkommandos*. Un signe de plus que durant les derniers mois de la guerre, les transports en train ont posé toujours plus de problèmes à l'autorité militaire allemande qui ne semble plus avoir confiance dans ses soldats.

La multiplication des contrôles de la part des compagnies de trains mais aussi de plantons et d'officiers militaires et une application plus stricte du règlement ont, selon l'historien Horst Rohde, porté leurs fruits pour l'Allemagne¹³⁰. Seulement dans une certaine mesure toutefois puisque le mélange des différentes catégories de voyageurs au sein des trains resta un problème jusqu'à la fin de la guerre.

Toujours plus de séparations

Une présence des permissionnaires dans les rames commerciales a donc été possible mais seulement dans des cas précis et réglementés (trajets non desservis par trains spéciaux, missions de haute importance, urgences familiales). Ces réglementations prouvent bien l'intérêt des soldats pour ce type de train, car plus rapide, et la peur des autorités de voir ces hommes se mélanger au reste de l'armée ou de la population civile.

C'est en effet au sujet des permissions que l'on trouve le plus de documents traitants de ce qu'Emmanuelle Cronier nomme une « ségrégation ». En France, dès 1915 et l'apparition des permissions on craint l'influence négative que pouvaient avoir les permissionnaires du front sur la population civile¹³¹. Les décisions concernant la séparation stricte des permissionnaires et de toute autre personne dans les trains et les gares ont été prises dès 1915 et furent plusieurs fois rappelées aux personnels des gares en 1916, preuve du non-respect de ces consignes¹³². En 1917 cette volonté est martelée. Les mutineries qui ont lieu dans l'armée française à partir du printemps 1917 vont souffler un vent de révolte chez les soldats du front, qui expriment, encore plus qu'à l'accoutumée, leur mécontentement lors de leurs déplacements en train et plus particulièrement durant leurs voyages pour aller ou revenir de permission.

Dans ce contexte d'agitation très virulente les autorités vont tenter de réduire encore plus le contact que pouvaient avoir les permissionnaires avec les civils ou les autres soldats dans l'espace ferroviaire. Grâce à la circulaire 110, établie par la commission du réseau de l'État le 25 juillet 1917 et qui traite du transport des permissionnaires français, il est simple de

¹³⁰ Rohde HORST, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen*, op. cit., p. 43.

¹³¹ AD Rhône, 1M145, *Rapport du 17 juillet 1915*.

¹³² A. N, F/14/11338, Commission de réseau du Nord, *Ordre de service 259* (23 novembre 1915) ; *Ordre de service 291* (29 janvier 1916) ; *ordre service 335* (2 mai 1916).

comprendre les intentions des responsables du réseau ferré. Il ne fait pas de doute qu'une circulaire du même type a aussi été diffusée sur les autres réseaux dans la même période. D'ailleurs cette circulaire et ses deux annexes ne sont qu'un complément d'autres circulaires de 1914 et 1915¹³³. Ce texte, qui servira de base pour la rédaction du guide du permissionnaire, traite de tout ce qui concerne le voyage du permissionnaire : titre de permission, durée, bagages, types de train empruntable, etc.

Cette circulaire confirme bien sûr l'exclusivité des trains spéciaux pour les soldats mais la deuxième annexe, datant du 2 octobre 1917, modifie quelque peu le texte et se veut encore plus précise : « Les permissionnaires du front peuvent seuls, en principe, prendre place dans les trains de permissionnaires. »¹³⁴ Il faut donc différencier les « permissionnaires du front », de ceux de l'Intérieur, c'est-à-dire « des militaires appartenant aux unités dépendant des Armées et stationnées dans la zone de l'Intérieur »¹³⁵. En d'autres termes, des militaires mobilisés mais très loin des dangers du front, ceux que les soldats du front aiment désigner sous le terme d'« embusqués », et qui étaient, eux, autorisés à emprunter les trains de voyageurs. C'est ce changement qui va entraîner la suppression des titres de permissions pour les mobilisés de l'Intérieur, qui vont avoir dorénavant des tickets et devront donc prendre des trains de voyageurs. Ce sont donc les soldats en groupe, mais plus précisément ceux qui se battent, que l'on cherche à séparer du reste de l'armée et surtout de la population civile¹³⁶. Ainsi durant l'été 1917 les camps de permissionnaires vont voir le jour, permettant non seulement cette séparation avec les civils mais également entre les deux courants de permissionnaires (aller et retour), j'y reviendrai.

Toutefois cette séparation ne vaut pas seulement entre soldats de l'armée française, elle est également valable pour les armées alliées. « Les permissionnaires des Armées alliées [...] ne sont en aucun cas admis dans les trains de permissionnaires »¹³⁷. Il y a donc bien une volonté de séparation de la part des autorités puisqu'elles ne souhaitent également pas la rencontre avec des soldats des armées alliées, notamment les permissionnaires belges qui ont un titre de permission d'une couleur différente de celui des Français¹³⁸. Les Belges ont également des trains spéciaux et peuvent, si ces trains ne circulent pas, emprunter les trains de l'exploitation et passer

¹³³ A. N, F/14/11338, *circulaire 110*, p. 12.

¹³⁴ Les membres du parlement peuvent, à leur demande, y être admis.

¹³⁵ A. N, F/14/11338, *ordre de service 537* (27 juin 1917).

¹³⁶ L'autorisation d'emprunter des trains commerciaux, dits « trains du service de l'exploitation » reste valable, à la condition de prendre le train qui correspond directement avec le train spécial. A. N, F/14/11338 *circulaire 110*, p. 5.

¹³⁷ A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*, 2^e annexe du 2 octobre 1917.

¹³⁸ Jaune pour les belges. CNAH SNCF, 111LM13, *Ordre de service n° 444*.

par Paris. Tout au long de la guerre le commandement militaire a tenté d'empêcher le passage des permissionnaires français par la capitale¹³⁹ mais pour les Belges cela ne semble pas poser de problèmes. Le commandement préfère laisser ces soldats alliés emprunter les trains commerciaux que de les laisser pénétrer dans les trains spéciaux des Français¹⁴⁰. Même volonté pour les troupes russes débarquées fraîchement sur le sol français (à Nantes ou Brest par exemple). Lors de leur acheminement vers le front, la plus stricte séparation avec les autres voyageurs mais surtout avec d'autres troupes russes, notamment à Mailly¹⁴¹, est exigée lors de leurs trajets et de leurs arrêts en gare¹⁴². Des consignes formulées en 1916, à une époque où la discipline dans les troupes russes stationnées en France ne posait pas encore de réels problèmes.

Fin juillet 1917 les commissaires militaires sont rappelés à l'ordre concernant l'usage exclusif des trains spéciaux par les permissionnaires puisque des gendarmes, escortant des prisonniers de la zone de l'Intérieur vers le front, y sont montés avec leurs captifs. Toutefois ce n'est pas le manque de place engendré qui semble être le souci majeur : « cette pratique présente les plus graves inconvénients pour le maintien du bon ordre et de la discipline dans les trains de permissionnaires »¹⁴³. Outre qu'ils n'appréciaient pas de se retrouver sans place dans le train, les permissionnaires ont surtout pu se montrer désobligeants, voire agressifs envers les gendarmes qui ne sont que très peu appréciés et respectés des poilus.

Deux mois plus tard le commandement signale que des détachements importants de troupes ont utilisé des trains spéciaux pour leurs déplacements, empêchant ainsi les permissionnaires, montés après eux, de trouver une place assise. Si la nécessité « que toutes les places des trains de permissionnaires soient affectées aux permissionnaires » est une fois de plus martelée, l'accent est également mis sur le fait que cela a engendré un encombrement dans les couloirs et les compartiments¹⁴⁴. L'autorité militaire semble craindre des réactions virulentes de la part des permissionnaires, peu réputés pour leur respect envers les employés et les installations (fenêtres, portes, banquettes, etc.) des trains. Alors qu'en septembre 1917 les désordres, les cris séditieux, les actes de vandalisme, sont de moins en moins nombreux dans les gares et les trains de la zone des Armées, c'est évidemment la discipline dans les transports de permissionnaires qui inquiète les autorités. Une inquiétude qui perdura tout le conflit puisque malgré les contrôles et l'évolution du règlement, et même plus de six mois après le début des mutineries,

¹³⁹ Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., partie 1, chapitre II.

¹⁴⁰ A. N, F/14/11338, *Transport des permissionnaires belges*, 18 septembre 1917.

¹⁴¹ Ville de l'Aube où se trouve un grand camp militaire et où stationne une partie de l'armée russe en France.

¹⁴² SHAT, 16N 2816, *documents secrets du 25 et 26 aout 1916*.

¹⁴³ F/14/11338, ministère de la guerre, 31 juillet 1917.

¹⁴⁴ A. N, F/14/11338, *note du GQG aux commissions de réseau*, 21 septembre 1917.

le système de séparation au sein des trains et des gares a encore des failles importantes¹⁴⁵.

En Allemagne les déplacements de prisonniers posent également problème : « Il faut s'assurer que pour les transports de prisonniers étrangers les mesures les plus strictes soient prises, afin d'empêcher absolument la rencontre de ces derniers et des personnes civiles. Dans ce but les gares doivent être complètement inaccessibles et des ordres doivent être donnés afin que le ravitaillement des prisonniers (*Liebesgaben* inclus) ne soit pas effectué par des femmes. »¹⁴⁶ Les prisonniers officiers sont transportés dans des trains de voyageurs mais doivent en principe être confinés et surveillés dans des compartiments de seconde classe afin qu'aucune discussion et aucun contact possible ne s'établissent entre eux et des civils. Une consigne qui fut parfois trop respectée au point que des officiers et des voyageurs allemands effectuèrent leur voyage debout afin que les prisonniers officiers puissent être seuls dans les compartiments de seconde. Il fut donc rappelé par les autorités que, si la stricte séparation des prisonniers et du reste des voyageurs était primordiale, en aucun cas des militaires ennemis ne devaient avoir priorité sur des Allemands, et qu'il fallait en cas de manque de place les installer dans des compartiments de troisième classe¹⁴⁷. La question des places disponibles fut donc plus importante en Allemagne, qui souffrit toujours plus du manque de matériel ferroviaire, même si celle de la discipline et du secret des opérations resta toujours présente, par exemple au sujet des contacts entre cheminots et soldats.

Si la question de leur relation, particulièrement pour l'Allemagne, reste toujours ouverte et très difficile à trancher, ils ont parfois clairement su s'entraider, et ce contre la volonté du commandement. Celui-ci prévoit l'accompagnement des trains transportant des troupes, par des équipes de surveillance chargées, entre autres, de lutter contre les civils (cheminots ou vendeurs de journaux) qui acceptent de prendre en charge des lettres pour les soldats ou qui leur achètent des bouts d'équipements, comme des lacets ou leur ceinture en cuir. Des contacts qui donnent souvent lieu à des discussions entre civils et militaires au sujet, par exemple, de la destination du convoi¹⁴⁸. Une pratique entre cheminots et soldats qui avait déjà été signalée au sujet des transports sanitaires. Les cheminots achetant aux soldats leurs bottes, ou d'autres

¹⁴⁵ A. N, F/14/11338, note du 11 décembre 1917.

¹⁴⁶ *Sächsische Hauptstaatsarchiv Dresden (SächsHStA)*, 11263, 546, *Mobilmachung*. Septembre 1914. „Es ist sicher zu stellen, dass bei Transporten ausländischer Gefangener die schärfsten Massregeln getroffen werden, die ein Zusammentreffen derselben mit Zivilpersonen absolut verhindern. Die Bahnhöfe sind zu diesem Zwecke völlig abzusperrern und es sind Anordnungen zu treffen, dass den Gefangenen Verpflegung (einschl. Liebesgaben pp.) nicht durch weibliche Personen übergeben wird.“

¹⁴⁷ BArch, R 4201 / 714, documents XXIX (22 mars 1918) et 30 (9 avril 1918) ; En France la même question fut posée suite à la plainte de certains officiers prisonniers. Voir la note du ministère de la Guerre dans le dossier « Prisonniers » in SHAT, 16N2833

¹⁴⁸ BayHSta, MKr 11484, *Eisenbahnüberwachungsdienst*, 15 juillet 1918.

parties de l'équipement militaire afin de les revendre par la suite¹⁴⁹. Au vu de l'augmentation du prix des chaussures et des vêtements durant le conflit il n'est pas surprenant que les cheminots aient tenté de profiter de leur position privilégiée pour rentrer en contact avec les soldats. Cette pratique apparemment courante dénote une entraide entre les deux catégories. Mais pour l'autorité militaire elle est inacceptable par principe et par peur des espions. Toute information sur les transports militaires pouvant être divulguée, par les cheminots comme par les soldats, inquiète énormément le commandement¹⁵⁰.

Comme souvent cette séparation au sein des trains entre civils et militaires n'aura jamais été parfaite puisqu'en octobre 1918, période où le commandement souhaite encore plus ardemment éviter tout risque de débordement, il est encore signalé que celle-ci laisse à désirer pour deux raisons. D'une part les employés et les gardes des gares ne mettraient pas assez de volonté au départ des trains pour mettre en œuvre cette séparation. « Là où le personnel du chemin de fer et les plantons des gares s'appliquent, la séparation est mieux réalisée qu'auparavant »¹⁵¹. D'autre part, et ceci reste le mal principal de l'armée allemande durant le conflit, séparer civils et soldats, n'est pas toujours réalisable en raison d'un manque important de wagons¹⁵². Ce manque de matériel pousse, paradoxalement, le commandement à créer de nouveaux trains. Ceux-ci sont destinés aux permissionnaires agricoles et leur composition doit s'adapter à l'affluence des voyageurs.

Permissionnaires agricoles

Face au manque de main-d'œuvre et aux nombreux agriculteurs et paysans se trouvant sous les drapeaux, l'Allemagne va recruter au sein de l'armée pour envoyer des soldats travailler dans les champs et dans les fermes. Pour le transport de ces permissionnaires agricoles des trains spéciaux sont mis à disposition, nommés les *Feldarbeiterzüge* (Trains de travailleurs agricoles. Abréviation : FAZ). Comme pour les permissions du front ces trains partent des gares de rassemblement, le long du trajet quelques gares sont choisies en tant que « gares de répartition » (*Verteilbahnhöfe*). C'est à cet endroit que les permissionnaires peuvent descendre s'ils sont arrivés à leur but ou pour continuer leur route avec un autre train jusqu'à leur destination finale. Pour chaque FAZ il y a au moins un *Transportführer*, avec un assistant et un garde avec cor. Ces

¹⁴⁹ BArch, R4201/713, *document 295* (11 février 1918) ; BArch R4201/716, *document 269* (11 octobre 1918) ; BayHSta, MKr 10495, 4 septembre 1915.

¹⁵⁰ Voir par exemple BayHSta, B4a/41 (*Kriegsarchiv*), Brüssel, 11 octobre 1918.

¹⁵¹ „Wo Eisenbahnpersonnal und Bahnhofwachen eifrig sind, ist die Trennung besser als früher durchgeführt“.

¹⁵² BayHSta, MKr 11484, Würzburg, 12 octobre 1918.

trains sont exclusivement réservés aux permissionnaires agricoles et on s'assure que ceux-ci ne montent pas dans d'autres trains. Au-delà du fait que c'est la seule possibilité pour eux de recevoir leur nourriture, gérée par les cantines de guerre (*Kriegsverpflegungsanstalt*) le long du parcours, les soldats ne peuvent quitter ce train. En effet le *Transportführer*, qui doit les emmener jusqu'à la gare de départ, les guider et les surveiller tout au long du trajet en train, garde leur ticket en sa possession. Un ticket de groupe (*Sammel-Militär-Fahrschein*), vaut pour tous les soldats qui voyagent jusqu'à la même gare de répartition. Pour le reste du trajet chaque soldat a son propre ticket militaire (*Militärfahrschein*) sans autorisation pour les trains rapides. Toutefois ce ticket personnel n'est obtenu qu'une fois descendu à la gare prévue, gare où ils doivent se faire enregistrer auprès du commandement de la gare (*Bahnhofskommandantur*). Si la gare ne possède pas de *Kommandantur*, un officier et un garde sont dépêchés spécialement pour le passage du FAZ. Que ce soit la *Kommandantur* ou l'officier spécialement dépêché, ils doivent faire en sorte d'aider le permissionnaire à atteindre son but au plus vite mais ils doivent surtout vérifier que sur le ticket retour la date et l'heure à laquelle il doit prendre le FAZ pour revenir au front sont bien indiquées. En effet les permissionnaires agricoles doivent obligatoirement reprendre le FAZ à la date et heure indiquées et procéder à leur enregistrement et à l'embarquement dans la même gare de répartition qu'à l'aller. Les trajets des FAZ sont donc planifiés plusieurs semaines en avance, puisque la durée d'une permission agricole varie entre 4 à 6 semaines¹⁵³, afin que dès le voyage aller on puisse indiquer le trajet retour au permissionnaire. Cette planification du trajet retour et cette obligation de voyager avec le FAZ et d'une gare précise à une autre semblent avoir été motivées par deux raisons. Tout d'abord le souhait de faciliter le trajet du permissionnaire, et ensuite d'éviter un retard que ce soit à l'aller ou au retour. Toutefois l'autorité militaire écrit noir sur blanc que « le but de ce procédé est d'empêcher que les permissionnaires quittent le transport de leur propre chef et de les obliger à utiliser pour le retour les FAZ et non les trains du transport public »¹⁵⁴. Il paraît donc clair que l'on ne souhaite pas un mélange de ces hommes avec la population civile locale. Le but est aussi de procéder à une meilleure répartition des voyageurs entre les différents types de trains. Le réseau étant très chargé sur la fin de la guerre, les trains ne doivent pas rouler à vide. Cet encadrement strict permet à chaque gare de répartition de réduire le nombre de wagons des FAZ si ceux-ci sont trop nombreux par rapport au nombre de permissionnaires présents dans le train¹⁵⁵. C'est pourquoi

¹⁵³ BArch, PH15/99, 22 mars 1918, Chef des *Feldeisenbahnwesens*; BArch, PH 15 / 100, note du 22 avril 1918.

¹⁵⁴ *Ibid.* „Zweck des Verfahrens ist der, zu verhindern, dass die Urlauber den Transport eigenmächtig verlassen, und sie zu zwingen, zur Rückfahrt ebenfalls den Transportzug und nicht Züge der öffentlichen Verkehrs zu benutzen.“

¹⁵⁵ BArch, R 4201/714, *document XIII* (29 Mars 1918).

le voyage retour doit déjà pouvoir être planifié « sinon cela aurait pour conséquence inévitable que les FAZ retour ne seraient pas remplis et que les permissionnaires agricoles utiliseraient les MUZ ou les trains du trafic public ; les deux doivent absolument être évités »¹⁵⁶. La rencontre avec les permissionnaires du front n'est donc pas plus souhaitée par le commandement. Rien d'étonnant quand on sait qu'il y avait, justement au sujet des permissions, de fortes tensions au sein des troupes entre les ouvriers, et plus généralement les citadins, et les paysans. Que ce soit pour rejoindre leur propre exploitation agricole ou une autre, les soldats qui obtenaient ces permissions étaient généralement issus du milieu rural et pour beaucoup appartenaient au *Besatzungsheer*. Ils étaient considérés par les autres soldats comme étant très privilégiés car pouvant partir plus longuement et plus souvent en permission¹⁵⁷. Leur encadrement durant le voyage par une équipe moins importante que pour les trains de permissionnaires classiques, est la preuve que ces trains demandaient moins d'attention au niveau de la discipline. Ces permissionnaires agricoles se savaient privilégiés, et donc risquaient moins de provoquer des troubles. Différence majeure entre la permission perçue comme un dû et la possibilité, via les permissions agricoles, de se libérer du carcan de la discipline militaire pour plusieurs semaines, et qu'il fallait donc savoir entretenir.

Il y a donc un procédé très précis qui a pour but d'encadrer les permissionnaires agricoles sur la majeure partie de leur voyage. Cela permet d'éviter un mélange avec des civils ou d'autres soldats, de garantir un acheminement assez rapide et, via une meilleure répartition des permissionnaires selon qu'ils soient agricoles ou non, une composition optimale des trains.

Cette volonté de séparation d'avec les civils ne concerne pas seulement les permissionnaires, mais d'une façon générale les militaires revenant du front.

Une séparation globale

Le 27 août 1914 à 20 heures, un convoi d'environ 120 soldats d'infanterie territoriale en provenance du front, accompagnés d'un lieutenant et d'un sous-lieutenant, débarque en gare de Caen. Ces hommes n'étaient pas du tout attendus par le personnel de la gare, et une erreur d'orientation à Paris semble être à l'origine de cette mauvaise destination. Le préfet rapporte que des ordres ont été donnés pour que ces hommes « soient isolés sans délai et ne puissent

¹⁵⁶ *Ibid.* „Andernfalls würde als unausbleibliche Folge eintreten, daß die Faze schlecht ausgelastet zurückfahren und die Feldarbeiter Muze oder Züge der öffentliche Verkehrs benutzen ; beides muß unbedingt vermieden werden.“

¹⁵⁷ Selon les soldats citadins certains de ces paysans rentrent uniquement pour se reposer alors qu'ils sont en principe, autorisés à quitter le front mais pour travailler. Voir au sujet de ces tensions BArch, PH15/99 et BArch, PH15/100 ; Benjamin ZIEMANN, *Front und Heimat*, op. cit., p. 86-92 ; Voir aussi Peter FISCHER, *Heute habe ich satt...* op. cit., p. 182-183.

avoir aucun contact avec la population civile, susceptible d'être affolée par les récits plus ou moins véridiques des soldats. » Ils furent ensuite reconduits à leur dépôt. Malgré la réaction rapide et la mise à l'écart de ce convoi, la population civile aurait eu écho de l'affaire, et s'en serait « émue profondément ». Des bruits circuleraient selon lesquelles une division de territoriaux aurait « lâché prise »¹⁵⁸. C'est exactement ce que les autorités militaires et civiles souhaitent éviter : rumeurs et contacts. En ce début de guerre avec la loi sur l'état de siège de 1849, la censure est mise en place en France et le GQG entend bien décider ce que la population doit apprendre ou non des opérations militaires¹⁵⁹. Le premier mois de la guerre fut très meurtrier et les soldats sont à ce moment-là peut-être encore assez enclins à raconter des choses aux civils. La majorité de la population civile a encore un bon moral et est confiante dans l'Armée, cet état de choses doit donc perdurer le plus longtemps possible et les horreurs du champ de bataille ne doivent pas être connues. C'est pourquoi les contacts avec les blessés vont être très encadrés.

Les blessés

La volonté de maintenir les soldats à distance des civils transparait dès le début du conflit en ce qui concerne les blessés présents dans les gares de l'arrière. Début septembre 1914 le ministre français de l'Intérieur prescrit « d'interdire d'une façon absolue tout contact entre la population civile et les blessés ». Dans ce but les gares devront « être évacuées au passage des trains de blessés ». Les seuls civils semblant être autorisés à rester sont les journalistes¹⁶⁰.

Les blessés, si glorifiés qu'ils puissent être dans la presse de l'arrière, sont en réalité gênants pour les autorités militaires des deux pays¹⁶¹ qui ne tiennent pas à ce que les civils assistent à leur arrivée et au spectacle des blessures, toujours moins terribles dans l'imagination ou les articles de presse qu'en les constatant de visu. Selon la gravité de la blessure, pour ne pas impressionner les civils, les réglementations, quand à circulation en ville des soldats hospitalisés, peuvent également interdire les sorties ou les limiter, notamment dans les cafés, les bals ou les rues fréquentées, et restreint l'accompagnement par du personnel féminin¹⁶². Mais ce sont alors des blessés « propres sur eux » qui sortent des formations sanitaires et non les blessés des trains sanitaires arrivant plus ou moins directement du champ de bataille, sales et sanglants. Il

¹⁵⁸ A. N, F/7/12937, 28 août 1914.

¹⁵⁹ Même le gouvernement manque d'informations concrètes, particulièrement les premiers mois. Voir Abel FERRY, *Carnets secrets* (1914-1918) : suivis de lettres et notes de guerre, Paris, Grasset, 2005.

¹⁶⁰ A. N, F/7/12936, 8 septembre 1914, *Dépêche aux généraux commandants les régions militaires*.

¹⁶¹ Pour l'Allemagne voir Jeffrey VERHEY, *Der „Geist von 1914“ ...*, *op. cit.*, p. 140.

¹⁶² BArch, MSG2/4944, *note du gouverneur en 13 points* ; Voir les circulaires du service de santé, notamment n° 36 in AML.1151153 ; Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, *op. cit.*, p. 111- 112.

en est de même avec les grands blessés rapatriés qui ont passé des mois en Allemagne et dont les mutilations et les blessures peuvent être impressionnantes mais ne sont plus « fraîches ».

La vue par les civils des effets de la guerre sur le corps humain des combattants n'est pas souhaitée mais les effets psychologiques encore moins. En Bavière en juin 1918 des malades ont été renvoyés par un *Lazarett* vers la gare où ils ont eu un choc nerveux (*Nervenschock*). Selon le commandement, ce genre de scènes rend le public nerveux et n'est pas bon pour la bonne marche du service ferroviaire¹⁶³. Adrienne Thomas confirme aussi les images impressionnantes des maladies nerveuses auxquelles on ne peut croire si on ne les voit pas, d'autant plus tristes que les victimes sont généralement conscientes de leur état. (P 269-270) C'est très certainement ce qu'a cherché à éviter l'autorité militaire, que les civils croisent et observent les comportements des soldats atteints par exemple du *Shell shock*¹⁶⁴. Malgré les ordres du commandement – arrivée des convois dans des gares de marchandises ou à des heures tardives¹⁶⁵ – les soldats blessés ou en convalescence ont tout de même été en contact avec les civils tout au long du conflit. En 1918 ils produiraient, particulièrement les blessés au gaz, « une certaine agitation » lors de leur arrivée à l'arrière en répandant des idées défaitistes parmi la population¹⁶⁶.

Ces contacts peuvent aussi se limiter à des discussions courtoises entre civils et soldats même si ces derniers peuvent se moquer gentiment des civils. Ainsi Jean Marot en route entre l'hôpital où il a guéri de sa blessure et son dépôt à Chalons passe par Tours : « En route nous racontons nos campagnes aux civils tout émus. J'ai seul conservé mes armes ; on admire le revolver modèle 1873 [...] mais mon sabre a tout le succès : sa pointe rougie atteste un rude combat... contre une boîte de singe qui y a laissé sa gelée rougeâtre ; mais je laisse les bons Tourangeaux dans leur respectueuse illusion »¹⁶⁷. Pourtant lors de son voyage en train sanitaire il pestait contre les « Méridionaux insupportables » qui « content aux civils béats des hauts faits prodigieux, avec un accent tellement du Midi qu'ils ont l'air de l'exagérer »¹⁶⁸.

Sur la route qui les éloigne du front les blessés sont, lors de leurs arrêts en gare, en contact avec des civils d'un type particulier, les membres de la Croix-Rouge. Ceux-ci ont fait le serment de ne pas raconter ce qu'ils peuvent observer en gare. Cela n'empêche pas le commandement d'être extrêmement méfiant. Les commissaires militaires doivent tout mettre en œuvre pour

¹⁶³ BayHStA, STv. GenKdo 1.AK San. Amt 361, 12 juin 1918. „Durch derartige Vorfälle wird auf dem BHF ein Aufsehen erregt, das sich für den Dienstbetrieb unliebsam bemerkbar macht und das Publikum beunruhigt.“

¹⁶⁴ Obusite, *Kriegszitterer*

¹⁶⁵ Voir par exemple *Bulletin CRF*, n° 11, octobre 1918, p. 299 ;
Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird soldat*, op. cit., p. 197 et 267.

¹⁶⁶ SHAT, 16N 1541, document secret du général Coutanceau (dossier C Propagande).

¹⁶⁷ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 113.

¹⁶⁸ *Ibid.*, p. 108.

s'assurer qu'aucun autre civil ne peut voyager dans des trains sanitaires. Ils doivent également s'assurer qu'aucune « personne suspecte » ne se mêle aux équipes de la Croix-Rouge et pour cela ne doivent pas hésiter à contrôler les personnes porteuses d'un brassard de la Croix-Rouge, qu'elles soient en permanence ou seulement de passage dans leur gare¹⁶⁹.

Ces membres de la Croix-Rouge vont aussi être en contact avec des prisonniers ennemis. Des contacts qui ne sont guère appréciés pour des raisons de morale, surtout pour les membres féminins de l'association. Mais si ces contacts furent pour la plupart très limités, car principalement confiés aux hommes, ils ne furent pas non plus inexistantes. Les cas de mariage ou d'histoire d'amour entre femmes soignantes et prisonniers ennemis sont une réalité¹⁷⁰ même s'ils sont restés rares. Pour ces hommes en route entre le front et les camps de prisonniers, à composante exclusivement masculine¹⁷¹, les contacts avec des femmes seront les derniers avant longtemps.

Il faut alors se demander pourquoi y a-t-il eu cette volonté absolue de tenir soldats et civils à distance ?

Une séparation... de courte durée

Il y a tout d'abord eu la volonté de tenir secrètes les informations militaires. Les autorités des deux pays craignaient et dénonçaient régulièrement les indiscretions de la part des militaires pendant leur voyage en train ou leur stationnement en gare. En mars 1917 le commandement français rappelait que chaque soldat devait, dans ses lettres adressées à l'arrière, taire tout renseignement sur l'emplacement de troupes, les pertes humaines ou la nomination de points géographiques : « Les permissionnaires éviteront de parler des mêmes sujets devant les civils »¹⁷². Les soldats dans l'espace ferroviaire pourraient donc représenter un risque pour la défense nationale en côtoyant les civils ?

Si la présence d'espion sur le territoire national est avérée, et l'espionnisme assez accrue chez les autorités civiles et militaires, cela ne semble pas devoir justifier une telle volonté de séparation. On pourrait penser que les autorités craignent surtout que les soldats racontent trop leur expérience au front. Non pas qu'ils dévoilent des informations stratégiques capitales mais plutôt qu'ils ne s'épanchent sur les conditions de vie au front et à l'arrière des lignes, la violence des

¹⁶⁹ SHAT, 16N2676, 18 novembre 1915, *Consignes pour les commissaires militaires des gares de la zone d'action de la commission régulatrice d'Is-sur-Tille*. p. 13 et 14.

¹⁷⁰ Jeffrey VERHEY, *Der „Geist von 1914“...*, op. cit., p. 141 ; Edlef KÖPPEN, *Heeresbericht*, op. cit., p. 224-225.

¹⁷¹ Voir Regina SCHULTE, *Die Verkehrte Welt des Krieges*, op. cit., p. 20.

¹⁷² CNAH SNCF, 95LM4, *Ordre de service commission de réseau du Nord*, n° 483, mars 1917.

combats ou encore les attaques inutiles. En raison des efforts du commandement, via la censure des lettres et des journaux, cumulés à l'autocensure pratiquée par beaucoup de soldats, ce type d'informations et de vérités ne parvient pas forcément massivement aux civils de l'arrière. Plus tard, dans le contexte du printemps et de l'été 1917, la dénonciation pure et simple de la guerre et les désirs de paix exprimés à voix haute par les soldats font extrêmement peur aux autorités qui craignent une baisse simultanée du moral de la population¹⁷³ et de l'armée.

Cette peur d'une communication trop ouverte entre soldats et civils pendant leurs voyages en train semble toutefois assez étonnante. En effet ce n'était pas le seul lieu où ils eurent l'occasion de se croiser. Cela vaut surtout pour les séjours de permissions et de convalescence. Si le soldat revenant du front reste parqué dans son train spécial jusqu'à la destination, cela ne l'empêchera pas de raconter ce qu'il veut les dix jours suivants, une fois sorti du train. Est-ce que, comme je l'ai déjà suggéré, on craint surtout les soldats en groupe et moins les isolés ? Un soldat isolé et dénonçant la manière dont est menée cette guerre, ou voulant ouvrir les yeux aux civils sur certains points, pourrait plus facilement ne pas être pris au sérieux, et les civils considérer qu'il est pessimiste, défaitiste ou manque de santé mentale ? Alors qu'au contraire un groupe ou un train entier criant sa haine de la guerre pourrait impressionner les civils, plus aptes alors à croire le nombre plutôt qu'un élément isolé du groupe ? Il est probable qu'aux deux instants extrêmes de la permission, l'arrivée à l'arrière et le départ vers le front, le permissionnaire fut, durant le voyage en train, plus enclin à l'émotion et prêt à extérioriser ses pensées et ses colères. C'est aussi l'un des moments où, s'ajoutant à l'émotion de retrouver ceux qu'ils ont quittés ou à la mélancolie et au cafard du retour de permission, ils sont potentiellement alcoolisés et vont donc s'exprimer plus facilement. D'autant plus que pour beaucoup il a certainement été plus simple de le faire face à des inconnus en gare ou dans les trains que face aux proches, une fois arrivés à l'arrière. Le voyage en permission devenant alors un moment entre deux mondes, où on hésite moins à dire tout haut, entre poilus ou face aux civils inconnus, ce qu'on taira peut-être une fois revenu dans, ce qui est censé être, sa vie d'avant. Le long chemin vers son lieu de permission permettant peut-être de redescendre en pression et en émotion. Le permissionnaire quittant le front, potentiellement plein de colère et prêt à dénoncer cette guerre et ses injustices, n'est plus exactement le même à l'arrivée. La vue des premiers vrais embusqués de l'arrière et d'une vie qui continue loin du front et de ses horreurs a-t-elle pu raviver la colère, et donc le besoin de l'exprimer, chez les permissionnaires ? La question reste ouverte mais dans

¹⁷³ La population civile a elle aussi connu des troubles avec les premières grèves importantes dans certains secteurs. Voir par exemple Jean-Jacques BECKER, *1917 en Europe...*, *op. cit.*

les faits, les poilus ont su aussi faire entendre leur voix lors de leur permission, quitte à causer des scandales dans l'espace public¹⁷⁴. Si cela n'a concerné qu'une minorité, les langues se sont déliées toujours plus au fil de la guerre.

Bien des raisons peuvent expliquer cette volonté de séparation de la part des autorités, qui, elles-mêmes, ne la justifient généralement pas. Toutefois cela peut sembler vain face à la liberté d'expression qu'aura le permissionnaire une fois au cœur de la vie civile, voire incompréhensible puisque les soldats détenteurs d'une permission pour une double destination pouvaient effectuer le trajet pour la deuxième destination dans les trains de l'exploitation. Bien que permissionnaires ils étaient tout à coup libres de prendre le train qu'ils désiraient, même si la classe leur était encore imposée¹⁷⁵. Cela laisse penser une fois de plus que les craintes des autorités portaient particulièrement sur les permissionnaires se déplaçant en groupe et non de façon isolée. C'est effectivement en groupe que la majorité des troubles eurent lieu dans l'espace ferroviaire durant la crise du printemps-été 1917.

Des citoyens mis à part, fruit de la colère ?

Finalement pour les soldats du front, qu'importent les raisons, la plupart ont bien saisi cette volonté de ségrégation. Est-ce – malgré l'obligation théorique de prendre une douche avant le départ depuis juin 1916 – parce qu'ils sont trop sales au sortir des tranchées pour profiter du confort des trains commerciaux ? Est-ce parce qu'ils n'adhèrent pas aux discours des jusqu'au-boutistes de l'arrière ? Pour le poilu cela n'a peut-être pas fait une si grosse différence, ce qu'il a retenu c'est qu'on le traitait comme une sorte de paria ne devant pas se mêler au reste de la société. Société pour laquelle il acceptait justement tant de sacrifices. On peut ici faire un parallèle avec l'analyse de Leonard V. Smith au sujet des révoltés de 1917 qui se revendiquent soldats-citoyens, et expriment leur mécontentement comme il est possible de le faire dans toute démocratie¹⁷⁶. Dans l'espace ferroviaire on les contraint à n'être que des soldats et leur identité de citoyen est en quelque sorte niée puisqu'ils n'ont pas la possibilité de se mélanger au reste de la société.

Surtout ce traitement spécial pour les soldats du front revêt une grande injustice et engendre une confrontation qui aurait peut-être pu être évitée. Qu'est-ce qu'a pu ressentir et éprouver un

¹⁷⁴ Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., chapitre VI et VII ; voir aussi AD Rhône, 4M125 à 4M134, *Commissariat Perrache*.

¹⁷⁵ A. N, F/14/11338, *Circulaire 110*, 1^{re} annexe du 12 septembre 1917.

¹⁷⁶ Leonard V. SMITH, *Between mutiny and obedience: the case of the French Fifth Infantry during World War I*, Princeton, Princeton Univ. Press, 1994 ; Stéphane AUDOIN-ROUZEAU et Jean Jacques BECKER, *Encyclopédie de la Grande Guerre*, op. cit., p. 402.

soldat qui après plusieurs mois sur le front se réjouit de retourner chez lui pour quelques jours, mais se rend compte que le train le plus rapide ou le premier à venir et se dirigeant vers sa destination ne lui est pas autorisé ? L'envie de partir au plus vite et d'atteindre sa destination le plus rapidement possible paraît tout à fait compréhensible, et c'est principalement cette volonté qui a conduit beaucoup de soldats à essayé de passer outre le règlement et de s'introduire dans des trains qu'ils n'étaient pas censés prendre. Au vu de la lenteur des trains durant le conflit, la même réflexion a d'ailleurs pu pousser les civils à emprunter un train de permissionnaires, si celui-ci était la solution la plus efficace pour se rendre à destination. Pour le soldat du front l'injustice, au vu des sacrifices acceptés et tant vantés par ailleurs à l'arrière, semble grande. Et qui fait face à lui pour lui interdire de monter dans un train, dans une certaine classe ou d'acheter un billet ? Les agents de la compagnie, les plantons, les gendarmes, les commissaires militaires des gares. Autrement dit tous les gens qu'il considère comme mieux lotis que lui dans cette guerre.

S'il est incontestable que certains des chefs de gare ou commissaires militaires ont réellement fait du zèle, et, fidèles à la nature humaine, ont pu abuser de leur position devenue tout à coup centrale, qu'ont pu faire les employés des compagnies ou les soldats (sentinelles et plantons) chargés de faire respecter les règlements ? Ils se retrouvaient coincés, voir tirillés, entre l'obligation militaire d'appliquer des consignes, qui ont pu leur paraître injustes, et le désir d'être plus compréhensifs et flexibles envers les soldats du front. D'autant plus qu'il y avait une grosse différence entre des soldats effectuant la même mission de sentinelle mais se trouvant à des lieux différents. La sentinelle dans les gares de l'arrière ou dans les grandes gares de la zone des Armées étant vite assimilée à un planqué, tandis que dans les gares proches du front ce sont de « vrais » poilus qui assurent les gardes. Une différence qui explique certainement qu'il y ait eu beaucoup moins d'incidents relevés dans les gares proches du front. Combien d'hommes postés dans les gares plus éloignées, conscients de leur place privilégiée en comparaison avec les soldats du front, ont dû appliquer les ordres à contrecœur ? Les nombreux rappels faits aux personnels des réseaux pour le respect des consignes, et qui s'accompagnent très souvent de menaces de sanctions sévères dans le cas contraire, laissent penser que ceux-ci ont pu facilement fermer les yeux sur des infractions commises par les soldats du front. Par exemple en les laissant sortir de la gare malgré l'interdiction ou en leur délivrant des billets en cours de route sans vérifier leur titre de permission¹⁷⁷.

Que ce soit par crainte des soldats ou par complicité bienveillante, beaucoup d'agents sont

¹⁷⁷ A. N, F/14/11338, *Document n° 21* (25 octobre 1917) ; CNAH SNCF, 95LM4, *Ordre de service n° 530* ; SHAT, 16N2833, *Note pour les commissions de réseau*, 20 mars 1916

passés outre les règles pour agir en faveur des poilus. Ceux ayant agi selon le règlement se sont exposés à des scènes conflictuelles, parfois violentes, de la part des soldats qui ne comprenaient pas, ou justement comprenaient trop bien, ces règles qui cherchaient à en faire des citoyens à part.

Le point de vue des soldats s'oppose donc à celui du commandement. En effet pour ce dernier, il semble logique d'avoir voulu limiter les contacts lors des trajets en permission. Pour les raisons précédemment évoquées mais aussi en raison de l'attitude des permissionnaires, et d'une façon plus générale des soldats du front, envers les autres catégories de populations et le matériel. Le fossé toujours plus important entre l'arrière et le front, la haine des soldats envers les embusqués, et d'une manière globale le mépris pour la grande majorité des hommes qui ne sont pas présents dans les premières lignes, poussent beaucoup de soldats à adopter un comportement railleur voire violent au contact de ceux-ci. Si les agressions physiques ou même les injures n'ont pas été, loin de là, systématiques, en 1917 le constat des tensions vives entre les soldats et le reste de la population, surtout masculine, n'est plus à faire. Il paraîtrait par exemple insensé et provocant de laisser des gendarmes isolés et reconnaissables au milieu d'un train de permissionnaires. Le gendarme incarnant parfaitement la haine du poilu pour les embusqués et les organes de contrôle. Le commandement, ne voulant alors prendre aucun risque de troubles durant le transport, préfère mettre en place une séparation stricte. Il faut alors se demander à quel point cette mise à l'écart dont se plaignent les permissionnaires découle de leurs agissements. Il en est de même pour les dégradations infligées au matériel ferroviaire. Même si les agissements de certains pénalisent l'ensemble, le commandement après plusieurs années de guerre ne veut plus prendre de risques et renforce donc cette ségrégation. Les soldats sont mécontents de cette mise à l'écart, mais en sont aussi en partie responsables, acteurs principaux d'une guerre injuste quant à la répartition des rôles.

Une réflexion analogue peut s'appliquer aux femmes, qui sont bien sûr les civils avec lesquels les soldats préfèrent avoir des contacts. Toutefois les comportements de ces derniers peuvent rendre ces contacts désagréables. Les soldats, via la guerre, sont en partie revenus à un état primitif, un état de bête, dont les femmes font les frais¹⁷⁸. C'est peut-être aussi « ces bêtes » dont ne voulait pas l'autorité militaire dans les trains de civils. Ces soldats indécents pour les femmes qui flirtent plus ou moins grossièrement avec les membres de la Croix-Rouge ou les serveuses des débits de gare¹⁷⁹.

¹⁷⁸ Cette thèse est défendue par Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, *op. cit.*, p. 374-376.

¹⁷⁹ Pour illustrer ce phénomène voir par exemple Ernst JÜNGER, *in Stahlgewittern*, Stuttgart, Klett-Cotta, 1990, p 180 et 209.

Si le confort des soldats comme des civils a sans aucun doute été une des raisons de cette volonté de les séparer le plus possible, ce n'était évidemment pas la seule. D'autant plus que le terme de confort peut difficilement être associé aux trains de permissionnaires, puisqu'il y avait une grande différence entre leurs trains, à l'état souvent déplorable (saleté, matériel cassé et manquant, absence de chauffage et de lumières) et ceux des voyageurs. Même si, via leurs dégradations, les permissionnaires étaient en partie responsables de cet état de fait.

Accueils, installations et orientations

« À mon retour au front, mon unité s'est déplacée.

Les gares régulatrices sont bien régulièrement informées de ces déplacements mais, parfois, avec un peu de retard. Ce n'est qu'après trois jours de recherches que je la retrouve. »¹⁸⁰

Les itinéraires des MUZ furent rapidement prolongés vers les grandes villes de l'empire afin de décharger les villes derrière la frontière. Cette affluence des permissionnaires arrivant dans les gares frontalières allemandes est confirmée par les comptes rendus de l'association *Bahnhoftsmission* qui signale par exemple qu'en gare d'Aachen (Aix-la-Chapelle) beaucoup de femmes de tout le pays attendent leurs soldats en gare¹⁸¹. Ces gares frontalières ont connu une grosse activité due aux permissionnaires et il fallut donc prévoir des structures d'accueil. La Croix-Rouge de Oberhausen a par exemple installé des lits dans le bâtiment de la poste, situé tout proche de la gare, pour les permissionnaires contraints de passer la nuit là pour continuer leur voyage¹⁸². Même si l'information est parfois difficile à trouver, il semble que beaucoup de stations aient eu des locaux pour accueillir les permissionnaires la nuit, comme c'est le cas pour la ville de Wiesbaden et de Gnese¹⁸³. La Croix-Rouge d'Heidelberg a par exemple 150 lits à disposition pour les militaires de passage, et assure également un réveil, à temps pour prendre le train attendu, accompagné d'une boisson chaude¹⁸⁴. Ces installations ne concernent pas seulement les villes proches de la frontière puisqu'à Hanovre un dortoir (*Übernachtungsraum*) est

¹⁸⁰ René BRÉZUN, *Mes souvenirs de la guerre 14-18 en tant qu'officier de liaison*, in Europeana Collections, https://www.europeana.eu/portal/fr/record/2020601/https_1914_1918_europeana_eu_contributions_7420.html

¹⁸¹ 16. *Rundschreiben der DBM*, p. 10.

¹⁸² *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 2, 6 février 1916, p. 76.

¹⁸³ *Gnesen en Allemand, aujourd'hui ville de Pologne, Gniezno*; *Der deutsche Kolonnenführer*, 1^{er} avril 1917, p. 44. („Aus den Kolonnen“) et 1^{er} avril 1918, p. 36.

¹⁸⁴ *Der deutsche Kolonnenführer*, 1^{er} juillet 1917, p. 80. (*Bericht Heidelberg 1916*).

également à disposition des soldats¹⁸⁵. Au fil de la guerre des installations plus importantes virent le jour.

En février 1917 la Croix-Rouge publie dans son journal le récit d'un soldat (artilleur) sur son séjour dans le foyer de soldats (*Soldatenheim*) de Varsovie. Selon lui, il existe beaucoup de foyers sur le front, dans les *Etappe*, et sur la route des permissions comme ici à Varsovie. Ceux-ci ont été créés dans les premiers mois de la guerre et ont connu beaucoup d'améliorations au fil du conflit. Ce texte, publié pour promouvoir le travail de la Croix-Rouge, fait également l'éloge de l'autorité militaire soucieuse du confort des soldats pendant leurs déplacements. Bien que le foyer ne se trouve pas directement en gare ni même devant, il est à proximité de deux gares d'où arrivent et partent chaque jour des milliers de soldats allemands, austro-hongrois ou polonais. C'est justement en raison de cette centralité ferroviaire que cet emplacement fut choisi. Ce canonnier explique qu'il connaissait déjà l'existence du foyer suite aux recommandations des camarades au front. À son arrivée en gare il lui a été remis, comme aux autres soldats, un plan de la ville avec en point central le foyer, signe d'une volonté évidente d'encourager les soldats à s'y rendre et à l'utiliser. On y trouve de quoi lire et écrire à prix réduit, un barbier et un coiffeur dont les prix sont fixés par la Kommandantur, ainsi que des bains douches gratuits et un petit magasin pour les soldats (*Marktenterei*). Les dames de la Croix-Rouge distribuent plats chauds, boissons sans alcool et bière à prix très bon marché. Plusieurs pièces avec canapés, jeux et instruments de musique en libre-service, sont mises à disposition des soldats pour manger, écrire, se reposer ou encore discuter. En plus des concerts improvisés par les soldats eux-mêmes, il y a tous les soirs de la musique, des projections cinématographiques ou des conférences gratuites. D'après la description faite par ce soldat, ce foyer ne semble pas loin de la perfection¹⁸⁶.

Si ce texte est bien sûr très positif pour paraître dans le journal officiel de la Croix-Rouge il faut souligner que ce type de foyer a peu existé en France ou alors a mis beaucoup plus de temps à voir le jour. La Croix-Rouge française, ainsi que d'autres associations comme « Goutte de café » avaient commencé leur œuvre pour les permissionnaires bien avant le printemps 1917 qu'il s'agisse de dortoirs¹⁸⁷ ou de buffets et cantines. Toutefois c'est à partir de cette période que cet accueil se perfectionna, tendant vers le modèle des foyers allemands. La cantine des Deux-Drapeaux à Saint-Germain-des-Fossés, bien plus qu'une simple « cantine », en est

¹⁸⁵ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 3, 10 février 1918, p. 54.

¹⁸⁶ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 4, 18 février 1917, p. 97 („Im Soldatenheim zu Warschau“)

¹⁸⁷ Voir par exemple le cas des gares parisiennes du Nord, de Saint-Lazare et de Lyon in *Bulletin CRF*, n° 2, juillet 1916, p. 105 ou encore celle d'Amiens in *Bulletin CRF*, n° 3, octobre 1916, p. 48.

un des symboles¹⁸⁸ de par ses installations mais aussi de par sa création tardive. Inaugurée le 11 novembre 1917, c'est avec ces mots que la Croix-Rouge française la présente dans son bulletin : « Lorsque l'Autorité militaire se préoccupa de créer des Cantines, Saint-Germain fut un des points sur lesquels se porta son attention »¹⁸⁹. Les permissionnaires français ont pu, pour la dernière année de guerre, s'arrêter dans certaines gares équipées de coiffeurs, de cinématographe, de pièces pour se reposer, jouer et écrire. Mais ces installations modèles sont rares. Pour la plupart des gares il s'agit seulement d'améliorer un accueil simplement désastreux au niveau des infrastructures (toilettes, douches, places assises, pièce de repos, horaires des cantines ou buvettes)¹⁹⁰ et qui est pris comme une vraie preuve d'irrespect par les défenseurs de la patrie. Le commandement militaire, qui a déjà beaucoup de peine à diminuer les temps de correspondances et donc de trajet, insiste pour que ces améliorations, impulsées en réaction aux mutineries, voient le jour. En effet les premiers documents du GQG se souciant réellement des conditions de voyage des permissionnaires datent tous de la fin juin et de juillet 1917¹⁹¹. Le commandement, alors complètement dépassé par les événements violents et les actes d'indiscipline récurrents dans les gares, commence à comprendre que les causes du mécontentement des poilus se trouvent aussi dans les retards de permissions qui démoralisent, les conditions de transports, d'orientation et d'accueil qui sont totalement insuffisantes.

Que ce soit au sein des gares sur l'ensemble du territoire ou dans les camps de permissionnaires de la zone des Armées, ces améliorations ont pu prendre quelques jours ou semaines comme plus d'un an à être mises en place. Certaines gares prennent énormément de retard dans les travaux d'aménagement et en septembre 1917 plusieurs ont toujours des installations jugées insuffisantes par le commandement¹⁹², particulièrement dans la zone de l'Intérieur¹⁹³, ce qui laisse craindre une mauvaise réaction des soldats à l'approche d'un nouvel hiver. Cependant dans certaines gares ces améliorations ont été réalisées très rapidement, laissant penser que cela aurait pu être possible, à l'échelle du pays et dans un délai raisonnable, dans les gares importantes¹⁹⁴. Ces améliorations, pour lutter contre la démoralisation des soldats mais visant surtout un maintien de la discipline, ont pourtant été souhaitées dès 1915¹⁹⁵. Pétain lui-

¹⁸⁸ Voir photos en annexes.

¹⁸⁹ *Bulletin CRF*, n° 12, janvier 1919, p. 343

¹⁹⁰ Voir par exemple SHAT, 16N2852, note du ministère de la guerre, 5 septembre 1917.

¹⁹¹ SHAT, 16N2404, *document récapitulatif du 8 octobre 1917*.

¹⁹² Voir les très nombreux documents in SHAT, 16N2402

¹⁹³ SHAT, 16N2404, *Enquête du 14 septembre 1917*.

¹⁹⁴ SHAT, 16N2405, *document du 21 juin 1917*.

¹⁹⁵ SHAT, 16N2852, GQG, 23 octobre 1915.

même en soulignait la nécessité dès 1916, réclamant pour les gares plus d'abris, de douches, la possibilité de changer de vêtements et une meilleure orientation pour les permissionnaires¹⁹⁶, mais même en tant que commandant en chef il ne parvint pas à les faire appliquer partout sur le terrain. Des aménagements, pourtant jugés fondamentaux par Pétain, qui furent très disparates, venant confirmer ce que Clémenceau pensait du futur Maréchal : « C'est une haute conscience, mais il croit qu'il suffit de donner des ordres pour qu'ils soient exécutés. »¹⁹⁷

Dans la zone des Armées cet accueil des permissionnaires se fit donc dans les camps de permissionnaires¹⁹⁸ directement rattachés aux gares de triage, et qui ont principalement pour but de ne pas mélanger les soldats à la population civile, et même de ne pas laisser les deux courants de permissionnaires, retour et aller, se rencontrer¹⁹⁹. Ces camps, dont les mesures d'aménagement datent principalement de l'été 1917, doivent être entourés de clôtures afin d'empêcher toute sortie tout en limitant la surveillance à des sentinelles placées aux issues et à des rondes autour des clôtures²⁰⁰. Ces camps ont également été sciemment construits loin de toute ville, comme celui de Sommesous qui permet de désencombrer la gare de Troyes et surtout d'éviter les allées et venues des soldats au sein de la ville : « Des études faites, une seule est à retenir, celle qui reportera toutes les opérations en dehors de Troyes, permettant ainsi de ne laisser séjourner aucun militaire des armées dans une ville qu'il y a lieu, pour de multiples raisons d'éviter. »²⁰¹ Tandis que pour l'Allemagne cela n'a semble-t-il pas causé de problème d'établir des foyers comme celui de Varsovie en plein centre-ville et de laisser se mélanger les soldats de toutes armes et de toutes nationalités.

Bien sûr il faut préciser que si ce genre de foyer a existé et que l'on a encouragé les soldats à s'y rendre cela traduit aussi une volonté du commandement allemand de les encadrer et d'éviter qu'ils aillent traîner ailleurs mais cela a sans doute été mieux fait qu'en France où une réelle politique de parage des permissionnaires a été pratiquée. Autrement dit, si les volontés des autorités militaires des deux belligérants n'ont peut-être pas été très éloignées l'une de l'autre, elles ont été différemment mises en œuvre. En effet les installations prévues pour les permissionnaires et toutes les améliorations qui ont pu être entreprises au cours de la guerre avaient pour but de mieux encadrer le permissionnaire tout en essayant réellement de lui rendre son trajet plus agréable, même si toutefois cette première exigence avait priorité sur la dernière. Si

¹⁹⁶ HAT, 16N298, document du 12 juin 1916 et note de Pétain du 23 octobre 1916.

¹⁹⁷ Abel FERRY, *Carnets secrets*, op. cit., p. 287.

¹⁹⁸ Création décidée le 12 juin 1916 voir Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 974.

¹⁹⁹ SHAT, 16N2631, document 209.

²⁰⁰ SHAT, 16N2851, GQG, 19 août 1917.

²⁰¹ SHAT, 16N2833, 18 juin 1917.

cela a fini par se faire de façon plus systématique en France, à partir de 1917, les Allemands l'ont mis en place dès le début du conflit, et n'ont pas attendu une révolte au sein de leur armée pour s'en occuper.

C'est peut-être aussi une des raisons pour laquelle le voyage lors des permissions est un sujet moins présent dans l'historiographie allemande. En comparaison à la France, il n'y a que trop peu de carnets de guerre de simples soldats allemands qui ont été publiés, et le trajet pendant la permission n'y est presque jamais évoqué. Est-ce que cela signifie qu'il n'y a eu aucun problème dans l'attitude des soldats durant ces transports ? Certains indices laissent penser le contraire mais il est très difficile d'en être certain. C'est principalement durant les derniers mois de la guerre qu'il y a eu de l'agitation dans les transports de soldats, mais il s'agit en réalité de transports de troupes, et non d'un transport de soldats isolés comme les trains de permissionnaires.

Pourtant, et même si des aménagements ont existé dès les premiers mois de la guerre, c'est aussi à partir de 1917 qu'un effort supplémentaire est fait pour améliorer le voyage en permission. Là où cela n'a pas déjà été fait, des installations doivent être mises en place pour accueillir les permissionnaires, et certaines doivent être agrandies²⁰². 1917 est une année clé pour l'Allemagne. Avec la reprise de la guerre sous-marine fin 1916, et la mise en place du plan Hindenburg, c'est le pays entier qui est mis à contribution pour tenter d'arracher la décision sur le front. Le plan Hindenburg mais également le marché noir et les permissions sont autant de facteurs qui vont surcharger le trafic ferroviaire. Le commandement allemand tente alors d'encore perfectionner le fonctionnement du réseau, notamment sur les temps de correspondances. Durant l'automne 1917, une carte du territoire des permissions de l'Allemagne pour le front ouest²⁰³ fut publiée ainsi qu'une fiche horaire des trains rapides de permissionnaires²⁰⁴. Ces deux documents furent distribués dans chaque compagnie et grâce à la fiche horaire les heures de départ des trains étaient connues et garanties, ce qui rappelle le « guide du permissionnaire » diffusé à la même époque aux permissionnaires français. L'autorité militaire avait la volonté de mettre en place encore plus tôt ces changements, mais il fut difficile de confectionner la nouvelle fiche horaire (*Fahrplan*), en raison de celui de l'Allemagne²⁰⁵. Et pour cause puisque l'Allemagne a dû changer de *Fahrplan* en début d'année avec le plan *Hindenburg*. Afin que les correspondances se fassent le mieux possible il fallait donc adapter les deux fiches horaires.

²⁰² Peter MAUBACH, *Neubrandenburg im 1. Weltkrieg (August 1914 bis November 1918) : eine Zeitungsschau „Allgemeiner Mecklenburger Anzeiger - Neubrandenburger Zeitung“* p. 65-69. Jahrgang, Neubrandenburg, Regionalmuseum, 1996, 1^{er} article de 1917.

²⁰³ „Karte der Urlaubergebiete Deutschlands für Urlauber des Westheeres.“

²⁰⁴ „Fahrplan der Urlauber Schnellzüge.“

²⁰⁵ BArch, PH15/100, document de la 3^e armée du 26 octobre 1917.

En France au contraire, les transports de permissionnaires ont donné lieu à des scènes de vandalisme et de railleries envers les gendarmes ou le personnel militarisé des gares tout au long du conflit. La période du printemps et été 1917 représentant un pic extrême. Ces troubles durant le voyage sont parfois relatés par les récits des soldats mais surtout par les documents officiels. Le point sur lequel les soldats insistent le plus dans leurs récits, carnets de guerre ou journaux de tranchées, porte sur l'inconfort du voyage, et surtout sa durée engendrée par les arrêts interminables et les correspondances mal calculées. Une plainte qui ne se retrouve pas du côté allemand et qui pourrait donc être due, soit au manque de sources à ce sujet, soit tout simplement au fait qu'il y avait moins de raisons de se plaindre.

Pourtant tout n'était pas parfait et si le commandement semble réellement souhaiter des améliorations comme souvent durant la guerre du côté allemand ce sont des insuffisances techniques et énergétiques qui posent problème. Malgré la promotion des MUZ et de leurs avantages, les conditions de voyage des permissionnaires connurent toutefois une dégradation sur la fin de la guerre. En janvier 1918, suite à des plaintes, il est confirmé que les trains de permissionnaires ne sont plus systématiquement chauffés. Un manque de branchements pour le chauffage, du charbon de mauvaise qualité et l'usure extrême des locomotives suite aux chargements maximums des trains sont les raisons principales de la limitation du chauffage. La lumière manque également puisque les tuyaux de caoutchouc qui relient les conduites de gaz manquent et ne sont pas remplacés. Les permissionnaires doivent être prévenus de cet état de fait afin qu'ils s'y préparent et s'habillent chaudement²⁰⁶. Du côté français un autre phénomène pose de réels tracas aux permissionnaires et de réels soucis au commandement.

Errance et perte de temps

Les soldats ont su, au fil des années de guerre, s'adapter au transport en train et ont utilisé les failles du système pour s'épargner des temps de trajet inutiles ou grappiller quelques heures ou même un jour de plus à l'arrière, en faisant par exemple timbrer leur titre le lendemain de l'arrivée ou juste après minuit²⁰⁷. Toutefois leur régiment avait pu, c'était fréquent, changer de secteur en leur absence. Théoriquement le permissionnaire doit repasser par la même régulatrice qu'à l'aller, et s'y faire confirmer sa destination finale et le moyen d'y parvenir. C'est même le but principal de son passage par la gare de triage lors du trajet retour. Pour cela il doit donc s'en remettre aux employés des gares, civils ou militaires, qui sont censés être capable

²⁰⁶ BArch, PH15/100, note du 7 janvier 1918, Oberkommando.

²⁰⁷ Voir les différentes méthodes de triche in Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 210 et 271.

d'orienter les soldats. Fernand Laponce rentre de permission en mai 1918 juste au début de la dernière grande offensive allemande dans l'Aisne : « À la gare du Bourget, gare régulatrice de la 19^e Division, où je me présente dans la soirée du 28, un certain désarroi règne. Le commissaire militaire, auprès duquel je m'informe, est assez peu renseigné ». Il finira par monter dans un train pour rejoindre la gare de ravitaillement de Vic-sur-Aisne qui, « en principe », est celle de sa division²⁰⁸. Même quand les gares sont bien renseignées sur les modifications de secteur il faut pouvoir avertir les permissionnaires concernés. En gare de Revigny on les recherche parmi les groupes de poilus et dans les trains pour les avertir des changements²⁰⁹. À la régulatrice de Noisy-le-Sec il n'existe qu'un bureau de renseignement, prévu en partie à cet effet, et même en juin 1917 alors qu'une amélioration du service aux permissionnaires est censée avoir été engagée, beaucoup d'installations font encore défaut, particulièrement les pancartes indicatrices, entraînant l'énervement des permissionnaires qui « ne trouvent que difficilement les renseignements nécessaires »²¹⁰. Pétain dès le 21 juin pointe du doigt ces cas de permissionnaires qui « errent pendant plusieurs jours de gare en gare » à la recherche de leur unité. Des errements qui en plus de causer des retards minent le moral des hommes. Il dénonce les mauvaises communications des commissions de réseau et des commissaires régulateurs avec les commissaires militaires des gares. Ces derniers sont également responsables puisqu'ils ont tendance à se débarrasser des soldats à la dérive en les dirigeant vers d'autres gares, susceptibles d'avoir de meilleures informations. Pétain ordonne de mieux informer les permissionnaires et de ne faire monter les hommes dans les trains qu'à condition d'être certain de leur bonne orientation. Un mois plus tard il exige des commissaires militaires de toujours se tenir exactement informés des emplacements des unités. Pour cela les commissaires doivent envoyer leurs adjoints se renseigner ou le faire directement par téléphone en utilisant des codes afin de ne rien dévoiler des secrets militaires²¹¹. Des améliorations également demandées par le préfet de police de Paris qui souligne le manque de personnels et de locaux mis à disposition des soldats pour obtenir des informations en gare ainsi que l'insuffisance de panneaux pour indiquer les divers services de la gare²¹². Des panneaux de signalisation, qui dans l'idéal se devaient d'être uniformes sur l'ensemble du territoire ou du moins dans la zone des Armées, mais qui seront encore réclamés en janvier 1918²¹³.

²⁰⁸ Fernand LAPONCE, *Journal de marche...*, op. cit., p. 16.

²⁰⁹ SHAT, 16N2676, *Rapport mensuel de la Commission Régulatrice de Troyes*, décembre 1915.

²¹⁰ SHAT, 16N2826, *Enquête à la Gare Régulatrice de Noisy*, 20 juin 1917.

²¹¹ SHAT, 16N2851, *trois documents du 23 juillet 1917*.

²¹² SHAT, 16N2851, 30 juin 1917, *lettre au ministère de la guerre*.

²¹³ SHAT, 16N2852, *GQG*, 7 janvier 1918 et 3 janvier 1918.

Pourtant malgré tous ces rappels et mesures pour améliorer l'orientation des permissionnaires, les errements restent nombreux en 1918 : « Je vais rejoindre le régiment mais impossible de le retrouver aucune régulatrice ne sait où il est passé. À Mirecourt, on m'envoie à Langres, je trouve deux autres copains et nous allons coucher à Merrey. Le lendemain nous revenons à Mirecourt et direction sur Épinal, ici on nous indique que le régiment doit se trouper (sic !) à Dompierre. » Parti le 4 février 1918 ce soldat retrouvera finalement son régiment le 6 février²¹⁴. Une situation qui a dû fortement agacer les permissionnaires, particulièrement au moment critique du retour de permission.

Ces manques ou absences de renseignements n'ont pas arrangé les relations entre soldats et employés des gares. Pourtant ces derniers, certainement dans le souci d'éviter ces désagréments aux soldats et donc des scènes fâcheuses, dépassent parfois les souhaits du commandement pour se tenir au courant de la situation sur le front. En mars 1918 le GQG demande la destruction de nombreux documents accumulés par les gares de triage, et qui sont de « véritables ordre de bataille », contenant parfois les compositions détaillées des Corps d'Armée et des Divisions, ce qui pouvait mettre en danger le secret des opérations. Il est donc rappelé que les gares de triage doivent se contenter du « tableau de correspondances des secteurs postaux et des destinations » pour orienter les permissionnaires²¹⁵.

En Allemagne les secteurs postaux servent aussi à orienter les permissionnaires dont le régiment aurait changé de place durant leur absence, ainsi que « la vue d'ensemble des directions pour le ravitaillement de l'armée » (*Leistungsübersicht für den Nachschub zum Feldheer*)²¹⁶.

C'est aussi à la gare de rassemblement que le personnel doit orienter et encadrer le permissionnaire, agricole ou non, afin qu'il rejoigne, au plus vite, son unité qui a pu changer de secteur pendant son absence²¹⁷.

Conclusion

Les premières impressions du poilu revenant du front se font dès le voyage en train et son arrivée en gare. Ces impressions sont bien sûr souvent furtives, empreintes d'extériorité. Le soldat se fait une première idée de l'arrière qui reste très vague et qui se confirmera, ou pas, au fil de son séjour. Pour ceux qui sont attendus à la gare les premiers regards sont destinés à chercher

²¹⁴ *Journal de guerre d'un ouvrier creusotin*, op. cit., p. 123. Voir aussi Paul DUVAL-ARNOULD, *Crapouillots, feuillets d'un carnet de guerre*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1916, VI^e chapitre « où je fus remis à ma place », p. 25-29.

²¹⁵ SHAT, 16N2826, document du 6 mars 1918.

²¹⁶ Horst ROHDE, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen*, op. cit., p. 43.

²¹⁷ BArch, PH15/100. Document du 22 mars 1914.

les êtres chers parmi la foule. Les poilus se font une joie de revenir à l'arrière mais veulent le trouver inchangé, car, au fond, déjà persuadés que celui-ci est devenu différent. Les soldats ont en fait, eux aussi, une image-cliché de l'arrière, exactement ce qu'ils reprochent au civils composant cet arrière. Ils arrivent plein d'attentes et d'espérances pour ce séjour loin des horreurs du front. Souvent au moment du départ, envahis par le cafard et l'incertitude d'un possible futur retour, ils s'en vont tristes et déçus, voire en colère. Quels que fussent leurs sentiments à la fin de leur séjour, ils repartent, entre hommes, avec une idée plus précise de cet arrière qui jusqu'ici était très imagé par les récits faits au front.

Sur la route du retour les permissionnaires français ont pu errer longtemps à la recherche de l'emplacement exact de leur unité et donc de la gare la plus proche. Cette mauvaise orientation est souvent associée à la gare régulatrice, passage obligatoire pour les permissionnaires. Une gare qui devient le symbole du périple ferroviaire lors de chaque permission. En Allemagne les sources et la littérature secondaire ne permettent pas de penser qu'il y a eu spécialement une prise en grippe de la gare de triage de la part des permissionnaires comme ce fut le cas en France. Cette défaillance dans l'orientation est un des points qui a agacé les soldats et qui s'inscrit dans une organisation qui laisse globalement très à désirer concernant l'accueil et les conditions de transports dans l'espace ferroviaire français. Des conditions qui furent améliorées dans la dernière année et demi du conflit mais de façon très inégale. En Allemagne ces conditions furent meilleures, même si loin d'être parfaites, mais connurent une dégradation au fur et à mesure du conflit face à un manque très important de matériel et de matières premières. Ces manquements encouragent les soldats à sortir des gares lors des arrêts et correspondances et à emprunter d'autres trains que ceux prévus pour eux.

En effet l'itinéraire des permissionnaires était imposé, très réglementé et encadré par des contrôles et une surveillance toujours plus accrues au fil de la guerre. Ceux-ci avaient pour but de bien orienter le permissionnaire mais surtout de le tenir à l'écart des civils et même des autres soldats présent sur le territoire national. Sous un couvert officiel de respect pour les permissionnaires du front et les places qui leur sont dues dans les trains spéciaux, se cache une volonté forte de ségrégation au sein de l'espace ferroviaire et un maintien absolu de la discipline. Une discipline remise en cause par l'éloignement du front et le souhait des soldats d'être pour quelques jours autre chose que des combattants. En Allemagne la volonté du commandement au sujet de la discipline n'est pas différente et même si la séparation avec les civils a aussi été visée, celle-ci semble moins radicale qu'en France où sont par exemple créés les camps de permissionnaires, véritable gares de parcage pour soldats. Le commandement français prend dé-

finitivement conscience des aménagements et améliorations nécessaires à partir de juin 1917. Toutefois au-delà d'une certaine volonté d'améliorer les conditions de déplacements des soldats du front, il continue à placer le maintien de la discipline et le respect des codes militaires (tenue, salut, coupe de cheveux) comme étant la priorité et le but de ces évolutions.

Les permissionnaires allemands et français évoluent dans l'espace ferroviaire en groupes sans pour autant se connaître mais unis par leur vécu de guerrier. Le bon déroulement du voyage et le maintien de la discipline dépendent alors surtout de leur bon vouloir à rester obéissants face aux règles et aux équipes de surveillance. Des équipes qui, si elles sont toujours plus nombreuses, restent numériquement très en minorité face à des dizaines de milliers de permissionnaires en transit chaque jour sur les réseaux des deux pays.

Il y a une raison supplémentaire pour les autorités d'avoir craint les contacts trop rapprochés entre soldats ou entre soldats et civils. La prostitution, source de maladies vénériennes, mais aussi les tracts ou les écritures contre la guerre encourageant à la désertion ou à la rébellion, en un mot tout ce qui peut amoindrir la capacité physique ou le moral du soldat doit être combattu. L'espace ferroviaire, lieu de relâchement de la discipline chez les soldats, est alors au centre de ces luttes.

PARTIE 2 - CHAPITRE II

CONTACTS ILLICITES ET INDISCIPLINES

Avec l'installation des gares dans les milieux urbains, les bâtiments voyageurs et leurs alentours sont devenus des lieux classiques de la prostitution, phénomène qui s'est accentué durant la Première Guerre mondiale. Si la prostitution inquiète les commandements c'est principalement pour une de ses conséquences : les maladies vénériennes. Les documents d'archives concernant la lutte contre la prostitution dans et autour des gares étant beaucoup plus rares pour l'Allemagne, je m'appuierai donc principalement sur l'exemple de la ville de Lyon. En raison des documents d'archives conservés à ce sujet et de l'importance du mouvement des permissionnaires dans la région lyonnaise¹, la ville fournit un bon exemple type. Quelle a été l'ampleur de la prostitution aux abords des gares et quelles mesures ont été adoptées ? Quelles furent leur portée et quels moyens furent mis à disposition pour mener cette lutte à bien ? Comment la lutte contre le péril vénérien a encouragé les mesures d'améliorations pour l'accueil des soldats dans l'espace ferroviaire ?

Le 10 novembre 1914 dans un train, 8 personnes dont 6 soldats menacent un individu de le faire arrêter à la prochaine gare. L'homme saute alors du train en marche en abandonnant ses affaires dans le compartiment. Il avait tenu aux autres passagers des propos contre l'armée française². Cette anecdote laisse transparaître un des premiers signes d'un phénomène qui va au fil de la guerre prendre de plus en plus d'ampleur dans l'espace ferroviaire : la propagation d'écrits ou de propos pacifiques, antimilitaristes, défaitistes et même révolutionnaires. Les autorités, fortement inquiétées, tentèrent de lutter contre un phénomène toujours plus important dans les dernières années de guerre mais qui resta très insaisissable et furtif. Plus saisissables sont les inscriptions gravées ou marquées directement au sein des wagons. Une étude détaillée de ces « graffiti » permet une analyse supplémentaire de ces revendications sauvages émanant des poilus. Toutefois les archives ne dévoilent qu'une partie de ces cas, généralement les plus marquants, tandis que beaucoup d'autres ont dû échapper aux observations. Ce qui signifie qu'il s'agit en réalité d'un phénomène plus large et plus courant que ce que les sources dévoilent. Sous quelles formes s'est exprimé ce phénomène, qui fournit une bonne représentation du ras-le-bol montant face à la guerre au fur et à mesure des années ? Quels ont été les moyens de lutte, et leur efficacité, au sein de l'espace ferroviaire ?

¹ 4 000 permissionnaires séjournent par jour à Lyon en mars 1918. AD Rhône, 4M508^{bis}, document du 16 mars 1918.

² AD Rhône, 4M125. Commissariat Perrache, journée du 10 novembre 1914

En octobre 1915 Millerand, ministre de la guerre du gouvernement Viviani, signale deux entraves à la discipline lors des transports de détachements de renfort en chemin de fer. L'une concerne les dégradations volontaires, dont les permissionnaires sont également responsables, infligées aux vitres, portes et à d'autres objets divers des trains. L'autre concerne « des incidents graves » au départ des trains. « Des hommes causent du désordre et du scandale, tirent des coups de feu, refusent de se plier aux règles de la discipline. » Même si ces incidents sont limités à quelques garnisons, ils ont une tendance à se reproduire. Millerand souhaite voir la fin de ces agissements et en appelle à la responsabilité et à l'autorité des officiers qui accompagnent les détachements. Ces officiers doivent également soutenir les commissaires militaires des gares pour maintenir la discipline. La recherche des coupables doit s'effectuer immédiatement, et pour cela les organes du service des chemins de fer doivent retenir ces détachements au départ ou en cours de route « toutes les fois que l'intérêt supérieur de la discipline l'exigera »³. Ces deux exemples de désordre et d'indiscipline dans l'espace ferroviaire sont parfaitement représentatifs des problèmes posés par ce genre de phénomène durant les trois années suivantes. On pourrait les résumer en trois concepts : laisser-faire et impuissance des officiers, impuissance et manque de moyens des commissaires militaires, tiraillement entre volonté de trouver les coupables et nécessité de ne pas trop retarder les convois. Quels types de désordre et d'actes d'indiscipline commettent les soldats dans l'espace ferroviaire ? Quelle fut l'évolution au fil de la guerre ? Quelles solutions furent apportées par le commandement et quelle fut leur efficacité ? Les soldats ont-ils agi différemment selon qu'ils circulaient sur le réseau des Armées ou de l'Intérieur ?

Prostitution

« Autour de la gare, dans les abords immédiats de ses « Biards » et de ses bazars, les catins habituelles tournent, attendent, avec des sourires larges, les sans-amours que la zone déverse, prêtes à accueillir la hâte imprudente des gros désirs. »⁴

Gare et prostitution

Dans les carnets du service journalier des locaux de police de la gare Perrache à la date du 20 juillet 1914 une plainte d'un voyageur est retranscrite. Celui-ci explique s'être fait racoler par

³ SHAT, 16N2833, 10 octobre 1915 ; AML, 115 II 53, *Circulaire n° 159*, 24 octobre 1915.

⁴ Paul VAILLANT-COUTURIER, *Une permission de détente*, op. cit., p. 37.

une femme qui l'a emmené dans une chambre et qui lui aurait dérobé son argent pendant leur rapport (sexuel)⁵. La chambre se trouvait rue Franklin, une rue toute proche de la place Carnot qui fait face à la gare Perrache. Même si le plaignant ne le précise pas, tout laisse à penser qu'il a été abordé par cette prostituée directement à la sortie de la gare. En effet déjà au XIX^e siècle les gares des grandes villes semblent attirer en leur sein et dans leurs alentours beaucoup de sans-abri, de mendiants, mais aussi des prostituées. Dans le cas de Lyon cela nous est confirmé par certains documents d'avant-guerre du secrétariat général de la police⁶. À Paris, les gares sont décrites dans la littérature du XIX^e siècle comme un endroit de flirt et de drague tandis que les archives policières et les traités des moralistes ou des hygiénistes les désignent clairement comme des endroits de prostitution et de racolage⁷. En Allemagne c'est la même image de la gare et de ses abords qui ressort, ce que confirme l'association *Bahnhofsmision*⁸ qui dénonce la gare comme un lieu de recrutement pour les proxénètes. Une publication des archives de l'État de Bavière (Bayerische Hauptstaatsarchiv) à propos des chemins de fer en Bavière de 1835 à 1920 confirme cette attraction de la gare pour les voleurs, les sans abris et les prostituées. Selon la presse et certains habitants si on débarque de nuit en gare de Munich on peut alors observer ce spectacle : « Sur la place de la gare, particulièrement lors de l'arrivée des trains, ce sont souvent 20 prostituées qui errent sans vergogne, afin d'intercepter un des arrivants. Leurs souteneurs ne sont jamais trop loin pour intervenir au premier appel. »⁹ La police munichoise interdit même dès 1889 l'accès à la gare, à la place de la gare et à certaines rues adjacentes aux prostituées connues des services de police. Pour beaucoup de contemporains et pour les agents de la police des mœurs le fait que gare rime avec prostitution n'est donc pas nouveau¹⁰.

Ce phénomène ne va pas s'estomper durant le conflit, bien au contraire. Même si dans des villes comme Paris une baisse du nombre de prostituées est relevée durant les premiers mois de guerre, dès 1915 la prostitution prolifère de nouveau dans la capitale. En effet avec le départ massif des hommes vers les régions du front, beaucoup de prostituées vont suivre les soldats et travailler dans les zones plus ou moins proches du front, où elles arrivent plus facilement à pénétrer que le reste de la population. À partir de 1915 et le début des permissions beaucoup

⁵ AD Rhône, 4125. *Journée du 20 juillet 1914*.

⁶ AD Rhône, R1682, Préfecture du Rhône, 12 mars 1912

⁷ Stéphanie SAUGET, « Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares voyageurs », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38, 2008, chapitre XVIII et XIX. <http://journals.openedition.org/rhcf/354>

⁸ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 15.

⁹ Gerhard HETZER, und Otto-Karl TRÖGER, *Weichenstellungen*, p. 425 et 426 „Auf dem Bahnhofsplatze, besonders bei Ankunft der Züge, streichen oft zwanzig Prostituierte ungeniert umher, um einen der Ankommenden abzufangen. Ihre Zuhälter sind nicht weit davon entfernt, um auf jeden Ruf gleich bei der Hand zu sein.“

¹⁰ *Ibid.*, p. 209.

d'entre elles vont revenir vers les grandes villes de l'arrière pour travailler selon les cas dans des maisons closes ou dans la rue¹¹. Pour celles qui exercent dans l'espace public la gare redevient alors un point de concentration important en raison de l'afflux massif des permissionnaires. C'est là que le client arrive, donc c'est là qu'il y aura le plus de monde à aborder. D'une manière générale la gare et son attractivité au sein de la ville en font un point central de la prostitution¹². Dans les cantonnements de l'arrière-front le bouche-à-oreille suffit à faire connaître les lieux de prostitution, tandis que dans les villes plus importantes, au milieu de l'anonymat, la gare et certains boulevards représentent un lieu sûr pour le soldat en recherche de plaisirs corporels. Que le quartier de la gare soit un haut lieu de la prostitution, fait souvent relaté dans la presse, n'est un secret pour personne. La commission d'hygiène publique de la Chambre parle même, six mois après l'instauration des permissions, d'un « péril ferroviaire »¹³. Il est donc logique que les femmes ou les hommes ayant l'intention de vendre leur corps soient attirés aux alentours de ces lieux. La gare et la prostitution sont tellement associées que les femmes présentes autour des gares sont vite accusées ou prises pour des prostituées, de surcroît si elles sont réfugiées¹⁴.

Dans les grandes villes de l'arrière aux abords des gares se rencontrent donc l'offre et la demande¹⁵. Bien que la propagande officielle, les citoyens les plus patriotes ou encore les fervents croyants ne veuillent pas l'admettre, énormément de soldats sont en recherche de prostituées, et beaucoup de femmes exercent ce métier ou se voient, en raison de la guerre, contraintes de l'exercer, même de manière occasionnelle. Pour les soldats il est évident que la guerre est synonyme de grande frustration sexuelle qui, dans la zone du front, ne peut être assouvie que rarement. Même la masturbation n'a pas dû être simple si on tenait à le faire dans l'intimité, pour des hommes en permanence en groupe et où même les besoins naturels se faisaient souvent en groupe et en plein air¹⁶. Quant aux femmes, celles qui n'étaient pas des professionnelles avant la guerre ont pu le devenir, de façon régulière ou non, face à la misère matérielle toujours plus grande à l'arrière. Un constat qui a déjà été fait pour la France¹⁷ et qui vaut encore plus pour l'Allemagne où la faim a régné durant les deux dernières années de guerre¹⁸.

¹¹ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 167 ; Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 566.

¹² *Ibid.*, p. 594-595 et 602-603

¹³ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 170

¹⁴ *Ibid.*, p. 167 ; Pierre LACROIX, *L'été 1914 à Lons-le-Saunier*, op. cit., p. 327 + Adrian GREGORY, "Railway stations..." in *Capital Cities at war. 2*, op. cit., p. 40-41 ; Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 601 et 604.

¹⁵ René NAEGELEN, *Les suppliciés*, Paris, Colbert, 1966, p. 185-186.

¹⁶ Voir par exemple : *À l'ouest rien de nouveau*, Erich-Maria REMARQUE, op. cit., p. 4.

¹⁷ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 179-182 ; du même auteur : « La prostitution au service de la nation » in *Françaises en guerre*, op. cit., p. 74 ; Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 602-603

¹⁸ Voir par exemple : Dominik RICHERT, *Beste Gelegenheit zum sterben, Meine Erlebnisse im Kriege 1914-1918*, München, Knesbeck & Schuler, 1989, p. 283.

Pour les soldats qui reviennent à l'arrière l'assouvissement de leurs besoins sexuels est une des priorités à l'instar de Tjaden, le camarade d'Erich Maria Remarque, dans le train les emmenant du front vers l'Allemagne après l'armistice : « Au-dessus de nous, dans le filet, Tjaden compte son argent ; il a l'intention d'aller directement de la gare au bordel. »¹⁹ Ou encore Gilles qui à peine arrivé en permission se met en quête d'argent : « Pourquoi lui fallait-il de l'argent ? Pour manger, pour boire, pour dormir, pour se laver, pour remuer, s'arrêter. Et surtout pour les femmes. Il voulait des femmes qu'on payât. Des femmes perdues pour un homme perdu, des filles pour un soldat. »²⁰ Assouvir ses envies mais aussi, après tant d'horreurs vécues, simplement se rassurer en vérifiant que les organes fonctionnent encore bien.

Cet état de fait s'oppose radicalement à l'image de la guerre livrée par la propagande officielle. Une guerre où le soldat ne pense pas à lui-même mais met son corps et sa vie entièrement au service de la nation. Les prostituées deviennent alors celles qui ôtent l'énergie du soldat, qui l'« énerve », et donc finalement le pervertissent. Selon certains journalistes, elles rôdent devant les gares comme des *Lucilia caesar* (mouches dorées) : « une mouche charbonneuse qui bourdonne autour des grands rassemblements d'hommes »²¹.

Les problèmes posés par la prostitution

La présence des prostituées dans l'espace public pose donc un problème moral. Au moment où tout le pays doit être rassemblé et concentré autour de la lutte pour son existence, il n'est pas admis que des femmes profitent de cette situation et salissent l'image du soldat et de la nation en armes. « À maintes reprises des filles frivoles ont dû être mises en garde, éloignées de la gare et conduites à la police – une preuve douloureuse du niveau le plus bas de ce genre d'éléments, à qui ces moments très sérieux passent au-dessus de la tête »²². Ainsi réagit la très pieuse responsable des Bahnhofsmission de Heidelberg, refusant d'admettre que ces prostituées travaillent également pour la guerre puisqu'elles satisfont un des besoins du soldat.

La prostituée a de tout temps, en France comme en Allemagne, choqué les « braves gens » et cela ne s'arrange pas avec la guerre. Les prostituées sont aussi associées avec la consom-

¹⁹ Erich MARIA REMARQUE, *Après, Paris*, Gallimard, 1931, p. 58.

²⁰ Pierre DRIEU LA ROCHELLE, *Gilles*, *op. cit.*, p. 43 ; René NAEGELEN, *Les suppliciés*, *op. cit.*, p. 50-51 et 184.

²¹ *Le siècle*, 20 septembre 1916 « aux abords des gares » in Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, *op. cit.*, p. 158. Voir aussi l'article du Lieutenant-Colonel Rousset in *Le petit parisien*, 21 juin 1917.

²² 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 22-23

„Wiederholt mussten leichtfertige Mädchen gewarnt, vom BHF entfernt und auch der Polizei zugeführt werden – ein schmerzlicher Beweis des Tiefstandes solcher Elemente, an denen auch die ernsteste Zeit ohne Eindruck vorübergeht.“

mation d'alcool²³ et les cabarets, « établissements douteux » selon le GQG, qui, quand ils se trouvent dans le voisinage des gares, risquent de corrompre les soldats mais aussi les agents des chemins de fer présents en gare²⁴.

La présence des prostituées dans l'espace public dérange, mais si l'autorité militaire, encouragée par de nombreux journalistes, s'est attaquée au problème de la prostitution c'est pour une tout autre raison, bien plus pratique.

L'autorité militaire, c'est connu, ne va pas essayer d'éliminer la prostitution, chose impossible, mais va tenter de la contrôler pour ainsi diminuer le péril vénérien. En effet pour le commandement militaire et le gouvernement la corrélation entre prostitution, maladies vénériennes et permissions est évidente²⁵. Les maladies vénériennes diminuent physiquement le malade, ou la malade, et quand elle touche un soldat celui-ci n'est plus en possession de tous ses moyens physiques et donc en capacité de se battre²⁶.

Début janvier 1916 le service de santé dépendant du ministère de la guerre français s'alarme de la propagation des maladies vénériennes, notamment la syphilis, dans l'armée et dans le pays. Les cantonnements seraient devenus de véritables centres de contagion, et via les permissionnaires la syphilis se répand partout dans les villes comme à la campagne. Surtout les futures classes seraient contaminées à hauteur de 40 %. « il s'agit là d'un véritable péril national qu'il convient de conjurer d'avance »²⁷. L'augmentation des cas de maladies vénériennes au sein de l'armée française, mais aussi allemande, a entraîné une série de mesures pour combattre ce mal.

L'autorité militaire cherche à établir des fiches sur toutes les femmes s'adonnant à la prostitution afin de pouvoir leur imposer des visites médicales et des soins si nécessaires²⁸. L'obligation des visites va aussi concerner les soldats, et plus particulièrement les permissionnaires. Après que l'Armée ait longtemps hésité entre répression et responsabilisation accompagnée de traitement, c'est cette dernière option qui finit par l'emporter. Une campagne de prévention, avec tenue de conférences, est mise en place, particulièrement pour les nouvelles classes, afin de les prévenir du danger de la prostitution clandestine et des moyens pour se protéger contre les maladies sexuelles (préservatif, vaseline, nettoyage des parties génitales...). L'examen, par un

²³ Ainsi le député Louis PUECH en 1916 : « J'ai vu aux alentours de la Gare de l'Est des permissionnaires, des soldats héroïques portant la croix de guerre, arrivant aux heures prohibées, assis sur les bancs du boulevard et les péripatéticiennes aller leur chercher de quoi manger et de quoi boire. (Applaudissements) » in Emmanuelle Cronier, *L'échappée belle*, op. cit., p. 587

²⁴ CNAH SNCF, 111LM13. Mesure d'ordre et de sécurité dans les gares. Note du 9 novembre 1915

²⁵ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 137-138.

²⁶ René NAEGELEN, *Les suppliciés*, op.cit., p. 156-157.

²⁷ AD Rhône, 4M508^{bis}, *Circulaire officielle*, 5 janvier 1916.

²⁸ À propos des femmes « mises en carte » et des visites médicales imposées aux prostituées mais aussi aux soldats, voir Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, op. cit., p. 136-141 ; 156-161.

médecin, des parties génitales des permissionnaires avant le départ et le retour au front devient en principe la règle à partir de 1916²⁹. Si face à ce danger toujours plus grand les autorités ont cherché une amélioration de la prévention et ont fini par accepter que le mal devait être combattu de diverses façons, la répression n'a pour autant jamais été totalement abandonnée.

Finalement, que ce soit dans les cantonnements de la zone des armées ou dans les villes de l'arrière la prostitution ne gêne pas l'autorité militaire tant que celle-ci ne contamine pas les soldats et n'est pas trop voyante³⁰. C'est pourquoi les endroits réputés comme centres importants de la prostitution clandestine, comme les gares, vont être particulièrement surveillés à partir de 1916³¹. Le but est d'éviter le contact des soldats avec les prostituées tout en renforçant la répression envers ces dernières.

Une répression vouée à l'échec à l'exemple de la situation lyonnaise

En octobre 1916 le « rapport concernant quelques mesures nouvelles à prendre pour la prophylaxie des maladies vénériennes » du Dr Nicolas³², et qui traite en fait exclusivement de la prostitution s'exerçant autour des gares lyonnaises, constate que le racolage des permissionnaires a lieu quand ceux-ci rentrent chez eux mais surtout quand ils sortent de la gare entre deux trains. En effet durant ces correspondances qui peuvent être très longues, les soldats sont obligés de sortir de la gare pour trouver à manger et à boire à des prix corrects et pour accéder aux lieux de repos et de dortoirs. Lieux prévus pour eux mais ne se trouvant pas directement en gare, ni même parfois à proximité directe. Le docteur réclame en première mesure une surveillance accrue des abords des gares, l'arrestation, et dans le cas nécessaire, l'hospitalisation des fautes, allant même jusqu'à proposer « un règlement, astreignant au travail toute femme seule et n'ayant pas de moyens d'existence connus et avouables », toutefois c'est principalement sur l'équipement des gares pour accueillir les permissionnaires que se portent ses réclamations : fermeture des débits interlopes et surtout création pour les militaires dans l'enceinte de la gare de buffets restaurants bon marché ainsi que d'abris et de dortoirs en gare ou directement attenants à celle-ci. Des propositions concrètes, et établies sept à huit mois avant le haut-commandement, qui confirment le manque crucial de structures d'accueil au sein des gares pour les

²⁹ Voir Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, *op. cit.*, p. 137.

³⁰ Les prostituées présentes en gares dans la zone des armées sont celles que le commandement militaire expulse. Voir Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, *op. cit.*, p. 176-177.

³¹ Voir le tract distribué en gare à Berlin in Edlef KÖPPEN, *Heeresbericht*, *op. cit.*, p. 323-325.

³² Chef du centre de vénérologie et de dermatologie de la 14^e région.

permissionnaires. Des améliorations qui n'empêcheraient pas forcément les soldats de sortir de la gare mais devraient réduire ce phénomène. La salle de repos pour les militaires à Lyon se trouvait d'ailleurs 33 Cours du Midi³³ et était donc située toute proche de la gare Perrache. Pourtant le temps de trajet entre les deux endroits suffisait pour que les soldats soient racolés. Le Dr Nicolas propose de poser des affiches dans les gares ou d'accrocher un papillon au titre de permission : « Soldats qui venez de risquer votre vie pour la patrie, méfiez-vous de ne pas compromettre définitivement votre santé et celle de votre famille, femme et enfants, en cédant aux tentations des femmes qui font du racolage et vous proposeront des plaisirs faciles. Toutes ces femmes sont malades et dangereuses. »³⁴

Suite à ce rapport les responsables en matière de police pour l'agglomération lyonnaise³⁵ dressent un bilan. Un tableau assez noir de la situation est dépeint : la 14^e région est la première pour les cas de syphilis et la deuxième concernant les maladies vénériennes en France. Une situation qui ne risque pas de s'améliorer. « Il n'y a, à mon avis, dans l'état actuel, aucune modification possible, ni aucune proposition à faire pour remédier à la situation dont on signale la gravité³⁶. » Et pour cause puisque ces faits ont été signalés à de nombreuses reprises mais Lyon, chef-lieu de région de corps d'Armée et centre d'industrie militaire très important, voit sa population augmenter et la prostitution avec elle. Une meilleure surveillance et de nouvelles mesures sont donc nécessaires³⁷, toutefois cette augmentation de l'offre et de la demande correspond à une diminution toujours plus importante des moyens de police et d'une « absence de réglementation efficace du racolage et de la prostitution réclamée depuis des années »³⁸. Ces deux problèmes, qui fin 1916 n'ont pas été réglés, font qu'une suppression totale de la prostitution est inenvisageable.

La brigade des mœurs rattachée au service de la sûreté dispose de trop peu d'hommes pour effectuer une surveillance intensive autour de la gare Perrache avec des agents spéciaux en civils. De plus, même quand des individus sont interpellés les moyens manquent pour les transporter et les emprisonner. Début 1917 le préfet est rappelé à l'ordre par le gouverneur militaire, qui reçoit des plaintes des chefs de corps en raison de la contamination de leurs soldats lors de leur passage à Lyon. Les services de police doivent redoubler de vigilance et de rigueur dans la re-

³³ AD Rhône, 4M125. *Commissariat Perrache, journée du 20 août 1916*. Le Cours du midi a aujourd'hui disparu et se trouvait à l'emplacement des voies d'autoroute passant de nos jours directement devant la gare Perrache.

³⁴ AD Rhône, 4M508 bis, *document du 12 octobre 1916*.

Voir également la gravure in Jean-Yves LE NAOUR, « *La prostitution au service de la nation* », *op. cit.*, p. 75

³⁵ Le commandant militaire de la 14^e région, le préfet et le chef de la sûreté.

³⁶ AD Rhône, 4M508 bis, *Chef de la sûreté au préfet*, 24 octobre 1916.

³⁷ *Ibid.*, *Gouverneur militaire au préfet*, 22 octobre 1916

³⁸ *Ibid.*, *Chef de la sûreté au préfet*, 24 octobre 1916

cherche des femmes contaminées, notamment aux abords de la gare Perrache « où le racolage, de jour et surtout de nuit, trouve plus que partout ailleurs, l'occasion de s'exercer »³⁹. Pour le préfet les déclarations des contaminés sont quelque peu exagérées et il n'y a pas qu'autour de la gare que le racolage sévit. Toutefois il admet qu'elle reste un centre important et cela a selon lui plusieurs raisons. La disposition des lieux tout d'abord : il est vrai que la gare Perrache débouche sur une place côté nord et une autre côté sud et est traversée par trois tunnels (« les voûtes ») longs de 120 mètres où les agents du commissariat de la gare doivent souvent intervenir⁴⁰. Ensuite l'inexistence d'un local en gare pour les militaires de passage, et enfin, rares sont les documents officiels où cela est reconnu, « le désir de satisfaction sexuelle qui incite les permissionnaires à retrouver les filles déjà rencontrées par eux ou leurs camarades lors d'un passage précédent ».⁴¹ Cette dernière déclaration confirmant que la gare Perrache est réputée pour cette activité. D'ailleurs les services de police « se sont toujours et tout particulièrement attachés à la surveillance des prostituées qui fréquentent le quartier de Perrache, notamment aux abords des gares ».⁴² En un peu plus d'un an 1 415 prostituées ont été arrêtées à Perrache⁴³, parmi elles 204 ont été punies, c'est-à-dire qu'elles ont du purger une peine disciplinaire au dépôt de mendicité d'Albigny⁴⁴ et 48 étaient porteuses de maladies vénériennes. Ces dernières furent immédiatement hospitalisées à l'hôpital de l'Antiquaille⁴⁵. On est loin de ce que les journaux ou même le Dr Nicolas voudraient faire croire aux soldats quant au taux de contamination des prostituées. Toutefois cela suffit à porter les fruits de la contamination au sein de l'armée, et par extension à la propagation des maladies dans le reste du territoire. Au sujet des peines disciplinaires et de la répression qui ne peuvent augmenter, les raisons n'ont pas changé : manque d'agents de police pour un service en augmentation, et surtout, et on peut s'en étonner, une carence logistique et matérielle. Premièrement le dépôt de mendicité d'Albigny ne dispose que de 40 places mais surtout on manque de véhicules pour y transporter les femmes interpellées. La voiture motorisée permettant ce transport a été réquisitionnée par l'armée en novembre 1916, et au milieu du rude hiver 1916-1917 les chevaux ne peuvent circuler la nuit (risque d'accidents

³⁹ AD Rhône, 44M508^{bis}, *Préfet au gouverneur militaire*, 14 février 1917.

⁴⁰ AD Rhône, 4M125 – 4M130, *Commissariat Perrache* ; Article « Gares Ferroviaires » in *Dictionnaire historique de Lyon*, Patrice BÉGHAIN, Bruno BENOIT, Gérard CORNELOUP, Bruno THÉVENON (dir.), Lyon, Ed. Stéphane Bachès, 2009.

⁴¹ AD Rhône, 44M508^{bis}, *Préfet au gouverneur militaire*, 14 février 1917.

⁴² *Ibid.*

⁴³ 1239 filles soumises, 109 filles galantes, 67 nouvelles (arrêtées pour la 1^{re} fois).

⁴⁴ Ce dépôt est à l'origine un hôpital, il semble remplir durant le premier conflit mondial, le même rôle que la prison de Saint-Lazare à Paris. <http://atelier-histoire.ens-lyon.fr/AtelierHistoire/episodes/view/252>

⁴⁵ Dans les autres quartiers de la ville ce sont, en comparaison sur la même période, 6 000 filles publiques qui furent arrêtées.

du au verglas et à la neige). Les femmes arrêtées sont alors menées aux postes de police avant d'être rapidement relâchées. Un camion automobile fut fourni par un garage mais celui-ci était trop haut et trop ouvert au vent. Les femmes ne pouvaient y grimper qu'à l'aide d'un marchepied, d'une chaise ou en étant poussées par les agents, « ce qui provoquait un scandale sur la voie publique, aux yeux des passants et des enfants » en plus de distraire deux agents de leur service. « Ouvert à tous les vents » et entraînant une « trépidation des plus pénibles » beaucoup de femmes ne pouvaient y être transportées en raison de leur état de santé ou de leur grossesse. « Au surplus, depuis le 3 février courant, aucun camion n'avait pu m'être cédé en raison de ce qu'ils étaient tous employés aux transports du ravitaillement de sorte que les portes du dépôt ont dû être ouvertes et les filles publiques en prévention de punitions pour Albigny rendues à la liberté. En l'état il n'y avait donc plus de ce fait aucune sanction pour réprimer la prostitution ». Le préfet ayant déjà signalé cette situation attend, comme promis par le gouverneur militaire, qu'on lui rende la voiture automobile qui permettra de transporter de jour comme de nuit les prostituées au dépôt et si nécessaire à Albigny⁴⁶.

En ce qui concerne la réglementation au sujet de la prostitution et du racolage, après plusieurs échanges entre le ministre de l'intérieur et le préfet du Rhône un arrêté préfectoral, qui complète en réalité des arrêtés antérieurs à la guerre, finit par être rendu public mi-juin 1917. Il vise d'une façon générale la prostitution et le racolage, notamment en ce qui concerne les débits de boissons et les lieux publics comme les gares⁴⁷. Un arrêté, réclamé depuis plusieurs années, qui fut donc très long à être pris⁴⁸.

Pourtant dans d'autres départements des arrêtés, stipulant l'interdiction de racoler dans les gares ou de circuler à certaines heures et sur certaines voies publiques, ont pu être publiés dès début 1916⁴⁹. Le problème de la prostitution autour des gares ne se limite donc pas à Paris⁵⁰ ou Lyon mais a semble-t-il touché une majorité de villes en France. Par exemple depuis mi-juin 1917 des contrôles rigoureux, dans les trains et sur les quais, en gare de Clermont-Ferrand s'assurent qu'aucune femme de mœurs légères ne puisse monter dans les voitures de permissionnaires. Suite à la suppression des billets de quais même les familles ne peuvent plus accompagner les permissionnaires jusqu'au wagon⁵¹.

Dans d'autres départements la mauvaise organisation du réseau pour le transport des per-

⁴⁶ AD Rhône, 4M508^{bis} doc du 14 février 1917.

⁴⁷ Voir les différents échanges entre administrations et les arrêtés préfectoraux in AD Rhône 5M246.

⁴⁸ Un arrêté qui légifère pour l'abord des gares mais le règlement de la question des rues est encore ajourné.

⁴⁹ Voir les échanges entre les maires et le préfet de Meurthe et Mosel in SHAT, 19N255.

⁵⁰ Au sujet des moyens limités pour la police parisienne, voir Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 608.

⁵¹ SHAT, 16N1541, 20 août 1917.

missionnaires encourage la prostitution clandestine, comme à Angoulême, fin juillet 1917, où des femmes de la prison Saint-Lazare à Paris, embauchées en tant que personnel de nuit à la poudrerie, posent problème. Elles arrivent à 23 h 30 en gare et croisent des permissionnaires, qui chaque jour, en raison d'une mauvaise correspondance, doivent attendre toute la nuit leur train pour terminer leur voyage et « à la faveur de l'obscurité relative, s'échangent entre ouvriers des deux sexes, des familiarités bruyantes. » Pire les mêmes femmes exerceraient « une propagande démoralisante » auprès des permissionnaires. Deux solutions furent trouvées pour parer à cette situation. Des voitures de voyageurs sont accrochées à un train de marchandise et emmènent les permissionnaires dès 22 h 15, évitant ainsi la rencontre des deux groupes. Les abords des gares, notamment l'avenue Gambetta, sont dorénavant éclairés, et ainsi « les femmes de mœurs dissolues ont à peu près déserté les abords des gares d'Angoulême (PO et État) »⁵².

En ce qui concerne Lyon, la situation en 1918 ne semble pas s'être beaucoup améliorée. Le service de la sûreté n'ayant toujours pas d'automobile à disposition, les agents doivent effectuer le transport des prostituées vers Albigny en train. L'embarquement se fait à la gare Saint-Paul et donne lieu à « des scènes scandaleuses ». Des souteneurs et des militaires tentent d'intervenir en faveur des détenues, le public présent en gare prend parti contre les agents, et « les voyageurs honnêtes » se retrouvent en contact avec les prostituées tenant des propos et chantant des couplets obscènes. Une fois le train en route, des voyageurs, surtout des militaires, tentent de s'introduire dans le compartiment réservé au transport des détenues en bafouant et insultant les agents, et menaçant même de les frapper. Les prostituées de leur côté menacent de prévenir leur souteneur de prendre le même train, afin qu'à la sortie de la gare, « cela tourne mal » pour les agents. Les agents réclament donc des mesures et le chef de la sûreté assure au préfet qu'il ne faut pas persister à employer ce mode de transport. La compagnie P.L.M. réclame également des mesures pour rétablir l'ordre à la gare Saint-Paul. Cette requête ne peut toutefois pas être suivie puisqu'elle aurait pour effet d'immobiliser une partie du personnel de police alors que les problèmes d'effectif et de logistique pour les forces de l'ordre restent toujours d'actualité. Le chef de la sûreté a fait la demande d'un camion auprès de l'autorité militaire et espère l'obtenir rapidement... exactement comme un an auparavant⁵³. Les responsables militaires sont donc à l'origine des plaintes et des demandes d'intensification de lutte contre la prostitution tout en étant responsables des manques de moyens alloués à cette lutte.

⁵² SHAT, 16N1541, 20 août 1917, *document du 30 juillet et du 6 août 1917*.

⁵³ AD Rhône, 5M256, *document du 9 et du 12 février 1918*.

Un an après la situation n'a donc pas beaucoup évolué. Cela se ressent aussi à la lecture des carnets de Perrache où de temps à autre l'arrestation d'une prostituée s'adonnant au racolage est inscrite dans le registre. Toutefois le commissariat de la gare s'occupant de tout ce qui se passe dans l'enceinte de la gare et n'étant pas responsable directement de cette lutte – les femmes interpellées sont normalement livrées à la brigade des mœurs – il est normal que les cas de présence de prostituées dans ces carnets ne soient pas aussi fréquents. Grâce à cette source on remarque que l'intérieur de la gare reste un endroit attractif pour ces femmes. Pour trouver des clients, comme cette femme qui usurpe la casquette du PLM de son mari cheminot pour se rendre en gare et, selon des employés, tenter d'attirer des militaires chez elle⁵⁴. Pour se reposer quelques instants et s'offrir un remontant, telle cette femme « en état d'ivresse et dans un état de malpropreté repoussante » qui refusant de marcher se fait traîner à travers la salle des pas perdus jusqu'au commissariat de la gare en ameutant les voyageurs et en traitant les hommes du commissaire d'embusqués⁵⁵.

Le commandement ne combat pas seulement les dangers physiques pour le soldat, il se soucie également de son bon état moral et de sa détermination dans cette guerre.

Écrits et paroles contestataires

« Il m'est signalé que des tracts sont distribués en gare de Corbeil. Je vous demande de bien vouloir prendre les mesures propres à empêcher cette diffusion coupable. »⁵⁶

1915 et 1916 une tendance qui se dessine

Le 17 janvier 1915 un colis contenant un opuscule de Sébastien Faure⁵⁷, intitulé « *vers la paix* » est saisi en gare de Perrache à Lyon⁵⁸. Le colis était adressé à l'Union Syndicaliste du Rhône, qui était déjà surveillée en raison d'une probable « propagande antimilitariste ou contre la guerre »⁵⁹. Durant le mois de janvier ce feuillet circule dans la région lyonnaise et « est mis en vente et distribué sur le territoire du département du Rhône, notamment dans les

⁵⁴ AD Rhône, 4M125. *Commissariat Perrache, journée du 18 juillet 1916.*

⁵⁵ AD Rhône, 4M125. *Commissariat Perrache, journée du 12 mars 1916*

⁵⁶ SHAT, 16N1541, 9 juillet 1917, P.-O. *Général Major Debeney au ministre de l'Intérieur.*

⁵⁷ 1858-1942, militant et journaliste anarchiste.

⁵⁸ AD Rhône, 4M243, *télégramme du 17 janvier 1915 et document du 17 janvier 1915.*

⁵⁹ *Ibid.*, document du 22 février 1915.

gares »⁶⁰, par exemple celle de Villefranche⁶¹. Ordre est donné de faire saisir le factum, d'en empêcher la distribution et de mener une enquête. En février ce manifeste n'est plus distribué ou envoyé dans la région et la police « n'a pas constaté d'autres imprimés à tendances révolutionnaires ou antimilitaristes, si ce n'est quelques rares papillons manuscrits ou imprimés apposés de-ci de-là et reflétant des faits isolés dont l'influence est nulle sur l'opinion publique »⁶². Pourtant ces « faits isolés » se sont répétés toujours plus au fur et à mesure de la guerre. Ainsi dès février 1915 des cartes postales « pour la paix », qui appellent par des petits vers à la fin de la guerre et au retour des soldats, circulent parmi la population française⁶³. Les lieux publics sont des lieux privilégiés pour distribuer ces écrits, et l'espace ferroviaire n'est bien sûr pas en reste. En juin 1915, dans un train parti de Bordeaux, un homme, remarqué « en raison de ses allures suspectes », distribue aux militaires et aux civils de la troisième classe des images de dévotion tout en proférant des attaques contre le gouvernement et les privilégiés qui s'enrichissent, responsables, selon lui, du prolongement de la guerre. Cet individu « excitait les militaires convalescents retournant au front, ou permissionnaires, en parlant des embusqués innombrables, fils ou protégés d'hommes politiques, qui font du lard dans les dépôts pendant que les camarades naïfs se font casser la figure ». Pour les services de police cela ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un « agent de démoralisation » circulant à travers le pays et dont les discours ont fait une « grande impression sur les auditeurs »⁶⁴.

Moins de deux semaines plus tard la préfecture du Rhône signale « une recrudescence de fausses nouvelles pessimistes qui semblent prendre un caractère systématique ». Des fausses nouvelles concernant principalement la situation militaire de la France et dont le but serait d'« énerver l'opinion publique » afin « de semer le découragement à un moment où la confiance est plus que jamais nécessaire et justifiée ». Les commissaires de police du département doivent enquêter sur l'origine de ces bruits et faire augmenter la vigilance de leur service dans les lieux publics : « Une surveillance très rigoureuse devra être exercée dans tous les lieux publics, dans les gares, dans les trains et dans les voitures assurant un service public »⁶⁵. Les autorités luttent donc contre toutes les expressions du pacifisme⁶⁶ et les transports publics sont au centre de leurs préoccupations.

⁶⁰ *Ibid.*, document du 23 janvier 1915

⁶¹ AD Rhône, 4M243, document du 29 janvier 1915.

⁶² *Ibid.*, document du 22 février 1915. Commissaire spécial de Lyon.

⁶³ *Ibid.*, document du 22 février 1915. Ministère de l'Intérieur.

⁶⁴ SHAT, 19N255, Circulaire du 29 juin 1915.

⁶⁵ AD Rhône, 4M243, document du 13 et 19 juillet 1915, Préfecture du Rhône.

⁶⁶ Voir aussi le cas de M Bobin et de ses propos séditieux, in AD Rhône, 4M243, 6 décembre 1915.

En juillet 1916 M. Raffin-Dugens, député de l'Isère et proche du mouvement de Kienthal et de Zimmerwald⁶⁷, aurait déclaré, sur le parcours de Grenoble à Lyon, à plusieurs voyageurs de troisième classe, « que la guerre serait déjà terminée si les femmes avaient amené leurs maris à désertier ». Il se vantait également de voyager en troisième classe malgré sa qualité de député⁶⁸. Est-ce que Raffin-Dugens profitait de déplacements en train pour dire son avis à voix haute ou menait-il réellement « en chemin de fer une campagne très active »⁶⁹ ? Les archives ne permettent malheureusement pas de le savoir. Cela semble pourtant être le seul exemple concret de propagande pacifiste au sein du département du Rhône en 1916, et qui vient s'ajouter à ceux, peu nombreux, de 1915. Pourtant il est certain, qu'à l'échelle nationale, d'autres tracts furent distribués, et que d'autres propos antimilitariste ou pacifiste ont été tenus dans l'espace ferroviaire⁷⁰.

1917, tout s'accélère

À partir de l'année 1917, et jusqu'à la fin de la guerre, les voix s'opposant à la poursuite de la guerre se font toujours plus nombreuses au sein de l'armée⁷¹ comme de la population civile. Qu'on milite pour une paix blanche, qu'on dénonce la façon dont la guerre est menée, qu'on exige que les officiers et les embusqués montent aux tranchées, qu'on encourage la désertion des soldats ou encore la grève générale à l'arrière pour obtenir une paix rapide, le but est sensiblement le même : terminer cette guerre et ses méthodes meurtrières. À partir de 1917 il y a un vrai ras-le-bol de la guerre qui devient indéniable pour les observateurs, même si la majorité des soldats et des civils ont continué à tenir en espérant quand même une victoire et que les partisans de ce qu'on a appelé une « paix boiteuse » sont restés en minorité⁷². Si au front les mutins dans l'armée française, qui se rebellent dès la mi-avril, exigent surtout des changements de mé-

⁶⁷ AD Rhône, 4M243, document du 24 juillet 1916.

⁶⁸ *Ibid.*, document du 12 août 1916.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ Il faudrait pour cela rechercher dans chaque archive départementale.

⁷¹ Nicolas BEAUPRÉ (dir.), Heather JONES (dir.) et Anne RASMUSSEN (dir.), *Dans la guerre 1914-1918 : accepter, endurer, refuser*, Paris, Les Belles Lettres, 2015 ; André LOEZ, 14-18, *les refus de la guerre une histoire des mutins*, Paris, Gallimard, 2010 ; André LOEZ (dir.) et Nicolas MARIOT (dir.), *Obéir, désobéir : les mutineries de 1917 en perspective*, Paris, Éd. La Découverte, 2008 ; Nicolas OFFENSTADT, *Les Fusillés de la Grande Guerre et la mémoire collective*, Paris, éditions Odile Jacob, 2009 ; Guy PEDRONCINI, *Les mutineries de 1917*, op. cit., ; Denis ROLLAND, *La grève des tranchées : les mutineries de 1917*, Paris, Imago, 2005 ; Leonard V. SMITH, *Between mutiny and obedience : the case of the French Fifth Infantry during World War I*, Princeton, Princeton Univ. Press, 1994 ; François ROUX, *La Grande Guerre inconnue : les poilus contre l'armée française*, Paris, Max Chaleil, 2006. Pour un bon exemple du ras-le-bol des soldats, voir la lettre anonyme adressée à un général et signée « un groupe de combattants » in SHAT, 16N1541.

⁷² Jean-Jacques BECKER, *1917 en Europe...*, op. cit., p. 119.

thodes de la part du commandement (offensives, permissions, cantonnements, etc.), dans les trains et les gares c'est un pacifisme beaucoup plus brut qui s'exprime, à l'oral et à l'écrit, à partir du mois de juin.

Le 9 juin 1917 un militaire distribue, directement à l'intérieur d'un train de permissionnaires en gare de Pagny-sur-Meuse, un tract intitulé *La révolution russe et le Devoir socialiste*. Il s'agit d'un texte imprimé par le *Comité pour la Reprise des Relations Internationales* qui souhaite voir la révolution russe devenir une révolution internationale, et qui accuse le gouvernement français, et les socialistes qui en font partie, de tout faire pour amoindrir les effets de la révolution russe. Le tract termine par ses mots : « À bas la guerre ! À bas le capitalisme ! Vive la Révolution universelle ! »⁷³. Le lendemain le GQG signale que des placards pacifistes ont été apposés dans des wagons de trains de permissionnaires, sans préciser lesquels, ce qui laisse supposer qu'il ne s'agit pas d'une découverte isolée, d'autant que le même document fut de nouveau envoyé huit jours plus tard⁷⁴. Tous les wagons doivent être vérifiés avant d'entrer dans la composition des trains et la garde de police des trains de permissionnaires doit s'assurer qu'en cours de route aucun placard ne soit affiché, et ouvrir immédiatement une enquête dans le cas contraire⁷⁵.

Le 10 juin une enquête est menée dans la commune de Tréloup au sujet d'un tract intitulé « Au peuple de Paris – La Paix, sans annexions » distribué à un soldat par une femme devant la gare de l'Est à Paris⁷⁶. Le tract « Nous les aurons » est remis le 3 juin à un militaire devant la gare de Vitry-le-François par un inconnu ayant déclaré que l'imprimé était à destination des permissionnaires et « jeté dans les trains »⁷⁷.

Dans les comptes rendus secrets faits au GQG, à la date du 15 juin il est signalé que « quantité de femmes et d'hommes fréquenteraient les abords des gares de Paris et entraineraient les permissionnaires dans les cabarets vraisemblablement dans le but de propagande pacifiste »⁷⁸. Toujours en juin, des permissionnaires en provenance de Paris distribuent aux soldats présents en gare de La Ferté-Gaucher (Seine et Marne) des papillons sur lesquels sont inscrits : « Assez de tués - La Paix ! »⁷⁹. Des papillons également distribués à la gare de l'Est à Paris. Gare, aux abords de laquelle, des femmes entraineraient les permissionnaires chez elles pour leur

⁷³ SHAT, 16N1541, « *La révolution russe et le devoir socialiste* » ; SHAT, 16N298, *Rapports et comptes rendus du 11 juin 1917*.

⁷⁴ A. N, F/14/1138, *note secrète du 18 juin 1917*.

⁷⁵ SHAT, 16N2404, 10 juin 1917, *note secrète du GQG adressée aux commissions de réseau et de gares régulatrices*.

⁷⁶ SHAT, 16N1541, 11 juin 1917, *enquête des inspecteurs de police Lagadec et Fischer*.

⁷⁷ *Ibid.*, *Compte-rendu du 15 juin 1917*.

⁷⁸ SHAT, 16N298, *document du 16 juin 1917*.

⁷⁹ *Ibid.*

remettre des opuscules à couverture rouge. Il s'agirait de la brochure « En cas de Guerre » déjà signalée fin février 1917⁸⁰.

D'autres papillons portant les inscriptions « La paix sans annexions, sans conquêtes, sans indemnités » et « Assez d'hommes tués : la Paix » et circulant dans le département du Rhône sont signalés que fin mai 1917⁸¹. Ce dernier papillon a aussi été trouvé, collé sur les côtés des wagons d'un train de permissionnaire, en gare de Bar-le-Duc le 21 juin 1917⁸². Le 5 juillet le réseau du PO signale que des tracts sont distribués en gare de Corbeil⁸³.

Il ne s'agit là que des exemples concernant le ferroviaire sur la période de juin et juillet 1917. « Les relevés des tracts pacifistes arrêtés aux armées » documents secrets du GQG laissent entrevoir un nombre bien plus grand de brochures, tracts, lettres anonymes, qui ont circulé sur le territoire français. La plupart ont certainement été transportés par trains, que ce soit par colis ou sur des personnes, mais le plus important n'est pas là. Dans un contexte très agité, suite à l'échec de l'offensive Nivelle et l'éclatement de la révolution russe, l'autorité militaire craint une contamination pacifiste du front. Alors que même les journaux de l'arrière ne sont pas autorisés par la censure à écrire le simple mot « paix », le commandement ne peut tolérer que des écrits ou paroles pacifistes soient distribués aux soldats. Pour beaucoup de responsables militaires le mal se trouve à l'arrière. Les civils sont souvent désignés comme étant des « agents provocateurs » encourageant les soldats à la désertion ou à la révolte. Ainsi le 22 juillet 1917 on dénonce qu'en gare, dans les rues et dans les cafés de Bordeaux « des civils se livreraient auprès des permissionnaires à des exhortations pacifistes »⁸⁴. Les civils « contaminent » les permissionnaires ou les convalescents, qui en revenant au front, diffusent écrits et état d'esprit défaitiste et antimilitariste provoquant des troubles dans la zone du front.

Si à partir du train du retour ce sont les soldats qui sont responsables de cette propagation, pour le commandement ce sont les civils qui en sont la cause. Le général commandant la région de Périgueux et de Bergerac signale fin juillet 1917 que les soldats mobilisés de la Poudrerie nationale et les ouvriers « sèment la démoralisation », particulièrement chez les permissionnaires. À la fin du séjour de permission le résultat est flagrant : « C'est, hélas, souvent pleins de rancœur que les permissionnaires se rendent à la gare pour reprendre le train. Le fait a été constaté à diverses reprises »⁸⁵. Les civils et mobilisés de l'arrière sont donc pointés du doigt

⁸⁰ Le 28 février par le General NIVELLE ; SHAT, 16N1541, GQG 23 juin 17.

⁸¹ AD Rhône, 4M243, 24 mai 1917, Préfecture du Rhône.

⁸² SHAT, 16N1541, 18 juillet 1917, *Relevé des tracts pacifistes arrêtés aux armées*.

⁸³ *Ibid.*, ainsi que le document du 9 juillet 1917.

⁸⁴ *Ibid.*, document du 22 juillet 1917.

⁸⁵ *Ibid.*, document du 24 juillet 1917, Limoges.

par le commandement, qui dénonce également les militaires de la zone des armées. Ces derniers agiraient sur les permissionnaires dans les trains, pour les encourager par exemple à la désertion⁸⁶ ou exerceraient, comme certains personnels des dépôts d'isolés et de réarmement des gares régulatrices, « une propagande révolutionnaire » et manifesteraient « ouvertement des idées subversives »⁸⁷. Des accusations qui ne sont en fait que des soupçons mais qui entraînent une surveillance plus accrue puisque le GQG affirme que « chaque jour de grandes quantités de brochures et tracts révolutionnaires et pacifistes sont diffusées aux armées, par des permissionnaires rentrant de l'intérieur »⁸⁸. Afin de lutter contre l'introduction de ces écrits et surtout en connaître l'origine, chaque permissionnaire arrêté, de façon collective ou individuelle, doit être minutieusement fouillé ainsi que le compartiment qu'il occupe. S'il s'avère qu'une publication subversive est découverte, il faut alors faire préciser à l'individu en quel lieu et par qui il l'a obtenue⁸⁹. Même but lors de l'enquête, menée auprès d'anciens mutins reversés au 119^e, dont le but principal est d'établir si les écrits et la contestation ne remontaient pas de Paris⁹⁰.

Tous ces questionnements laissent bien entrevoir ce que beaucoup de généraux et de gradés ont pensé au moment des mutineries. Le commandement est en fait persuadé qu'un gigantesque complot, partant de l'arrière, est mis en œuvre pour planter les germes de la discorde dans l'armée et sur le front. Cette analyse des autorités militaires, teintée d'espionnite, est parfois très exagérée⁹¹, mais est reprise par une partie de la presse⁹².

Le commandement, face à un manque de preuves tangibles et à ce phénomène relativement insaisissable ne parvient qu'à dénoncer une organisation structurée et dangereuse. La plupart des hauts gradés refusent de voir que c'est sa gestion des offensives, des attributions régulières des permissions, et les conditions de transports pendant celles-ci qui provoquent la colère, voire la désobéissance des soldats plutôt qu'un complot général provenant de l'arrière, particulièrement de la capitale, et des mouvements pacifistes, antimilitaristes et anarchistes⁹³.

⁸⁶ SHAT, 16N1541, *document du 1^{er} août 1917*.

⁸⁷ SHAT, 16N2405, GQG, 1^{er} juillet 1917.

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ SHAT, 16N1541, *document du 29 octobre 1917*, voir annexe.

⁹¹ SHAT, 16N2404, *rapport du GQG du 14 septembre 1917* au sujet d'affiches de propagande anti-guerre imprimées en Allemagne et distribuées par des femmes réfugiées.

⁹² Voir par exemple les articles du Lieutenant-Colonel ROUSSET in *Le petit parisien*, 18 juin 1917 et 21 juin 1917 ; et de Georges CLÉMENCEAU qui y voit une tentative de déstabilisation allemande in *L'homme enchaîné du 23 juin 1917*.

⁹³ À ce sujet voir Guy PEDRONCINI, *Les mutineries de 1917*, Paris, PUF, 1967, p. 34-45.

Pour le commandement, le voyage ferroviaire entre l'arrière et le front prend alors une nouvelle importance puisque c'est pendant ce laps de temps qu'on peut tenter d'intercepter des écrits prônant le pacifisme.

Un pacifisme qui connaît une recrudescence encore inconnue depuis le début de la guerre, et qui se ressent à l'arrière comme au front. Pour autant cela ne signifie pas qu'il y ait une véritable structure mise en place et ayant pour but la défaite militaire ou même le renversement des institutions⁹⁴. La recherche a déjà montré que cette analyse complotiste du commandement était fautive, du moins biaisée. La chute du moral en 1917 suite à l'espoir d'une victoire au prix d'un dernier sacrifice, est un fait avéré pour les soldats autant que pour les civils⁹⁵. C'est aussi à la même période que les premières grèves à l'arrière vont sévir. Toutefois si l'impression qu'« on ne les aura pas » a pu être dominante à certains moments de l'année 1917, et dans certains lieux, il n'y a pourtant pas eu de « mouvement concerté »⁹⁶ et centralisé à l'échelle du pays, et les revendications d'une paix obtenue même au prix d'une défaite sont restées en minorité.

Ces envies de voir la guerre cesser, présentes depuis le début du conflit, sont simplement plus visibles puisque pour la première fois beaucoup de gens envisagent d'autres solutions que la victoire par les armes. Cette nuance entre un état d'esprit, parfois limité dans la durée, et ce que la majorité était prête à accepter a pourtant été perçue par certains gradés.

Le commandant de la 12^e région militaire admet qu'à Limoges une propagande a été menée pour encourager les soldats à la désertion et à la désobéissance afin d'obtenir la cessation immédiate des hostilités. Toutefois celle-ci ne provient pas des dépôts mais de la ville, qui connaît une tendance antimilitariste. « Les femmes de mauvaise vie et des jeunes gens peu recommandables semblent faire cette propagande aux abords de la gare, mais aucun fait précis n'a pu être relevé ; il ne s'agit que d'une propagande émanant d'initiatives individuelles qui ne doivent pas surprendre, car elles reflètent la mentalité de la population. Rien, en tout cas, ne permet d'affirmer que cette propagande soit l'œuvre d'une organisation méthodique »⁹⁷. Le commandant résume bien ici tout le problème pour les autorités face à cette crise du printemps et de l'été 1917. Un courant de pensée contraire à la propagande officielle s'est clairement établi, il gravite entre autres autour des gares et des trains de permissionnaires mais n'est pas structuré.

⁹⁴ Guy PEDRONCINI, *Les mutineries de 1917*, Paris, PUF, 1967, p. 309-310 ; Jean-Jacques BECKER, *1917 en Europe...*, *op. cit.*, p. 81.

⁹⁵ *Ibid.*, *op. cit.*, p. 119

⁹⁶ SHAT, 16N1541, *document du 29 octobre 1917*.

⁹⁷ *Ibid.*, *document du 18 août 1917*.

Fin 1917 et 1918, une continuation ?

Si au cours de l'automne 1917 et durant l'année 1918 la situation au front va s'améliorer, les écrits pacifistes, eux, n'ont pas complètement disparu. Fin octobre 1917 des tracts et des papillons pacifistes ont été « répandus » dans un train de permissionnaires entre Valence et Lyon. Comme à chaque fois on en appelle à la vigilance des commissaires de gare pour une surveillance étroite des convois de permissionnaires « afin de mettre un terme à la dangereuse propagande qui y est exercée »⁹⁸. Au terme de l'année 1917 les actions pacifistes et leurs lieux de propagation, les bruits pessimistes, l'état d'esprit des permissionnaires et leur influence sur la population civile sont toujours au centre des préoccupations puisque les préfets doivent en rendre compte mensuellement au ministre de l'intérieur⁹⁹.

Depuis février 1917 et l'éclatement de la révolution en Russie, les autorités françaises redoublent de vigilance quant à la présence des soldats russes dans l'espace ferroviaire. Elles craignent des rapprochements avec les soldats français mais aussi entre soldats russes de différentes unités. Les convois de soldats russes, qui avaient déjà droit à un traitement spécial lors de leurs passages dans les gares, doivent être surveillés étroitement : « il m'a été signalé que des soldats russes en voyageant se livraient dans les gares à une propagande révolutionnaire et pacifiste » écrit le ministère de la guerre en septembre 1917 réclamant l'arrestation immédiate des soldats pris en flagrant délit¹⁰⁰.

Les services de la préfecture du Rhône, dont les commissariats spéciaux des gares de Lyon, doivent procéder à une enquête pour découvrir si les soldats des groupements militaires russes de Lyon « se livrent à la propagande révolutionnaire et pacifiste, soit vis-à-vis de leurs compatriotes, soit vis-à-vis des soldats ou citoyens français »¹⁰¹. Des craintes qui ont dû encore augmenter quelques semaines plus tard avec l'éclatement de la révolution d'octobre.

Certains sujets russes résidant dans la cité des Gones sont alors particulièrement surveillés, tel Joseph Lasota, originaire d'Odessa, qui vend des cartes postales devant la gare de Perrache. Cet homme, qui, à l'occasion de ces ventes dont il ne semble pas pouvoir vivre, s'entretient longuement avec des individus, aurait des sentiments germanophiles ainsi que des opinions révolutionnaires. Toutefois malgré une surveillance resserrée et une perquisition à son domicile, des preuves tangibles n'ont pu être réunies. Pour autant les autorités préfèrent ne pas laisser un

⁹⁸ SHAT, 7N2052, 24 novembre 1917, ministère de la guerre aux commissions de réseaux.

⁹⁹ AD Rhône, 4M234, document du 18 décembre 1917.

¹⁰⁰ AD Rhône, 4M243, document du 12 septembre 1917, ministre de la guerre aux gouverneurs militaires de Lyon et Paris et aux Généraux commandant les régions.

¹⁰¹ AD Rhône, 4M243, document du 19 septembre 1917.

tel individu en liberté et à proximité de la gare : « En présence des événements actuels de Russie, il y aurait intérêt à ce que Lasota ne soit pas laissé libre dans une grande agglomération ou une surveillance efficace et constante est presque impossible ; son internement dans un dépôt peut être utilement envisagé. »¹⁰²

En janvier 1918 les écrits intitulés « Évangile selon Saint-Jean », et distribués aux militaires à la gare de Perrache, « préoccupent beaucoup » le secrétaire général pour la police qui demande au commissaire spécial à la gare de Perrache, de le « renseigner sur le bien-fondé de ces assertions relatives à la propagande faite dans les trains et à la gare »¹⁰³. Selon le commissaire aucun propos défaitiste ne l'a marqué dans les gares et « les milliers de permissionnaires qui stationnent dans la journée à Perrache, sont animés d'un assez bon esprit. » Quant au sujet de l'opuscule « Évangile selon Saint-Jean » il assure qu'il n'a jamais été distribué en gare, mais qu'il le serait « journallement [...] aux carrefours les plus mouvementés de la ville ». Est-ce l'entière vérité ou le commissaire spécial tient à faire croire que l'opuscule serait distribué partout dans la ville sauf dans sa gare ? On ne le saura jamais mais en 1918 une autre forme d'écrits pacifistes ou antimilitariste semble prendre de l'ampleur : les graffiti dans les trains.

Inscriptions

Les inscriptions sur les parois extérieures des trains sont un phénomène qui eu lieu tout au long de la guerre, pendant la mobilisation d'abord, puis au départ de chaque nouvelle classe. Durant la crise des mutineries et les mois suivants cette pratique va prendre une nouvelle ampleur. Ce phénomène a déjà été étudié par André Loez qui se base principalement sur des rapports écrits entre le 19 juin et le 15 juillet 1917¹⁰⁴. Comme le fait remarquer l'historien ces graffiti ont eu droit tout à coup à plus d'attention de la part de l'autorité militaire, ce qui ne signifie pas qu'ils n'existaient pas avant, et qu'ils n'aient pas continué après¹⁰⁵. Une chose est certaine, à partir de cette période ils ont été systématiquement effacés, du moins pour ceux ayant un caractère séditieux ou jugés dangereux.

Durant le premier trimestre de 1918 une série de rapports signale un nouveau type de graffiti : les inscriptions faites à l'intérieur des wagons. Jusqu'ici les autorités militaires et les compagnies ferroviaires, mais aussi la recherche historique¹⁰⁶ ne s'étaient pas intéressées à ces graffiti

¹⁰² AD Rhône, 4M243, septembre 1917, *notice concernant le nommé Lasota de nationalité russe, résidant à Lyon.*

¹⁰³ *Ibid.*, document du 22 janvier 1918.

¹⁰⁴ André LOEZ, « Mots et cultures de l'indiscipline : les graffiti des mutins de 1917 », *Genèses* 2005/2, n° 59, p. 25-46.

¹⁰⁵ LOEZ se demande si le dernier rapport, en date du 15 juillet 1917, signifie la fin de ce phénomène ?

¹⁰⁶ Emmanuelle CRONIER, les évoquent, mais ne juge pas une analyse possible en raison du manque des sources.

à l'intérieur des trains. Pourtant, si ces inscriptions relevées sont moins nombreuses que celle de juin-juillet 1917, elles peuvent amener certains renseignements très intéressants. En effet alors que Loez étudie un corpus de 189 inscriptions pour 43 trains, les inscriptions relevées en février et mars 1918 sont au nombre de 65 ou 70¹⁰⁷ pour 25 trains. Mais il ne s'agit là que des expressions « relevées » qui ont « retenu l'attention ». Elles furent donc bien plus nombreuses, et certaines identiques, et donc considérées comme banales, ne sont relevées qu'une fois par train¹⁰⁸. Tout le problème réside dans le fait de savoir si ces inscriptions étaient récentes ou non. Jusqu'ici les graffiti n'avaient pas été spécifiquement recherchés mais quand une inscription semble vieille, ce qui est rarement le cas, les rapports le précisent. On part alors du principe qu'au moment de leur découverte la majorité des inscriptions sont récentes.

Il faut tout d'abord bien comprendre que si les graffiti de 1917 à l'extérieur des trains avaient une double vocation, faire partager et convaincre les autres soldats mais aussi prévenir les civils du mécontentement au front¹⁰⁹, ces inscriptions de 1918 ne sont, en principe, qu'adressées aux soldats puisque non visible de l'extérieur et marquées dans des wagons de trains de permissionnaires.

Entre les graffiti de 1917 et ceux retrouvés six mois plus tard dans les trains de permissionnaires le principal point commun est la prédominance du refus de la guerre. L'expression « à bas la guerre » qui représentait 16 % des graffiti étudiés par Loez (30 occurrences sur 189) et arrivait en tête des revendications les plus récurrentes, représenterait ici entre 25 et 33 % des inscriptions, puisqu'elle a été relevée 18 fois, et même 21 fois si on considère que les inscriptions « marre de la guerre, finir la guerre » et « ne marchons plus »¹¹⁰ sont du même ordre. Mais alors que pour 1917 ce rejet de la guerre, ne s'accompagnait que très rarement d'une revendication de paix¹¹¹, pour les inscriptions de 1918 le mot paix apparaît autant de fois que « à bas la guerre », c'est-à-dire 18 fois. Sept fois les deux termes se retrouvent dans la même inscription (« Vive la paix à tout prix- à bas la guerre et les gradés ») ou sont simplement l'inscription même (« À bas la guerre, vive la paix. »). Quatre fois le mot « paix » est simplement écrit ou célébré « vive la paix », « vive la paix à outrance ». Trois fois il apparaît en opposition au gouvernement ou aux embusqués, « Pas tant de discours, la paix, s.v.p. », « Vive la paix – Les ministres, sénateurs, députés, aux tranchées ».

¹⁰⁷ le style des rapports ne permettant parfois pas de savoir si il s'agit d'une ou de plusieurs inscriptions.

¹⁰⁸ SHAT, 16N1541, rapport du 7 mars 1918.

¹⁰⁹ André LOEZ, « *Mots et cultures de l'indiscipline...* », *op. cit.*, p. 35.

¹¹⁰ Également : « nous en avons assez de la guerre ».

¹¹¹ « vive la paix » apparaît deux fois, et le mot « paix » six fois en tout *in* André LOEZ, « *Mots et cultures de l'indiscipline...* », *op. cit.*

Face aux graffiti de 1917, Loez faisait l'analyse que la paix n'était pas encore concevable ou désirable, malgré le rejet de la guerre, en raison des départements encore occupés et des sacrifices endurés depuis presque trois ans. Est-ce que six mois plus tard cela était devenu acceptable pour les poilus ? Il est difficile d'être aussi affirmatif mais certains semblent l'envisager à présent, plus comme une nécessité que comme un souhait qui renierait les efforts fournis. Surtout si la fin de la guerre ne peut être atteinte par une paix des armées, elle doit, s'il le faut, être obtenue par une action radicale, la révolution. L'idée de révolution est associée cinq fois avec l'expression « à bas la guerre » et six fois avec le terme « paix », quand les trois ne sont pas réunis dans la même phrase : « à bas la guerre, la paix ou la révolution », « Vive la Russie, à bas la guerre, à bas l'armée, vive la révolution ». Le terme « révolution » est relevé à dix reprises, la Russie et Lénine sont évoqués à trois reprises. Ce n'est donc pas seulement la paix qui est envisagée ou réclamée pour finir la guerre mais également la révolution. Une révolution qui doit s'attaquer à ceux qui détiennent le pouvoir décisionnel, le commandement militaire et le gouvernement. « À bas la guerre, Clémenceau aux chiottes. Vive la Russie. À bas la guerre. » En effet le terme de révolution n'apparaît jamais seul, comme cela peut être le cas avec celui de « paix ». Il est toujours mis en relation avec la guerre, « Les poilus du front demandent la paix ou la Révolution en France – à bas la guerre, à bas l'armée – Une bonne révolution et ensuite la paix – un poilu », ou le gouvernement, « si la guerre ne finit pas cette année nous faisons la Révolution. À bas le ministère et ses buveurs de sang ». Les gradés sont aussi visés et si ce n'est pas la révolution, c'est au moins la révolte qui est prônée : « Les officiers sont des pantins du patriotisme, ce sont eux qui font durer la guerre. Poilus, levez-vous si vous voulez être libres. Assez de bourrage de crâne, vive la paix » ou encore, « Soldats révoltez-vous tous – tous les gradés sont des vaches et des bandits. Ils sont la cause de la guerre. Il faut les tuer ». Cette inscription a été relevée dans le même train que d'autres qui concernent tous les gradés, et semblent avoir le même auteur : « Tous les gradés sont des vaches : des cartouches pour eux avant que pour les boches » ; « si l'on assassine pas les officiers la guerre ne finira pas ». Parfois il n'est pas clair si ce sont les gradés ou les membres du gouvernement qui sont visés : « Révoltons nous contre les tyrans qui nous mènent ». Hormis une inscription visant directement Pétain, « Pétain est un assassin », le commandement militaire est beaucoup moins visé que les hommes à la tête de la République. « À bas la guerre, à bas le Président de la République. », « À bas Poincaré – aux tranchées les ministres », « Les princes de la République au conseil de guerre des Poilus ». Certaines inscriptions reconnaissent les chefs d'État comme les coupables : « Poincaré et Briand, complices du crime du monde avec Guillaume ». Si le rapport du 7 mars désigne comme banaes

les inscriptions telles que « À bas Poincaré » ou « Mort à Briand », ils ne sont pas les seuls visés. Clémenceau n'est pas dans le cœur de tous les soldats : « Mort aux vaches – La gueule à Clémenceau ne vaut qu'une grenade ».

La volonté d'envoyer les non-combattants aux tranchées ne vaut pas que pour les ministres, mais aussi pour les embusqués : « Les embusqués aux tranchées. De vrais poilus devraient être désignés pour les débusquer ». Les embusqués, ceux que les soldats considèrent comme « planqués » sont ceux qui s'en sortent bien : « À bas la guerre. Vive Caillaux. Un embusqué doit vivre pour elle et un poilu doit mourir. Jamais nous n'aurons la victoire par les armes ». Et puisque certains sont dorénavant persuadés qu'une victoire militaire n'est pas possible, le peuple doit aussi souffrir pour que la guerre s'arrête : « Si les avions continuent à venir à Paris peut-être ça fera finir la guerre ; ça serait bien à désirer, que lorsque M. Clémenceau dit jusqu'au bout qu'une bombe lui tombe sur la baraque de suite. Signé : Vatant Le Chercher ». Est-ce que l'auteur de cette signature originale est le même qui huit mois plus tôt écrivait sur l'extérieur du wagon « Vivement les marmites sur Paris »¹¹² et aurait maintenant précisé sa pensée. C'est en effet un des avantages des inscriptions à l'intérieur du wagon. Cela permet de composer des phrases plus longues et moins à la hâte. On peut s'étonner de la volonté des combattants qui souhaitent la fin du conflit, de voir celui-ci atteindre encore plus de personnes. Mais pour comprendre ce paradoxe, il faut bien saisir leurs sentiments après trois ans et demi de guerre, et l'impression d'être dans une impasse. Une impasse dont on pourrait peut-être sortir si l'ensemble du peuple souffrait de la même façon que les soldats du front : « Les partisans de la lutte jusqu'au bout sont ceux qui n'ont jamais goûté à la vie des tranchées ». En matière de jusqu'au-boutisme un journaliste en est le meilleur représentant, et il a lui aussi droit à une inscription : « À mort Hervé l'enfoiré à double face »¹¹³.

On remarque dans ces inscriptions un vocabulaire et des représentations de la société qui sont fortement influencés par l'idéologie militante syndicaliste ou socialiste, mettant en avant la souffrance du petit peuple et de la classe ouvrière : « À bas la guerre à bas le militarisme à bas les buveurs de sang de pauvres soldats ouvriers, sus à ces gens-là » ; « Vive la classe, mort aux vaches ». Ce sont même les seules inscriptions où le soldat s'adresse au peuple français, bien que la probabilité d'être lu par des civils n'était pas forcément très haute : « Braves Français, agissez contre les capitalistes, bandits et assassins ». C'est ici encore une différence notoire

¹¹² Cité in André LOEZ, « Mots et cultures de l'indiscipline... », *op. cit.*

¹¹³ Gustave HERVÉ (1871-1944), socialiste antimilitariste et propriétaire du journal *La Guerre sociale*, change dès le début du conflit le nom en *La victoire*, et sera le plus fervent des jusqu'au-boutistes. Il est pour cela la cible fréquente des poilus et du *Canard Enchaîné*. Voir par exemple l'édition du *Canard Enchaîné* du 23 mai 1917. *Les 4 mousquetaires*, p. 1.

avec les graffiti extérieurs de 1917 qui s'adressaient beaucoup plus au reste de la population¹¹⁴. Ces inscriptions sont donc influencées par l'idéologie de gauche d'avant-guerre, et par les propos entendus pendant les mutineries. Ils peuvent avoir des côtés anarchisants, « Notre ennemi c'est notre maître » ou paraissant antirépublicain mais dissimulant plutôt une tendance à rejeter en bloc ceux que l'on tient pour responsable de la continuation du conflit : « À bas les capitalistes et la république, ce sont eux qui nous font casser la gueule, ils sont plus coupables que Bonnot et Cie »¹¹⁵. Enfin ces exhortations à l'adresse du peuple se confondent avec le désir de voir les Français agir comme les Russes : « Ouvrier réveille-toi, tu es lâche si tu te fais tuer là-bas, crie : Vive la Révolution Soldats formez des soviets ».

Le fait que cette guerre semble sans fin (« Jamais nous n'aurons la victoire par les armes »), le contexte d'une nouvelle campagne d'hiver (« on les aura les pieds gelés »), les événements de Russie, la frange jusqu'au-boutiste de la population civile, sont autant d'éléments qui ont pu entraîner ces graffiti. L'envie de croire malgré tout à une fin de la guerre conduit certains soldats à se projeter dans le futur soit pour régler leur comptes, « après la guerre tout combattant se réunisse pour se venger » soit pour prévoir l'avenir accompagné d'une note d'humour noir, « après la guerre les embusqués se couvriront de gloire et les combattants seront couverts de terre ». Comme souvent on peut ressentir cette scission dans la tête des combattants entre eux et le reste de la population, qui peut engendrer l'envie de se venger et de dénoncer les fauteurs de guerre. Ils se sentent trahis, et l'expriment, parfois de façon tellement simple, à la limite de l'ironie : « Ne remontez pas au front, c'est un endroit dangereux. Vive la paix, à bas les traîtres ».

Toutes ces inscriptions ont été inscrites au crayon sur les parois intérieures des trains ou gravées directement dans le bois. Toutes à l'exception du premier cas signalé mi-février 1918, « À bas la guerre. Vive la paix, c'est l'or anglais qui fait durer la guerre, Vive la révolution » qui a été retrouvé sur les affiches de la compagnie¹¹⁶. Grâce à la liste des chefs de wagons et de compartiments contenue dans les rapports des gardes de police des trains, et si l'on a eu le soin de relever le numéro des wagons et des compartiments où les inscriptions furent relevées, alors « il sera possible de trouver, sinon les vrais coupables, du moins des gradés responsables » suppose le commissaire spécial de Rennes. Mais ces listes ne sont, selon lui, probablement pas établies régulièrement¹¹⁷. La possibilité de mener une enquête vraiment concluante est donc quasiment écartée d'office. Quand dans les semaines suivantes les inscriptions vont se multiplier, il devient

¹¹⁴ André LOEZ, « Mots et cultures de l'indiscipline... », *op. cit.*, p. 3

¹¹⁵ À noter que Bonnot est cité deux fois dans les inscriptions de mars 1918.

¹¹⁶ SHAT, 16N1541, *document du 14 février 1918*.

¹¹⁷ *Ibid.*, *document du 15 février 1918*.

encore plus difficile de pouvoir trouver les coupables. D'autant que ces inscriptions sont bien sûr toutes anonymes. Certains se sont amusés à les signer mais bien évidemment sans dévoiler leur identité. Comme ce soldat qui écrit « Les poilus ont marre de la guerre. signé Pétain » ou un autre dans un style on ne peut plus simple et direct, « À bas la guerre. Un gars qui retourne à la boucherie ».

Début mars 1918 en gare de Crépy-en-Valois les chefs de garde de police des trains sont interrogés et les trains en stationnement minutieusement inspectés. Les chefs de garde déclarent n'avoir jamais constaté de telles inscriptions, mais avouent également avoir toujours concentré leur attention sur « des dégâts matériels plus apparents que les inscriptions ». L'inspection des trains confirme le premier rapport qui avait signalé des inscriptions. Si le lieu de prédilection des auteurs de ces inscriptions est le cabinet de toilette des wagons-couloirs, les inscriptions découvertes dans chaque train inspecté sont « très nombreuses »¹¹⁸. Les inscriptions, beaucoup plus nombreuses que seulement celles retranscrites dans les rapports, n'étaient alors pas forcément à caractère séditieux mais cela prouve combien la culture du graffiti dans les trains était répandue. Cinq jours plus tard le même commissaire militaire note : « dans les autres trains rien de sérieux », confirmant ainsi une certaine abondance des écritures même si elles ne sont pas toutes considérées comme relevables. Toutefois quand elles le sont elles ne sont pas forcément quantifiées. Dans son rapport du 7 mars ce commissaire indique au sujet de l'inscription « à bas la guerre, la paix ou la révolution », qu'elle fut « relevée en maints endroits ». Ce qui signifie clairement que les statistiques exposées plus haut au sujet des mots-clefs du pacifisme devraient être en fait revues à la hausse, si seulement les sources le permettaient vraiment. Mi-mars le commissaire régulateur de Creil, face aux rapports des gares de Crépy-en-Valois, Villers-Cotterêts, Survilliers et Orry-la-Ville, évoque un « certain nombre d'inscriptions », précisant qu'il a demandé à ces gares de faire dorénavant visiter chaque jour les trains de permissionnaires de façon discrète et de faire effacer les inscriptions. Il précise également que les commissaires militaires de ces gares lui ont certifié que le moral des permissionnaires était bon et « qu'aucun signe extérieur de mécontentement ou d'indiscipline ne s'était manifesté »¹¹⁹. Quelques jours plus tard le GQG résume l'affaire des inscriptions en concluant qu'elles « ne sont ni très nombreuses, ni très variées » tout en signalant qu'« un nombre assez considérable réclame la paix ». La note insiste sur le fait que dans un train les inscriptions provenaient de la même main (celles au sujet des officiers) et que le moral des permissionnaires est bon¹²⁰.

¹¹⁸ SHAT, 16N1541, rapport du 7 mars 1918.

¹¹⁹ *Ibid.*, rapport du 14 mars 1918 pour la DTMA.

¹²⁰ *Ibid.*, note du 19 mars 1918, pour le commissariat général de la sûreté nationale.

Si les nombreuses inscriptions à l'intérieur des trains n'ont pas été prises en compte par l'autorité militaire avant 1918, cela ne signifie pas qu'elles n'ont pas existé avant. Les références à Briand prouvent l'ancienneté de certaines, quand d'autres, références à Clémenceau ou à la Russie, sont de toute évidence plus récentes. Sans exagérer l'ampleur de ce phénomène, on a l'impression que le GQG essaye, lui, d'en minimiser l'importance. Les permissionnaires montrent un meilleur moral qu'au moment des mutineries, cependant la volonté de paix est indéniable ainsi qu'un constat : dans l'esprit de beaucoup de soldats ceux qui se battent ne sont pas ceux qui profitent de cette guerre, et ne sont pas responsables de sa continuation que certains voient comme volontaire.

Ces inscriptions de 1918 le prouvent bien et si tous les permissionnaires ne sont pas des révolutionnaires qui prônent la rébellion, les idées pacifistes ressurgissent comme jamais depuis le début de la guerre dans les écrits spontanés des soldats. D'ailleurs toutes ces inscriptions ne vont pas dans le sens de la révolution ou de la paix. Certaines sont même complètement à l'opposé, « Vive Briand c'est un homme d'État, Mort à Caillaux le Congolais. », ou encore « à bas la République, vive le Roy », même si celle-ci, est selon le rapport, plus ancienne et gravée dans le bois. Toutes ces inscriptions prouvent que les longs voyages en train de permissionnaires donnaient l'occasion aux poilus d'exprimer leur ressentiment au moment de remonter au front ou de le quitter. Quoiqu'il en fût ces inscriptions sont à partir de mars 1918 recherchées et effacées, preuve qu'elles sont tout de même gênantes aux yeux du commandement. Qu'en est-il en Allemagne ?

Allemagne

En Allemagne les traces d'un pacifisme au sein de l'espace ferroviaire sont surtout perceptibles dans les deux dernières années de guerre et plus particulièrement dans les derniers mois de 1918. Une période où pour beaucoup de soldats il est clair que le conflit ne peut plus être gagné, et où les premiers signes importants de révolte et d'insubordination apparaissent.

Déjà en mai 1917 le commandement allemand s'inquiétait de la probable propagation, au front et à l'arrière, de tracts pacifistes et révolutionnaires, préparés en Suisse par les Français. Un contrôle renforcé des bagages à la frontière était alors demandé¹²¹. Ici, tout comme en France, ce sont des bruits, des suspicions qui donnent lieu à des mesures concrètes, confirmant la méfiance des autorités et la volonté de ne voir en aucun cas des écrits pacifistes ou révolutionnaires se propager, notamment dans l'espace ferroviaire, qui doit faire l'objet d'une surveillance accrue.

¹²¹ BayHSta, B1/209, document du 13 mai 1917.

À la même période Ludendorff insiste sur la lutte à mener contre la diffusion dans l'armée d'une « propagande incendiaire et antinationale »¹²². Afin de combattre l'acheminement et la distribution des tracts ou des papillons au front, des contrôles sévères des individus suspects doivent être effectués ainsi qu'une surveillance particulière des permissionnaires qui reviennent de l'arrière et du personnel ferroviaire des territoires occupés. Dans les gares, particulièrement aux gares frontalières, les locaux de service et de repos pour les cheminots ainsi que pour les militaires de passage doivent être contrôlés. Même chose dans les trains où les compartiments et les bagages du personnel doivent aussi être vérifiés de temps à autre. Tous les tracts ou journaux diffamatoires doivent être confisqués et une enquête doit être menée pour en connaître l'origine et la propagation¹²³. Il y avait donc une grande méfiance du commandement allemand envers les employés des compagnies, même ceux mobilisés dans les territoires occupés. Une méfiance qui ne cessera pas d'augmenter dans la dernière année et demie de guerre et pas seulement envers les cheminots. Toute personne ou écrits qui pourraient avoir une mauvaise influence sur les soldats, lors de leur voyage en train, alarment les autorités militaires allemandes.

Début 1918 le ministère de la guerre se plaint que « dernièrement des tracts au contenu révolutionnaire ont de nouveau été distribués aux voyageurs dans les trains »¹²⁴. En effet, le 14 janvier 1918, à la gare principale de Leipzig dans les voitures de quatrième classe d'un train, un tract, reproduisant le manifeste de la troisième conférence socialiste de Zimmerwald, prônant une grève générale et internationale, est distribué par un homme sorti du train avant le départ. Un tract également distribué à l'arrêt d'un train en gare de Friedrichstrasse (Berlin).

Le ministère signale que d'autres tentatives de distribution de ce manifeste sont à attendre puisque des milliers de tracts auraient été envoyés de Berlin à Dresde. Comme généralement dans ce genre de cas on demande de mettre des moyens en œuvre pour procéder à l'arrestation des coupables et de découvrir l'origine des tracts¹²⁵. Ordre est également donné aux fonctionnaires des stations et aux personnels des trains d'aider à empêcher la distribution.

Toujours en Saxe et à la même période, la police de Chemnitz (Saxe) surveille des groupes, plus ou moins proches du SPD¹²⁶, qui s'appêtent à distribuer massivement des tracts en ville. En riposte un nombre important de policiers est posté aux abords des industries d'armement (*Rüstungsindustrie*), dans les rues passantes, ainsi que « dans et devant toutes les gares »¹²⁷.

¹²² *Hetzerische und staatsfeindliche Propaganda*

¹²³ BayHStA, B1/209, document du 24 mai 1917

¹²⁴ „Neuerdings sind wiederholt an Reisende in Eisenbahnzügen Flugblätter revolutionären Inhalts verteilt worden.“

¹²⁵ BAArch, R4201/713, document 244 du 6 février 1918 ; même document également in SächsHStA, 11073 Teil 2.

¹²⁶ *Sozialdemokratische Partei Deutschland*. Le parti socialiste allemand.

¹²⁷ SächsHStA, 11073 Teil 2, document du 2 février 1918.

Le ministère de l'intérieur de Saxe pense savoir qu'une révolution se préparerait pour l'après-guerre, et que certains soldats en permission ramèneraient des grenades ou des pistolets à l'arrière. Ordre est alors donné de fouiller au hasard les valises des soldats dans les gares mais aussi dans les stations pour épouiller (*Entläusungstation*)¹²⁸. Cette allégation ne se base que sur ce qu'un témoin aurait entendu de la part d'un soldat, et je n'ai pas trouvé d'autres documents concernant ce projet de révolution. La distribution de tract, elle, est avérée et semble, à ce moment-là, inquiéter plus les autorités.

Fin septembre 1918 Ludendorff souhaiterait voir la surveillance des gares renforcée à l'aide d'officiers puisque de multiples rapports avertissent que les permissionnaires en route vers le front sont abordés par des gens qui essayent de les convaincre de ne pas rejoindre leur unité¹²⁹.

À la même période la *Militär-General Direktion* de Bruxelles dénonce la multiplication d'écritures à contenu « provoquant » dans l'espace ferroviaire, précisant que celles-ci étaient faites à la craie, ou au crayon à mine de plomb ou de couleur. Les stations ont donc ordre de les effacer absolument tous les jours. Une preuve de la régularité des inscriptions et de l'inquiétude qu'elles provoquent au niveau du commandement qui craint un effet encore plus néfaste sur les soldats que les tracts ennemis, puisque le nombre de gens qui les lisent chaque jour ne devrait pas être sous-estimé : « Elles (les inscriptions) représentent donc un danger sérieux pour la discipline militaire et exercent déjà une influence calamiteuse sur les transports de réservistes en route vers le front. »¹³⁰ Mi-octobre 1918 le ministère des travaux publics, signalant qu'« il a été observé, que des écritures gênantes, politiquement provocantes ou au contenu grossier, se sont multipliées, particulièrement sur et dans les wagons de chemin de fer et dans les toilettes des gares »¹³¹, demande avec insistance l'accélération de l'effacement de ce genre d'écritures, renvoyant au décret du 14 novembre 1917¹³². La constatation de ce type de graffiti remonte donc au minimum à une année auparavant, mais la proportion a dû augmenter considérablement.

Le service de surveillance du chemin de fer bavarois rappelle en octobre 1918 que « des critiques s'élevèrent régulièrement en raison de l'oubli du masquage des inscriptions et à cause des écrits des troupes »¹³³ tout en affirmant que les agents n'ont pas remarqué d'écritures ou de

¹²⁸ SächsHStA, 11073 Teil 2, *document du 12 mars 1918*.

¹²⁹ BayHStA, MKr 11484 : *Eisenbahnüberwachungsdienst*, *document du 24 septembre 1918*.

¹³⁰ BayHStA, B 4 a / 41, 30 septembre 1918, *Militär-General Direktion Bruxelles*.

¹³¹ „Es ist beobachtet worden, dass ungehörige Anschriften politisch aufreizenden oder unflätigen Inhalts besonders an und in den Eisenbahnwagen und auf den Bahnhofsaborten überhandnehmen.“

¹³² BArch, R 4201/716, *document 212*, 14 octobre 1918.

¹³³ „Beanstandungen wegen Unterlassungen der Verdeckung der Aufschriften und wegen Anschreibung der Truppenteile waren öfter zu erheben.“

discussions suspectes les derniers temps et que très peu de propagandes ennemies seraient en circulation¹³⁴.

Pourtant selon le ministère de la guerre des travailleurs hollandais répandraient des tracts en Allemagne et le service de propagande anglais chercherait depuis le Danemark, avec la collaboration de cheminots danois et allemands, à fournir des écrits de propagande à des agents installés en Allemagne¹³⁵. De nouveau les cheminots étrangers comme allemands sont au centre de la méfiance.

Le commandement ayant bien saisi que l'espace ferroviaire est propice à la circulation d'informations autorise pour plusieurs compagnies et plusieurs types de trains la mise à disposition dans les wagons de « tracts, brochures et autres imprimés qui doivent renforcer l'esprit de jusqu'au-boutisme chez la population. »¹³⁶

Toutefois dans les deux pays la durée de la guerre use les corps et les esprits. Le pacifisme, du moins le souhait de voir les hostilités cesser, à partir de 1917 n'a pas disparu. En France en 1918 les cris de « vive la paix » et « à bas la guerre » résonnent encore et toujours dans l'espace ferroviaire, haut lieu de relâchement de la discipline, devenant une scène du mécontentement et du désordre.

Scènes du mécontentement

*« car je t'assure qu'on a fait du propre dans le train que je suis revenu, pas un verre de reste sur les portières, toutes les lanternes qu'ils ont trouvées, tous les buffets, ce n'était plus la grève, c'était la révolution et personne ne disait rien, à Paris de même à la Gare de l'Est. »*¹³⁷

1916, des troubles toujours plus importants

Au soir du 11 février 1916 un détachement de 92 hommes quitte la caserne d'Auxonne pour se diriger vers la gare afin d'être envoyé sur le front. Manifestement ivres les hommes chantent des chansons séditieuses (Internationale, Carmagnole) et tirent de nombreux coups de feu. Arrivés à la gare, l'embarquement se fait « au milieu de cris sans nom » et lors de la manœuvre du train, puis au moment du départ et le long du parcours, des fusillades éclatent, brisant plu-

¹³⁴ BayHSta, MKr 11484, Eisenbahnüberwachungsdienst, Würzburg, 12 octobre 1918.

¹³⁵ Ibid., document du 15 juillet 1918.

¹³⁶ BArch, R 4201/716, document du 5 octobre 1918.

¹³⁷ Extrait de la lettre du 1^{er} juin 1917 d'un soldat D. D 16^e C^{ie} in SHAT, 16N298.

sieurs signaux lumineux, manquant de toucher un aiguilleur et coupant des fils télégraphiques, ce qui empêche la gare d'Auxonne de prévenir celle de Dijon vers laquelle le convoi se dirige. À la gare d'Auxonne il y avait un piquet en armes composé de huit hommes et d'un sous-officier. Le lieutenant commandant le détachement agité s'avoue incapable de trouver les coupables et prétend qu'il s'agit de tirs à blanc. Ce détachement est finalement stoppé en gare de Dijon et emmené dans un cantonnement devant lequel les tirs continuent. Un caporal est alors pris en flagrant délit en train de tirer, toutefois il se trouve dans un tel état d'ivresse que les sanctions sont remises à plus tard. Le lendemain au moment de repartir pour la gare de Dijon, ce caporal est toujours en « état d'excitation » et ivre au point de ne pas pouvoir porter ses affaires lui-même et refuse d'obéir. Les autres gradés déclarent « n'avoir rien vu », excepté un autre caporal qui explique la surexcitation des hommes par l'absence de permission. Chaque homme avait reçu 15 paquets de cartouches avant le départ de la caserne et après enquête il fut constaté que 33 hommes avaient utilisé d'un à l'intégralité des paquets de cartouches¹³⁸. Lors de cet épisode le détachement a bien été retenu, comme souhaité pour ce genre de cas par le ministère de la Guerre¹³⁹, afin de mener une enquête. Il n'y a malheureusement pas de suites pour cette affaire dans les archives consultées. Le caporal ivre et les hommes dont les cartouches manquaient ont très certainement été sanctionnés. Toutefois, beaucoup plus intéressante est l'attitude des sous-officiers et du chef de détachement qui n'ont eu aucune emprise sur leurs hommes, voire ont participé eux-mêmes, et les ont couverts par leurs déclarations lors de l'enquête.

Ces actes d'indiscipline relevés lors du transport de ce détachement ne sont pas des exceptions. À partir de 1916 ce type d'incidents vont se reproduire régulièrement, inquiétant toujours plus le commandement et les commissaires militaires chargés de faire régner l'ordre dans leur gare. Ces troubles sont causés par des détachements de renfort mais également par des trains de permissionnaires. Déjà en janvier 1916 la gare régulatrice de Gray demandait des mesures urgentes pour la surveillance des trains de permissionnaires, signalant une « indiscipline croissante », des officiers des commissions de gare « journallement insultés », et l'envahissement des cafés, débits, assortis de menaces aux hôteliers et débitants, les sous-officiers prenant également part à ces désordres et les trains partant vers le front étant les plus bruyants¹⁴⁰. Ce qui était encore plus inquiétant pour les autorités est que certains incidents ont eu lieu en présence de nombreux civils stationnant sur les quais au moment des faits. En plus des renforts de police, il est alors demandé d'interdire l'accès aux quais et pour cela de suspendre la vente des billets

¹³⁸ Voir les 6 différents rapports au sujet de cette affaire tous en date du 12 février in SHAT, 16N2816.

¹³⁹ SHAT, 16N2833, ministère de la Guerre, 10 octobre 1915 ; note 1446 du 4^e bureau, 2 octobre 1915.

¹⁴⁰ SHAT, 16N2826, janvier 1916, *fonctionnement de la gare régulatrice de Gray*.

de quai, particulièrement au moment du départ de détachements importants¹⁴¹.

Les archives consultées ne contiennent pas de trace d'incidents pour le mois de mars mais cela ne signifie pas qu'il n'y en ait pas eu. Au contraire les rapports des commissions régulatrices ou des commissaires militaires avant et après cette période laissent justement supposer que des incidents ont dû avoir lieu mais n'ont pas forcément été rapportés par écrit. Ainsi le tableau récapitulatif des incidents dans la zone d'action de la Régulatrice de Troyes d'avril à début juillet 1916¹⁴² indique bien qu'il ne se passe pas une semaine sans incidents plus ou moins graves. Ces incidents vont du signal d'alarme tiré sans raison aux tirs de fusil, en passant par divers vols et des actes de brimade sur le personnel des gares. Il ne s'agit ici que d'une partie du réseau des armées et le commissaire régulateur se voit obligé de préciser : « Il faudrait à ces incidents ajouter tous ceux qui n'ont pas fait l'objet de rapports mais qui sont quotidiens, bruit, tapage dans les gares, invectives aux agents, aux sentinelles, etc. »¹⁴³.

Fin juin 1916 la répétition des cas de tirs depuis les trains pousse l'autorité militaire à décider de ne plus envoyer de soldats (isolés ou en détachement) en possession de cartouches. Celles-ci seront confiées au chef de détachement qui les distribuera à l'arrivée et pour les isolés seulement une fois arrivés à leur corps¹⁴⁴. À cette occasion le commissaire régulateur de la IV^e armée confirme les troubles récurrents lors des transports de troupes : « L'excitation consécutive à des excès de boisson est presque générale dans tous les trains de troupes, (rocodes, journaliers, ou venant de l'intérieur) l'ivresse complète est même fréquente, il est à prévoir qu'avec les chaleurs et le relâchement de la discipline chez les isolés, les cas d'ivresse et d'insubordination se multiplieront. » Supprimer les cartouches pourrait alors, selon lui, éviter accidents et conseils de guerre aux soldats¹⁴⁵.

Au mois de juillet certains incidents persistent et les mesures se multiplient. Le 6 juillet 1916 un agent de la gare de Noisy-le-Sec inspecte de l'extérieur un train de permissionnaires à l'arrêt. Il est tout à coup frappé violemment par un soldat qui, le rejoignant sur la voie, le traite d'embusqué, le saisit à la gorge, lui assène plusieurs coups de poing et lui arrache sa casquette et son marteau. L'agent part alors chercher du secours et revenu avec le chef de gare et le commissaire militaire, ils se mettent en quête du coupable. Celui-ci se montre volontairement et en présence des deux responsables de la gare frappe de nouveau, à trois reprises, l'agent. Le commissaire

¹⁴¹ SHAT, 16N2833, ministère de la guerre, note du 7 janvier 1916 et du 18 janvier 1916.

¹⁴² Voir annexes.

¹⁴³ Tableau récapitulatif des incidents en gare avril-juin 1916 in SHAT, 16N2816.

¹⁴⁴ 16N2816, GQG, note pour le 4^e bureau du 24 juin 1916 et rapport du commissaire régulateur du 22 juin 1916.

¹⁴⁵ *Ibid.*

militaire part alors chercher la garde de la gare, composée de huit soldats et d'un sergent (chef du poste de garde), tandis que le permissionnaire coupable remonte dans son wagon. Il refuse ensuite de descendre ou de décliner son identité, le commissaire militaire monte alors dans le wagon pour tenter de raisonner l'homme. Face au refus d'obtempérer le commissaire militaire demande l'intervention de la garde qui s'y refuse, ayant été elle-même menacée d'être frappée par les permissionnaires du wagon. Le commissaire militaire remonte une seconde fois mais aucun garde ne le suit, malgré les ordres clairs et la menace de sanctions. Le commissaire militaire remonte alors une troisième fois dans le wagon mais d'autres permissionnaires interviennent pour l'en empêcher, dont l'un le frappe, lui déchire son uniforme et tente de le faire chuter du marchepied. Constatant alors l'impossibilité d'interpeller le premier coupable il tente d'arrêter l'autre soldat l'ayant frappé, qui le frappe à nouveau et sous la protection des autres permissionnaires « se cache si bien »¹⁴⁶ qu'il fut impossible de le retrouver. La décision est alors prise de séparer le wagon du reste du train, comme le prévoit le règlement. C'est alors que tous les occupants du wagon quittent celui-ci à contre-voie et retournent s'installer dans le reste du train. Finalement personne n'a pu être interpellé, le train repart avec du retard et aucun homme de la garde n'est venu au secours du commissaire militaire¹⁴⁷.

Exactement au même moment¹⁴⁸ une série de rapports émanant de la zone de la GR de Troyes alerte le commandement sur l'attitude toujours plus préoccupante des soldats (permissionnaires et renforts). La gare de Jessains est particulièrement touchée : « Les cas d'ivresse sont plus nombreux, les injures, les grossièretés envers le personnel militaire du service d'ordre et des agents du service technique, la mauvaise volonté apportée à se conformer aux formalités de contrôle et à la police des chemins de fer, provoquant des conflits presque journallement. L'état d'esprit pour certains de ces militaires n'est plus celui d'il y a quelque mois. On sent une surexcitation générale qui cherche à s'exprimer au-dehors au moindre incident et que quelques vauriens semblent vouloir provoquer pour les exploiter. » Le commissaire militaire de cette gare rapporte de très nombreux exemples de propos injurieux ou menaçants de la part des soldats, mais aussi de l'agacement face aux trains bondés (« si je ne pars pas aujourd'hui, je partirai demain, j'ai le temps d'aller à la boucherie ») ou face aux remarques des plantons (« Viens donc à Verdun, si tu étais là-bas tu ne ferais pas tant le malin ») ou encore des propos plus généraux au sujet des riches qui s'embusquent, de la guerre trop longue et même de son inutilité (« J'aime autant être Boche que d'être Français, je n'ai pas un pouce de terrain à défendre, je

¹⁴⁶ « cache » dans le texte.

¹⁴⁷ SHAT, 16N2816, documents du 6 et 7 juillet 1916, Noisy-le-Sec.

¹⁴⁸ *Ibid.*, documents du 5 et 6 juillet 1916.

m'en fous ! »)¹⁴⁹. Surtout il révèle des comportements très agressifs, pas seulement envers les militaires et les employés de la gare mais envers les habitants de la ville chez qui les permissionnaires font même irruption. Le commissaire s'étonne des propos tenus à voix haute, et dont les auteurs semblent certains « d'avoir l'approbation de ceux qui les écoutent et les entourent ». De plus, ces faits et gestes sont souvent l'œuvre de sous-officiers ou de soldats décorés de la croix de guerre. Le commissaire militaire tient à souligner que cela ne concerne pas la majorité des permissionnaires. Toutefois, puisqu'ils sont suffisamment nombreux et surtout bruyants, il craint pour le futur maintien de l'ordre et de la discipline. D'autant que le silence et la non-réaction des autres équivalent à une solidarité avec les auteurs de troubles. Enfin il admet que cette « surexcitation », si souvent dénoncée dans les rapports, est en lien avec la longueur de la guerre : « il n'est pas rare d'entendre dire : L'affaire n'en finit pas, nous y passerons tous » ou bien « à quand la bonne blessure ? »¹⁵⁰.

Premières mesures et sanctions

Dans l'affaire de Noisy-le-Sec des sanctions furent prises contre la garde et son sergent et le commissaire militaire fut remplacé pour manque d'autorité mais également car il n'avait pas fait positionner d'officier sur le quai, ni averti le commissaire régulateur de l'incident ainsi que les autres gares du parcours¹⁵¹. Face à la multitude de petites affaires en gare de Jessains l'autorité du commissaire militaire n'est pas remise en cause. Il est même soutenu par son commissaire régulateur qui vante ses qualités relationnelles avec les soldats, explique le contexte compliqué dans cette gare et pointe du doigt les insuffisances de moyens. La situation à Jessains n'est pas simple puisque chaque matin et chaque soir les deux courants de permissionnaires (aller et retour) se croisent durant deux heures. Ce sont donc entre 2 500 et 3 000 permissionnaires qu'il faut orienter, contrôler et dont les titres de permission doivent être timbrés. « On ne peut songer à réprimer tous les propos entendus ni même à faire des observations à ceux qui les tiennent, d'autant plus que [...] les gradés présents ou les bons sujets, qui sont encore les plus nombreux, laissent faire et ne cherchent pas à calmer les hommes les plus bruyants. »¹⁵² Le commissaire régulateur ne pensait d'ailleurs pas devoir soucier le commandement en lui signalant les incidents survenus dans sa zone d'action. Mais ils se sont tellement multipliés et dénotent « un

¹⁴⁹ L'intégralité du document est à retrouver en Annexe.

¹⁵⁰ SHAT, 16N2816, 5 juillet 1916, *commissaire militaire de la gare de Jessains*.

¹⁵¹ *Ibid.*, *direction des chemins de fer*, Meaux, le 9 juillet 1916.

¹⁵² *Ibid.*, *commissaire régulateur de Troyes*, 6 juillet 1916.

état d'esprit particulier » qu'il faut empêcher de se développer pour ne pas mettre toute la discipline en danger¹⁵³.

Pour le commissaire régulateur le problème vient de l'encadrement des troupes lors de leurs déplacements. Les cadres de conduite trop peu nombreux, à qui on confie les troupes juste avant le départ, se retrouvent face à des hommes ivres qu'ils ne connaissent pas, « en ont littéralement peur et n'ont aucune autorité ». Il propose alors plusieurs mesures : Les détachements devraient se limiter à 50 hommes au maximum et être encadrés par des « gradés expérimentés et énergiques » dont l'accompagnement de détachements serait la seule mission. Connaissant les gares à risque du parcours et accumulant toujours plus d'expérience, ils seraient plus aptes à prendre les bonnes mesures. Cette limitation à 50 hommes devrait concerner particulièrement les « corps spéciaux », c'est-à-dire l'infanterie coloniale, les zouaves, les tirailleurs, les bataillons d'Afrique. Le commissaire régulateur réitère également sa demande¹⁵⁴ de ne pas fournir de cartouches aux détachements d'hommes venant de l'intérieur puisqu'il n'est pas rare d'entendre les soldats en gare menacer d'aller chercher leurs fusils dans les wagons. Il revient également sur le service d'ordre dans les gares, et particulièrement sur la position complexe des commissaires militaires à la tête de ce service, censés assurer le maintien de la discipline et arrêter les auteurs de troubles. Il admet que certains commissaires sont âgés, n'ont pas un tempérament militaire, manquent d'énergie et ont « presque peur des perturbateurs »¹⁵⁵.

C'est un reproche presque classique fait aux commissaires militaires qui ne mettent pas assez d'énergie, quand ils ne se cachent pas tout simplement face aux soldats agités. En septembre 1915, à propos du bon ordre dans les gares, l'Etat-Major dénonçait déjà certains commissaires militaires et leurs rapports des incidents trop imprécis et ne permettant pas de retrouver les auteurs de troubles : « D'autre part, ces rapports témoignent fréquemment de l'hésitation ou de la faiblesse de ceux qui les ont établis »¹⁵⁶.

Toutefois pour le commissaire régulateur de Troyes cette faiblesse s'explique et est même « excusable » face à la surexcitation des hommes et des moyens bien faibles de répressions dont disposent les commissaires militaires. Surtout il rappelle une vérité essentielle durant cette guerre : « D'abord, pour l'homme qui revient du front, tout officier de service dans une gare, même une gare de ravitaillement, est un « embusqué » qu'il méprise au fond de lui-même et

¹⁵³ SHAT, 16N2816, *commissaire régulateur*, 5 juillet 1916.

¹⁵⁴ déjà formulée le 9 et le 22 juin 1916.

¹⁵⁵ SHAT, 16N2816, *commissaire régulateur*, 5 juillet 1916

¹⁵⁶ SHAT, 16N2833, *note pour les commissaires militaires des réseaux du 6 septembre 1915*.

auquel, même de sang-froid, il n'obéit qu'à contrecœur. »¹⁵⁷ Pour le commissaire régulateur, l'ivresse des hommes qui boivent avant de partir et trouvent tous les moyens pour continuer en cours de route, est « la grande cause déterminante de tous les excès commis ». Il faudrait par exemple interdire la vente de vin à emporter aux buffets des gares. Toutefois si l'ivresse explique le comportement des soldats, le problème de la faiblesse des commissaires militaires et du maintien de la discipline en général vient du service d'ordre insuffisant : « Sauf dans les grandes gares, les postes de police ont été supprimés. Mais ces postes de police eux-mêmes sont pour ainsi dire sans valeur car ils ne sont composés que d'hommes des bataillons d'étapes, R.A.T. âgés, inaptes, peu énergiques, sur lesquels on ne peut compter et qui préfèrent se laisser injurier ou laisser échapper un prisonnier plutôt que de risquer un mauvais coup. »¹⁵⁸ Pour le commissaire régulateur la seule solution est l'intervention d'une autre force de l'ordre : « Seule la gendarmerie pourrait avoir encore quelque action et à la condition qu'elle-même soit énergique, c'est-à-dire qu'elle soit en force, qu'elle soit très surveillée, encouragée et punie très sévèrement lorsqu'elle n'aurait pas fait tout ce qu'elle devait. »¹⁵⁹ Il dispose lui-même seulement de 12 gendarmes pour l'ensemble de sa zone d'action et les conserve pour la gare de Troyes qui est, elle aussi, le théâtre de nombreux incidents quotidiens. Ces gendarmes doivent, en principe, assurer en plus le service d'escorte pour les prisonniers. Un rôle qu'ils ne peuvent déjà plus assumer pleinement et qui est donc délégué à des douaniers et hommes de troupes mais qui souvent ne savent pas empêcher les évasions¹⁶⁰. Il souhaite donc que le service de gendarmerie soit renforcé dans l'espace ferroviaire¹⁶¹.

Conscient que cela nécessite de gros effectifs le commissaire régulateur rappelle que le personnel de gendarmerie aux Armées, particulièrement celui des Étapes, a été constitué en vue de la guerre en pays ennemi. Il est, à défaut d'être de l'autre côté de la frontière, employé dans la zone des Étapes pour assurer la surveillance des routes, le service de circulation des voitures, l'examen des sauf-conduits, comme à Chalons où ils seraient très nombreux. Des missions pour lesquelles ce personnel semble doubler le service de police ou de gendarmerie du territoire. Le commissaire régulateur estime en effet qu'environ 150 gendarmes sont absorbés à la surveillance des routes de la zone des Étapes en plus d'un escadron de cavalerie d'étapes et de la gendarmerie régionale. À quoi s'ajoutent des compagnies de douaniers employées dans des

¹⁵⁷ SHAT, 16N2816, *commissaire régulateur*, 5 juillet 1916

¹⁵⁸ SHAT, 16N2816, *commissaire régulateur*, 5 juillet 1916.

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁰ *Ibid.*, doc 6 juillet.

¹⁶¹ Les gendarmes ont aussi un moyen plus efficace de lutte que les patrouilles militaires, ils peuvent pénétrer chez les débitants. SHAT, 16N2816, *commissaire régulateur*, 5 juillet 1916.

services divers, par exemple les dépôts d'éclopés et qui pourraient renforcer le service d'ordre dans les gares et les trains¹⁶². Il sera finalement décidé que les gares de Jessains et de Noisy-le-Sec nécessitent d'urgence un renfort de huit gendarmes chacune puisqu'elles sont établies en dehors de la zone des Étapes. Ces gendarmes devront avoir des consignes très fermes allant jusqu'à l'usage de leurs armes si nécessaire¹⁶³.

Ces différents rapports rédigés par le commissaire régulateur de Troyes vont déboucher sur des propositions concrètes pour améliorer la discipline au sein des trains et des gares, particulièrement au sein de la zone des armées et entre celle-ci et la capitale : établissement d'un service d'ordre spécial dans tous les trains de permissionnaires composé d'un officier, d'un sous-officier, de huit hommes accompagnés de deux gendarmes. Installation de trois gendarmes dans les gares de bifurcation des trains de rocade et de permissionnaires afin que jour et nuit deux gendarmes soient en poste pour récupérer les hommes arrêtés par leurs collègues présents dans les trains. Chaque localité contenant une brigade de gendarmerie régionale devra mettre en gare de cette localité un gendarme en service à la gare au passage de ces trains. Participation au service d'ordre des GVC dans les gares où ils sont présents au moment du passage de ces trains, soit en remplacement du commissaire de gare, pour les gares qui n'en ont pas, soit en se mettant à la disposition de celui-ci¹⁶⁴. Des propositions pour la présence de gendarmes lors des arrêts en gare dans la zone des armées¹⁶⁵, pour l'accompagnement systématique des détachements sur le chemin de la gare par « des piquets en armes » ou encore la constitution d'une garde de police à bord de chaque train militaire¹⁶⁶ avaient déjà été émises en janvier 1916. Cependant ce sont bien les propositions du commissaire régulateur de Troyes qui dans le courant du mois de juillet vont être reprises, bien souvent mot pour mot, par le Grand Quartier Général et la Direction des Chemins de Fer rattachée à celui-ci^{167 168 169 170}. La réduction à 50 hommes pour le détachement des corps spéciaux est également reprise par le commandement¹⁷¹. Des gendarmes vont donc venir renforcer le service d'ordre dans les gares et au sein des trains. Ils se placeront sous

¹⁶² SHAT, 16N2816, *commissaire régulateur*, 5 juillet 1916.

¹⁶³ *Ibid.*, *direction des chemins de fer*, Meaux, le 9 juillet 1916

¹⁶⁴ Pour toutes ces mesures voir : SHAT, 16N2816, *commissaire régulateur*, 5 juillet 1916.

¹⁶⁵ *Ibid.*, janvier 1916. *Fonctionnement de la gare régulatrice de Gray*.

¹⁶⁶ SHAT, 16N2833, *ministère de la guerre*, 18 janvier 1916.

¹⁶⁷ Service d'ordre spécial pour les trains de permissionnaires : SHAT, 16N2833 *document 1581 du GQG le 18 juillet 1916*; *note du 24 juillet 1916 (Bourget)*; *note 248 du 19 juillet 1916*.

¹⁶⁸ Installation de trois gendarmes dans les gares de bifurcation : SHAT, 16N2833, *note 1474 du GQG le 18 juillet 1916*.

¹⁶⁹ Un gendarme en service à la gare pour les localités disposant d'une brigade de gendarmerie régionale : SHAT, 16N2833, *document 1478 du GQG le 18 juillet 1916*; *note du 24 juillet 1916 (Bourget)*; *document 1010/3 du 19 juillet 1916*; *note 248 du 19 juillet 1916*.

¹⁷⁰ Participation au service d'ordre des GVC : SHAT, 16N2833, *document 1477 du 18 juillet 1916*.

¹⁷¹ SHAT, 16N2833, *note 248 du 19 juillet 1916*.

l'autorité des commissaires militaires dont la police des gares dépend « entièrement »¹⁷².

Le renforcement du service d'ordre pour les trains de rocade, c'est-à-dire ceux qui concernent les transports de détachement (renfort) est également proposé par le commissaire régulateur de Troyes. Il devrait être composé d'un adjudant à la tête de huit hommes, et surtout accompagné de deux gendarmes. Cette proposition ne semble pas avoir été retenue par le GQG, du moins pas complètement. C'est à l'appréciation des commissaires régulateurs de décider pour leur zone d'action si des postes de gendarmes doivent être placés, non dans les trains, mais dans les gares de bifurcation traversées par ces trains de rocade, mais également par ceux des permissionnaires¹⁷³. Une décision qui fut par exemple prise par le commissaire régulateur du Bourget pour « les gares de bifurcation les plus importantes de la zone des Armées »¹⁷⁴. Les documents à ce sujet ne précisent malheureusement pas si ce poste de police sera le même que pour la garde des prisonniers ou s'il doublera celui-ci.

À l'occasion de cette série de décisions du mois de juillet 1916 concernant le maintien de l'ordre dans les trains et les gares, via le renforcement des services d'ordre, il est rappelé que les commissaires militaires « devront s'efforcer de maintenir ou de rétablir l'ordre avec fermeté mais aussi avec tact et modération de manière à éviter que certains incidents ne puissent prendre des proportions regrettables »¹⁷⁵. Une remarque qui vient confirmer ce rôle compliqué des commissaires militaires. C'est pour renforcer leur position que cette augmentation du service d'ordre a été décidée. Toutefois le choix des hommes le composant laisse encore à désirer. Il est étonnant de voir le commissaire régulateur de Troyes, qui reconnaissait lui-même la faculté des soldats à désigner tout homme travaillant dans les gares comme un embusqué, proposer l'aide de la gendarmerie pour renforcer ce service. Les gendarmes qui sont certainement les plus à même de mener ce style de mission à bien, mais qui sont également les embusqués modèles pour les poilus.

Le 10 juillet 1916 le GQG informe les commissions de réseau et les commissions régulatrices que depuis le 5 juillet la surveillance des trains de permissionnaires entre la zone des armées et celle de l'intérieur sera assurée par « une garde de police fournie par les dépôts de l'intérieur » qui fera des aller-retour entre ces deux zones¹⁷⁶. Pour les trains allant directement des Armées sur Paris la garde devra être assurée par un adjudant prélevé sur les formations d'Étapes¹⁷⁷.

¹⁷² SHAT, 16N2833, note 2769 pour les commissaires militaires du 29 juillet 1916

¹⁷³ *Ibid.*, note 248 du 19 juillet 1916.

¹⁷⁴ *Ibid.*, note du 24 juillet 1916 (Bourget).

¹⁷⁵ *Ibid.*, note 248 du 19 juillet 1916.

¹⁷⁶ *Ibid.*, note 1849 du 10 juillet 1916.

¹⁷⁷ SHAT, 16N2833, note 8629 du 6 juillet 1916.

Dans un cas comme dans l'autre il s'agit donc de militaires qui ne sont pas présents au front ou même dans la zone des armées. Autrement dit et à la façon des poilus, des « planqués ». Si les permissionnaires du front au cours de leur voyage en train questionnaient ces hommes sur leur expérience de combattant, la crédibilité de ces derniers serait très rapidement mise en cause. De même il semble surprenant que le GQG imagine que la présence d'un seul gendarme sur un quai lors d'arrêts en gare, et malgré la présence dans le train d'un service d'ordre, suffise à maintenir l'ordre et la discipline. Il faut toujours conserver à l'esprit ce que représente un train de permissionnaires en nombre, des centaines de soldats qui se retrouvent face à une petite dizaine de policiers militaires et gendarmes.

Le problème de la distribution des cartouches pour les renforts partant des dépôts de l'intérieur, mais aussi pour les soldats isolés¹⁷⁸, est également pris en compte par le commandement¹⁷⁹. Toutefois s'il fut d'abord décidé au mois de juillet de distribuer les cartouches seulement à l'arrivée aux gares régulatrices¹⁸⁰, c'est finalement une fois les soldats arrivés au front que la distribution devra avoir lieu¹⁸¹. Une décision justifiée par les trop nombreux incidents, principalement des tirs depuis les trains, ayant encore lieu durant les transports. Preuve que malgré la volonté du commandement de renforcer la discipline, les incidents ne disparaissent pas durant l'été 1916.

Responsabilité des officiers

Un autre phénomène tenace durant le conflit et qu'il est très important de mettre rapidement en lumière correspond au comportement des chefs de détachements et d'une façon plus générale des officiers ou sous-officiers présents dans les trains lors d'incidents. En octobre 1915 à propos des dégradations volontaires du matériel au sein des trains commis par les permissionnaires et les détachements de renfort, le ministre de la guerre écrivait : « Ces faits regrettables sont dus presque toujours au manque d'énergie des chefs de détachement ». Il insistait également sur l'importance d'avoir une liste avec les noms des chefs de wagons responsables¹⁸². Le 7 janvier 1916, le 4^e bureau du ministère de la guerre rappelle à tous les commissaires militaires, au sujet du maintien de l'ordre dans les gares et les trains, que « le concours le plus absolu et le plus énergique » doit leur être apporté par les cadres de conduite et les chefs de détachement.

¹⁷⁸ *Ibid.*, note 1669 du GQG du 18 juillet 1916.

¹⁷⁹ *Ibid.*, note du 24 juillet 1916 (Bourget) ; + document 1581 du GQG le 18 juillet ; note 248 du 19 juillet 1916.

¹⁸⁰ *Ibid.*, note du 25 juillet 1916.

¹⁸¹ *Ibid.*, note 3316 du GQG du 3 septembre 1916.

¹⁸² Document du 16 octobre 1915, in AML, 115 II 53, Circulaire n° 159, 24 octobre 1915. À propos de ces chefs de wagons ou de compartiments voir également SHAT, 16N2833 document 6867 du 18 juillet 1916.

Cela ayant déjà fait l'objet de trois notes en septembre et octobre 1915¹⁸³.

Un soutien prévu depuis le début du conflit puisque la surveillance des rames est initialement confiée aux cheminots mobilisés et aux officiers et sous-officiers qui les empruntent. Une idée de régulation interne qui s'avère vite illusoire en raison des séparations du train en trois classes et de l'impossibilité dans la plupart des trains de circuler d'un bout à l'autre en dehors des arrêts, mais surtout à cause de l'attitude de ces gradés¹⁸⁴.

Le commissaire régulateur de Troyes ne manque pas de soulever ce problème dans ces propositions faites début juillet 1916. Il demande que les gradés n'oublient pas que d'être permissionnaire ne « les délie pas » de leur devoir de maintien de l'ordre et d'intervention en cas de troubles causés par des hommes voyageant avec eux. Selon le commissaire si ces gradés permissionnaires usaient de leur autorité « bien des faits ne se passeraient pas »¹⁸⁵. Un devoir rappelé par le GQG à l'ensemble des commissaires militaires de la zone des armées deux semaines plus tard¹⁸⁶. Des gradés qui devront être sanctionnés sévèrement en cas de manquement à leur devoir¹⁸⁷.

Le fossé séparant les instructions du commandement ainsi que la volonté des commissaires militaires et l'attitude des gradés présents dans les trains semble important. Comme le prouve cet épisode en gare du Bourget en février 1917 lors du déplacement d'un bataillon. Un soldat légèrement pris de boisson « cause du scandale » dans la gare et se montre impertinent avec les employés techniques du Bourget (et des gares précédemment traversées). Ce n'est que sous la menace de signaler le début du refus d'obéissance qu'il accepte de descendre de son wagon et de décliner son identité au commissaire militaire, tout en refusant d'indiquer où se trouve le chef du détachement. Le départ du train est alors retardé le temps de trouver ce chef. « Ce dernier sommé d'intervenir pour mettre fin à l'incident dont il s'était d'ailleurs complètement désintéressé a paru étonné d'avoir à se déranger pour obtenir de cet homme les renseignements que celui-ci ne voulait pas donner »¹⁸⁸. Cet exemple démontre bien la différence d'appréciation des consignes pour le maintien de la discipline entre un gradé du front et un commissaire militaire de l'arrière. Ce soldat a certes causé du scandale mais n'a pas commis d'acte de violence ou de dégradation. Pour autant son comportement est répréhensible au sens strict du règlement,

¹⁸³ SHAT, 16N2833 *document du 7 janvier 1916* qui rappelle la note 1267 du 6 septembre 1915, la note 1446 du 2 octobre 1915 et la note 46 4/11 du 10 octobre 1915.

¹⁸⁴ Louis N. PANEL, *La grande guerre des Gendarmes, op. cit.*, p. 363-364.

¹⁸⁵ SHAT, 16N2816, *commissaire régulateur*, 5 juillet 1916.

¹⁸⁶ SHAT, 16N2833, *note 248 du 19 juillet 1916*. Rappel également fait par le commissaire régulateur du Bourget *in* SHAT, 16N2833, *note du 24 juillet 1916 (Bourget)*.

¹⁸⁷ SHAT, 16N2833, *note 1669 du GQG du 18 juillet 1916*.

¹⁸⁸ SHAT, 16N2816, *document du 6 février 1917*.

ce qui semble évident, et méritant une intervention, aux yeux du commissaire militaire pendant que le gradé en charge de l'ordre parmi ses troupes ne voit pas de motif d'intervention. Dans ce cas, on constate deux interprétations. Peut-on alors accuser de zèle le commissaire militaire ? Une chose est certaine, quelques mois plus tard en pleine crise de l'Armée française ce genre « d'incident » ne retiendra plus de la même manière l'attention des commissaires militaires qui feront alors face à des situations bien plus préoccupantes par leur violence et leur régularité.

1917 : une constante...

Les incidents dans l'espace ferroviaire ne s'arrêtent donc ni en 1916 ni début 1917 et ne se limitent pas non plus à la zone des armées ou aux gares régulatrices proches de Paris. Le 2 janvier 1917 en gare de Castelsarrazin (Tarn-et-Garonne) un soldat « plusieurs fois blessé, paraissant surexcité par la boisson » et en compagnie de son frère, également soldat, prend à partie depuis le train des médecins-majors présents sur le quai en critiquant la manière dont il avait été soigné par les médecins militaires. Les médecins-majors accompagnés d'officiers préfèrent ignorer les apostrophes de ce soldat mais le gendarme de service intervient et veut lui imposer le silence. Le soldat accompagné de son frère descend alors du train et ensemble ils menacent le gendarme « de lui faire un mauvais parti ». L'intervention du chef de gare réussit à calmer les deux soldats, à les faire remonter dans le train dont le signal de départ fut immédiatement donné. Au moment où le train se mit en marche plusieurs soldats poussèrent des cris hostiles envers les officiers et quelques-uns crièrent « à bas la guerre ». « Bien que cet incident n'ait duré que quelques minutes, il a péniblement impressionné les assistants »¹⁸⁹. Au-delà du problème posé par la présence du public en gare qui assiste à cet incident, il est clair qu'après plus de deux ans de guerre certains gradés de l'arrière sont en quelque sorte habitués aux remarques désobligeantes et aux provocations des soldats du front. Certains préférant l'ignorance à la confrontation, même avec tact : confrontation pourtant justifiée et réclamée par le commandement, à laquelle d'autres, à leur péril, se risquent encore.

Avant d'étudier la suite des désordres et de l'indiscipline en gare pour le reste de la guerre, il faut se demander pourquoi les soldats ont agi de cette manière ?

Les exemples exposés pour l'avant printemps 1917 montrent bien que les permissionnaires posent déjà problème mais également les détachements de renforts. Pourtant une différence majeure existe entre ces deux catégories. Les permissionnaires du front ont déjà tous fait l'expérience de la guerre alors que ce n'est pas le cas pour la plupart des hommes envoyés des dépôts

¹⁸⁹ SHAT, 16N1541, rapport du commissaire spécial de Montauban, 2 janvier 1917.

vers le front. Ces derniers se sentent certainement plus proches des poilus, qu'ils ne sont pas encore réellement, que des « embusqués » travaillant dans les gares ou des forces de l'ordre chargées de l'encadrement durant les transports. Cette différence peut tout de même expliquer que les injures faites aux personnels des gares sont beaucoup moins fréquentes dans les détachements de renfort que dans les trains de permissionnaires. Les renforts se contentant surtout de tirer, casser et de détériorer. Les permissionnaires ne tirent pas (théoriquement ils n'ont pas d'armes avec eux) mais cassent, volent, et provoquent les personnels des gares et les gardes de police. Pour les renforts on peut supposer que cette agitation est le signe d'une protestation, d'un refus d'aller à la guerre, du moins d'y aller dans ces conditions, par exemple sans avoir revu leur famille. Il faut également se rappeler que les désordres semblent concerner souvent des troupes coloniales. La peur de mourir, le refus d'une guerre qu'ils n'ont pas décidé de faire, l'impression, même loin du front, que la vie des hommes n'est pas économisée par le commandement sont autant de raisons pouvant entraîner ce refus. Ou s'agit-il simplement d'une sorte de rite, d'une manière de passer dans un autre monde, celui des combattants ?

Un rite c'est ce qui semble être le cas pour les transports de permissionnaires. C'est ce qu'explique Antoine Prost, soulignant que les trains de permissionnaires ont toujours été remplis de cris, de chansons, de bagarres, de vitres et de portes brisées, et où les contrôleurs ne se laissaient généralement pas voir¹⁹⁰. Un rite prolongé durant la guerre et prenant une ampleur encore inédite. Un rite qui consiste par exemple à brocarder le chef de gare en chantant qu'il est cocu ou en passant ses nerfs sur les sièges, les portes ou les vitres. Le permissionnaire est désigné comme « un être destructeur par excellence, destructeur sans discernement, [...] sans songer un seul instant qu'il agit à l'encontre de ses propres intérêts »¹⁹¹. Mais ces dégradations semblent aussi être dues en partie aux wagons trop exigus et au manque de place, conséquences de la surpopulation au sein des trains. À cela s'ajoutent le désintérêt des compagnies pour le bien-être des permissionnaires, mais aussi des détachements en déplacement, et la difficile combinaison des wagons appartenant à différentes compagnies qui a parfois pour conséquences l'absence de chauffage ou d'éclairage. Des documents attestent également que le signal de départ des trains n'est pas assez fort pour être entendu sur toute la longueur du train et que des permissionnaires manquent de rater ou ratent leur train¹⁹².

¹⁹⁰ Antoine PROST : *Les permissionnaires du front face aux cheminots pendant la Première Guerre mondiale. Conclusion*, Revue d'histoire des chemins de fer, 36-37, 2007, p. 106-109. <http://journals.openedition.org/rhcf/103>

¹⁹¹ SHAT, 16N2404, document 348 du 15 août 1917 (Bourget).

¹⁹² SHAT, 16N2851, commission régulatrice, 18 septembre 1916 ; note pour les commissaires militaires, 18 août 1916 ; note pour les commissions de réseau, 28 août 1916 ; 16N2833, note pour les commissions de réseau, 3 janvier 1916 ; 16N2826, janvier 1916, fonctionnement de la gare régulatrice de Gray.

La constatation et la reconnaissance des dégradations au sein des trains sont une des missions des commissaires militaires qui doivent aussi rechercher les auteurs présumés et les faire arrêter. Une mission qui les rend encore plus détestables pour les soldats du front et qui reste tout au long du conflit extrêmement compliquée à appliquer au vu des rappels fréquents de leur hiérarchie à ce sujet. De plus il était prévu de conserver en gare les chefs de wagons ou de détachement pouvant aider à retrouver les coupables. Un élément de tension supplémentaire entre ces gradés et les commissaires militaires. Il n'y a donc pas une mais bien des raisons qui, mises bout à bout, peuvent expliquer le comportement des poilus durant leur transport aller et retour entre le front et l'arrière. Détériorer c'est aussi s'exprimer et dénoncer les mauvaises conditions de transports, même si de façon brutale et contre-productive puisque les soldats en sont les premières victimes.

Face à cette diversification des sources du mécontentement, la principale, et systématique, réponse de la part du commandement fut, du début de guerre jusqu'au printemps 1917, une augmentation de l'encadrement et de la répression. À partir du mois de mai 1917 ce mécontentement se généralise et devient beaucoup plus visible, provoquant tout à coup une réaction du commandement concernant les infrastructures en gare mais surtout concernant la gestion des gardes de police. Un commandement très inquiet de l'agitation dans les gares et les trains, d'autant plus que ces scènes sont vites connues sur le front¹⁹³.

...qui empire

Les documents au sujet des actes d'indiscipline au sein de l'espace ferroviaire dans la dernière moitié de l'année 1917 abondent dans les archives françaises. Une documentation qui peut aussi avoir une tendance à amplifier les événements de cette période. Certes cette période fut exceptionnelle et le regain d'actes d'indiscipline n'est pas à remettre en cause. Toutefois il s'agit précisément d'une recrudescence très documentée parce que le commandement souhaite qu'elle le soit. Les commissaires militaires doivent fournir des rapports journaliers à partir du 31 mai 1917, qu'il y ait matière à les remplir ou non, sur les incidents au sein de leur gare¹⁹⁴. L'ensemble du personnel travaillant dans les gares et les trains est encouragé à signaler le moindre problème rencontré avec les soldats ou même les civils. Tandis qu'avant mai 1917 des incidents n'étaient pas relayés, à partir de cette période, et jusqu'à ce que la situation se soit clairement améliorée, les incidents sont eux, théoriquement, tous remontés via la voie hiérar-

¹⁹³ SHAT, 16N298, GQG, 5 juin 1917 (*contrôle postal*).

¹⁹⁴ SHAT, 16N2405, *télégramme du 30 mai 1917*.

Ils doivent également fournir un rapport détaillé sur les 15 derniers jours de mai.

chique. La situation est exceptionnelle mais la loupe fixée dessus, permettant l'observation de l'expression de la crise, l'est aussi. C'est ce qui peut expliquer que dans de nombreux rapports les cris séditieux, qui semblent être le moyen de protestation le plus utilisé, soient qualifiés d'« habituels » ou que certaines gares écrivent « R.A.S à l'exception de cris séditieux » sans même les nommer puisque ce sont souvent les mêmes : « à bas la guerre », « vive la révolution » et le chant de « l'internationale »¹⁹⁵.

Cette période exceptionnelle doit être analysée mais ne peut être ici trop développée au risque d'être trop volumineuse. Elle commence dans le courant du mois de mai 1917 et se termine dans le courant du mois de juillet 1917, même si ses conséquences se font ressentir au-delà de l'été 1917. Guy Pedroncini affirmait il y a plus de 50 ans que la zone géographique des incidents dans l'espace ferroviaire était bien plus étendue que celle des mutineries, notamment parce qu'il était impossible d'empêcher les contacts entre soldats d'unités différentes au sein des trains¹⁹⁶. Remarque évidemment valable puisque les mutineries se sont principalement limitées à la zone directe du front et des cantonnements tandis que les scènes de désordre dans les gares s'étendent à l'ensemble de la zone des armées, des gares parisiennes et de sa région, et même dans des gares très reculées de l'arrière.

C'était déjà le cas avant la crise dans l'armée française mais dans une proportion bien plus faible. À partir de mai 1917 les soldats qui traversent la France en train se font, pour certains, les propagateurs du mécontentement exprimé au front et dans les cantonnements. Ce n'est pas tant la nouvelle des mutineries que les permissionnaires colportent¹⁹⁷ mais bien le ras-le-bol général de la guerre, du gouvernement français et du commandement militaire qui la prolongent, et la dénonciation des jusqu'au-boutistes de l'arrière, porteurs d'une vision complètement en décalage avec l'opinion de la plupart des soldats. À tout cela s'ajoutent les raisons réelles de la crise et de son expression qui sont plutôt liées aux conditions de vie au front et dans les cantonnements¹⁹⁸ et les conditions de transport lors des permissions.

Il est également très important de saisir que ces incidents se produisent dans des trains et des gares souvent bondés. En effet après l'échec de l'offensive Nivelle, les permissions vont reprendre leur taux normal et celui-ci va être atteint immédiatement. Les corps d'Armée envoient trop vite et trop nombreux les permissionnaires vers l'arrière au lieu d'échelonner les départs sur plusieurs jours. Ce taux, équivalant normalement à 1,3 % par jour de l'effectif de

¹⁹⁵ Voir par exemple les rapports du 12 et 13 juin 1917 in SHAT, 16N298.

¹⁹⁶ Guy PEDRONCINI, *Les mutineries de 1917*, op. cit., p. 98.

¹⁹⁷ Même si ce cas de figure n'est pas inexistant, voir : SHAT, 16N1541 *ministère de la guerre*, 8 juillet 1917.

¹⁹⁸ Comme les avantages des officiers, le prix du vin, ou encore les exercices inutiles dans les cantonnements.

chaque Armée est largement dépassé, certaines unités, revenant du combat, sont même envoyées par moitié en permission. Ce problème, engendrant un enlèvement difficile de tous les permissionnaires par voie ferrée, est signalé dès le 21 mai et conduit mi-juin au constat suivant : « une des causes principales de désordre sur les voies ferrées est l'afflux irrégulier et inopiné des permissionnaires »¹⁹⁹. Ce dépassement du taux prouve une fois de plus la mauvaise entente entre services de chemin de fer et chefs militaires, ces derniers restant éloignés de la réalité de l'encombrement du réseau et des gares. Ici ce n'est pas une mésentente entre les cheminots civils et le Militaire mais entre les chefs militaires et les commissaires régulateurs, militaires eux-mêmes, qui n'ont pas été prévenus de l'affluence à venir. Certaines gares prévues pour accueillir 16 000 permissionnaires par jour en voient passer 28 000²⁰⁰. Rien d'étonnant à ce que tous les gens travaillant en gare aient été dépassés et incapables d'accomplir leur mission dans de bonnes conditions, augmentant ainsi le mécontentement des soldats.

Les rapports des gares de la zone des armées durant la période allant de mi-mai à septembre 1917 mettent en lumière les formes de violences diverses qui ont pu s'exercer dans l'espace ferroviaire. Les cris et chants séditieux sont légion ainsi que les dégradations sur le matériel. Les jets de pierres sur les employés des gares ou les forces de police et de gendarmerie ne sont pas rares et certains wagons sont même remplis de cailloux. La violence physique, ou les tentatives d'être violent, à coups de main, de pied, de bouteilles, de couteau et même de barres de fer s'exercent sur les mêmes cibles. Les commissaires militaires sont brutalisés, jetés au sol, frappés et injuriés, des agents des compagnies sont roués de coups. Des coups de feu sont tirés, des drapeaux rouges parfois accrochés aux wagons. L'ivresse semble encourager certains comportements mais n'est pas systématique chez les auteurs de troubles. Par contre les boissons alcoolisées sont recherchées dans les buvettes mais aussi en dévalisant des fûts contenus dans les wagons des trains de marchandises que les soldats n'hésitent pas à prendre d'assaut. Les incidents au cours de cette période prouvent une fois de plus que les soldats se sont parfaitement habitués au train et à son environnement. Les signaux d'alarmes sont souvent tirés pour entraver la bonne marche du train (on demande même de retirer ce système pour les trains de permissionnaires.), les wagons sont décrochés ou encore les soldats s'allongent sur les voies pour empêcher que le train démarre. La volonté de certaines unités mutinées de monter sur Paris, qui ressort des études au sujet des mutineries²⁰¹, se confirme dans les rapports de certaines gares. Ainsi en gare de Noyant le 129^e d'infanterie qui cantonne dans les environs, parvient à entraîner

¹⁹⁹ SHAT, 16N2405, *documents du 21 mai 1917 et du 16 juin 1917*.

²⁰⁰ Anne DESPLANTES, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 270.

²⁰¹ Voir notamment pour ce fait bien connu : Guy PEDRONCINI, *Les mutineries de 1917*, *op. cit.*, p. 114-117.

dans une manifestation le 36^e et ensemble ils tentent d'embarquer les permissionnaires d'un train se dirigeant vers le front avant de réclamer au chef de gare un train pour Paris²⁰². Preuve qu'en plus de cette volonté de joindre la capitale pour exprimer leur colère, les mutins voient les permissionnaires sur le retour comme de potentiels compagnons de protestations.

Face à ces trains remplis de soldats agités les aveux de faiblesse de la part des commissaires et surtout des gardes de police sont nombreux. Les ordres ne sont pas exécutés, généralement par peur, les soldats coupables souvent relâchés, voire impossible à arrêter face aux menaces de leurs camarades toujours en surnombre par rapport aux forces censées maintenir l'ordre. À quoi s'ajoute, malgré les ordres de 1916 et les nouveaux de 1917, la passivité des sous-officiers présents dans les trains de permissionnaires.

Tous ces troubles sont relevés, rapportés et consignés pour l'ensemble de la zone des armées. Il n'y a pas une zone d'action d'une gare régulatrice qui ne soit touchée. Encore une fois il ne faut ni en exagérer ni en diminuer l'importance. Beaucoup de ces rapports journaliers de la part des régulatrices contiennent la mention « rien à signaler » mais chaque jour au minimum à un endroit des incidents ont lieu et des arrestations sont effectuées²⁰³. Les rapports ne manquent également pas de signaler quand des soldats se désolidarisent des auteurs de troubles, par exemple en criant « on les aura » en réponse aux cris séditieux²⁰⁴. Les rapports pour le reste de la France laissent clairement paraître que l'agitation et les incidents ne se limitent pas à cette zone des armées.

Rôle des espaces ferroviaires

L'espace ferroviaire est un endroit spécial, un lieu à mi-chemin entre la vie du front et celle de l'arrière. Une fois le front quitté, et avec lui les cadres au sein du régiment qui permettent un maintien de la discipline et un respect de la hiérarchie, les soldats se retrouvent plus libres et différemment entourés. Des camarades et des sous-officiers du quotidien ils passent dans un monde rempli de soldats comme eux mais qu'ils ne connaissent pas, même si un vécu commun les rassemble sans avoir eu besoin de partager les mêmes lieux de combats.²⁰⁵ Les mécontentements et colères communes à ces soldats s'expriment alors plus facilement, encouragés par le nombre,

²⁰² SHAT, 16N2815, *document du 1^{er} juin 1917*.

²⁰³ Voir : la demande de non suppression d'un conseil de guerre, dont le travail est réactivé « par suite des arrestations effectuées dans les gares » in SHAT, 16N298, GQG, 17 juin 1917, *Manifestations pacifistes dans les corps de troupe*.

²⁰⁴ SHAT, 16N1540, *État oral de la population civile et militaire, novembre 1917* ; SHAT, 16N298, GQG, 15 juin 1917, *Manifestations pacifistes dans les corps de troupe*.

²⁰⁵ Il est bien sûr arrivé que des camarades partent ensemble en permission, ils forment alors dans cet ensemble d'inconnus un noyau d'autant plus soudé et donc plus apte à s'organiser pour commettre des actes d'indiscipline.

qui permet également de se cacher ou d'être délivré, et le relâchement de la discipline qui, pour le poilu, est partie intégrante de la permission. Les injures, les coups ou les menaces, même sur des gradés, sont alors osés, bien plus rapidement que sur le front. On se permet plus que sur le front mais également plus qu'à l'arrière. Emmanuelle Cronier a bien montré que beaucoup de permissionnaires parisiens avaient une attitude agressive et provocante à l'égard, par exemple, des forces de l'ordre lors de leur séjour à l'arrière²⁰⁶. Toutefois ces actes semblent beaucoup plus individuels même si le public prend souvent le parti des permissionnaires. Pour beaucoup lors du séjour à l'arrière, il est surtout l'heure de profiter du calme et des proches. Une attitude encore valable dans la gare de départ pour ceux qui sont justement accompagnés par leurs proches. Pour les autres permissionnaires et dans les gares suivantes du parcours cette attitude plus calme et respectueuse peut vite changer, et les incidents font leur réapparition. Dans les gares de l'arrière, le but semble plus de toucher les civils, de montrer sa colère, son refus de poilu face à cette guerre trop longue et trop meurtrière. La gare devient un espace d'exposition des sentiments des combattants, persuadés que les civils ignorent beaucoup de leur vie. Mais cette exposition se fait pour beaucoup face « aux civils », et non face à « ses civils ». À Angoulême le 6 juin 1917 une foule de 2000 personnes est présente en gare pour voir le passage d'un train de permissionnaires, dont les occupants avaient deux jours plus tôt créé des incidents. Deux trains successifs arrivent en gare et donnent lieu à des manifestations bruyantes : cris, envahissement des voies, utilisation massive des sifflets à roulettes. « Très grand calme parmi une centaine de permissionnaires de la région et qui préfèrent partir par le train suivant »²⁰⁷. L'anonymat est donc double : au sein du train et par rapport au public.

Pourtant le commandement semble penser qu'au cours de l'été c'est principalement les trains commerciaux qui posent problème dans la zone de l'intérieur : « Les bruits et les actes d'indiscipline se produisent lorsque les permissionnaires utilisent les trains de l'exploitation commerciale : mélangés aux civils, encouragés et soutenus par eux, ils se donnent volontiers en spectacle, s'attribuent tous les droits et n'acceptent aucune contrainte ; ils envahissent systématiquement les compartiments de 1^{re} ; les agents des compagnies n'interviennent que très mollement, les commissaires de gare ont avant tout la préoccupation d'éviter des incidents qui amèneraient le public contre eux, si bien que, en fait, le permissionnaire fait ce qu'il veut à l'intérieur (Paris compris). » L'auteur de ce rapport met alors en lumière le besoin absolu de bonnes installations en gare pour le confort des permissionnaires (abris, couchages, repas et

²⁰⁶ Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., chapitre VI, particulièrement 6.2.3.

« Les permissionnaires face à leur bête noire : l'agent de police ».

²⁰⁷ SHAT, 16N298, GQG, 16 juin 1917, *Manifestations pacifistes dans les corps de troupe*.

boissons chauds, lavabos, latrines) qui à défaut vont traîner aux abords des gares, par exemple dans des cabarets. Ce serait là une des causes de la démoralisation et des contacts pernicious que pourraient avoir les soldats en permission. Des installations d'autant plus nécessaires pour renforcer la discipline puisqu'il s'agit d'« une collectivité composée d'éléments très divers, sans lien, sans chef, excitée soit par la joie d'aller en permission soit par l'ennui de rejoindre le front »²⁰⁸. En effet les soldats mélangés entre unités, régiments et armes, se sentent unis, même sans se connaître, face aux employés des gares, entraînant une polarisation combattants/embusqués des conflits. Des conflits où l'usage de la violence par les soldats augmente au fur et à mesure de la guerre, atteignant un pic durant le printemps-été 1917. Une polarisation qui unit même les combattants ennemis, puisque le cas de poilus prenant parti pour des prisonniers, vus comme de vrais combattants, face à leurs propres compatriotes, considérés comme embusqués, a été relevé²⁰⁹.

Une fois le soldat parvenu dans la zone des armées le contexte est encore différent. La présence des civils est moins importante et c'est surtout au commandement, à l'autorité en général que les poilus font face et se montrent défiants. Ils expriment de nouveau leur mécontentement en envoyant un signal aux responsables militaires. Le refus des méthodes de combat ? La volonté de paix ? Les conditions dans les cantonnements ? Hormis dans les discussions espionnées par le renseignement de l'armée²¹⁰ peu de revendications précises apparaissent au sein des gares et des trains mais une contestation globale. Le poilu tient à marquer son passage entre l'arrière et le front, à ne pas retourner « à la boucherie » sans rien dire, sans rien tenter, sans rien montrer, tel ce soldat criant lors de l'arrêt en gare de Dormans le 31 mai 1917, « Eh, c'est entendu les copains, on gueule au départ »²¹¹. Pourtant que ce soit avec violence, en tenant des propos anarchistes, en envahissant les trains commerciaux ou les classes non autorisées, ils y retournent, ils sont déjà en route. Le choix de continuer ou non cette guerre n'est plus à faire à ce moment-là. Ils essayent juste de ralentir ce retour obligatoire et profitent encore de la liberté que leur offrent les trains et les gares. L'arrivée dans la zone des armées est le symbole de ce rapprochement avec le front, du retour au combat mais aussi à la discipline. Face à ce retour inéluctable certains poilus tentent tous les extrêmes pour l'éviter, en décrochant par exemple les wagons et en exigeant que le train fasse demi-tour. Pourtant même ceux-là sont montés dans

²⁰⁸ SHAT, 16N2404, GQG, 14 septembre 1917. *Rapport relatif aux permissionnaires à l'intérieur.*

²⁰⁹ Voir le cas de cet incident entre un commissaire militaire accompagné d'officiers refusant aux permissionnaires de donner à boire à des prisonniers parqués dans des wagons à bestiaux. SHAT, 16N1540, *Rapport du 9 juin 1917.*

²¹⁰ SHAT, 16N298, *rapport du 7 juin 1917.*

²¹¹ *Ibid.*

le train et n'ont pas osé un extrême encore plus important : la désertion et le changement de vie qu'entraîne cette décision. En montant dans le train du retour le permissionnaire accepte donc cette fatalité d'un retour à la guerre. Ce qui ne l'empêche pas d'exprimer son mécontentement.

Premières réactions du commandement face à la crise

Face à cette déferlante de violences et d'incidents le commandement semble lentement saisir le problème posé par les gardes de police et les gendarmes. Dans le courant de l'été 1917 il va être décidé d'adjoindre aux commissaires militaires, comme force de police, des anciens officiers de l'active, décorés ou blessés, censés inspirer plus de respect aux poilus²¹². Début juillet ce sont les commissaires militaires eux-mêmes qui sont remplacés à leur poste par des officiers mutilés ou décorés de la croix de guerre²¹³. À partir du 25 juillet les gendarmes n'entrent plus dans les compositions des gardes de police des trains de permissionnaires²¹⁴ et ces gardes sont composées de soldats de l'active (fantassin ou cavalier)²¹⁵. Le 8 juillet 1917 le ministère de la guerre donne des consignes très claires pour les commissaires militaires concernant le maintien de la discipline notamment la désignation de chefs de wagons et de compartiments parmi les sous-officiers permissionnaires²¹⁶.

Ces consignes laissent beaucoup de responsabilités reposer sur ces sous-officiers du front mais, comme toute consigne durant le conflit, elles sont censées fonctionner si les permissionnaires s'avèrent obéissants. Sinon ces sous-officiers, bien qu'ayant le même vécu du front que les autres poilus, ne peuvent imposer une autorité à des hommes qu'ils ne connaissent pas et qui sont en large supériorité numérique. De plus le commandement ne semble pas vouloir saisir que la majorité de ces sous-officiers n'aspirent qu'à profiter de leur permission, ne respectent pas non plus beaucoup l'autorité des commissaires militaires et n'ont pas envie de suppléer les forces de police des trains. Certainement pour des raisons de camaraderie envers les autres permissionnaires mais également pour éviter la rédaction fastidieuse de rapports s'ils étaient amenés à intervenir. C'est donc sur les sous-officiers du front que repose une partie importante du maintien de l'ordre dans les trains de permissionnaires tandis que les officiers, eux, voyagent dans les wagons de classes supérieures ou dans les trains commerciaux. Il est même décidé que

²¹² SHAT, 16N298, *document XVII*, 6 juin 1917.

²¹³ SHAT, 16N298, *document XVII*, 6 juin 1917.

²¹⁴ SHAT, 16N2851, *ministère de la guerre*, 16 juillet 1917.

²¹⁵ *Ibid.*, 12 juin 1917.

²¹⁶ En annexe : IMG 582 surtt IMG5583

le prolongement du contact entre les officiers du front et les soldats dans le train, comme l'avait proposé le ministère de l'intérieur, n'est pas souhaitable dans un avenir proche de peur que ce contact en dehors du front soit vu comme une « irritation » par les soldats²¹⁷.

La nécessité d'avoir des hommes proches du vécu des poilus permissionnaires a été saisie par le commandement mais finalement l'acceptation de l'autorité et de l'obéissance reste entre les mains des poilus qui seront indisciplinés s'ils l'ont décidé. Un constat qui n'encourage pas le commandement à imposer la présence des officiers dans les wagons des sans-grade et des sous-officiers et qui le pousse à inviter les forces de police à exercer leur fonction avec beaucoup de prudence. Ces dernières sont plusieurs fois dénoncées comme n'intervenant pas ou se cachant dans leurs wagons rideaux baissés²¹⁸. Ce comportement est excessivement permissif, toutefois face aux comportements violents et provocateurs des permissionnaires, le commandement encourage lui-même les membres des gardes de police à ne pas engager d'action seuls ou à se mettre inutilement en danger. Leur rôle dans le train est d'observer et de tenir à l'œil les soldats pris en flagrant délit afin de les dénoncer aux commissaires militaires lors des arrêts en gare. Pour le GQG cette dénonciation doit se faire dans l'idéal d'un « signe convenu » et discret entre les gardes de police et les commissaires militaires. « Si l'agent intervient lui-même isolément, il sera victime d'un incident ou de violence, sans profit pour la répression du délit ou du désordre. » En août 1917 le commandement considère donc la violence et le refus d'obéissance comme une réaction systématique des soldats face aux instances de contrôle dans l'espace ferroviaire. Il est également demandé aux gardes, dans le cas où le soldat dénoncé par eux serait finalement autorisé par le commissaire militaire à continuer son voyage, de ne pas remonter dans le même train²¹⁹. D'ailleurs le commandement est conscient que certains incidents dans des gares dépourvues de commissaires militaires ou s'ils ont lieu en pleine voie, ne peuvent pas toujours être enrayés par les gardes de police et il faut alors alerter les gares suivantes. Cette communication entre gares du parcours reste la base du système de surveillance et de répression. D'autant que depuis le mois de juin chaque commissaire régulateur a à sa disposition de petits « détachements spéciaux de police » qu'il peut envoyer en urgence vers des gares ayant besoin de renforts²²⁰.

Le commandement tente également de faire appel aux soldats eux-mêmes et de les respon-

²¹⁷ SHAT, 16N2851, *ministère de l'intérieur*, 28 juin 1917 ;
7 juillet 1917, Général commandant en chef au ministre de l'intérieur.

²¹⁸ Par exemple SHAT, 16N2851, *ministère de la guerre*, 5 mai 1917.

²¹⁹ SHAT, 16N2851, 11 août 1917.

²²⁰ SHAT, 16N2851, GQG, 12 juin 1917.

sabiliser. Pétain dans une note du 13 juillet 1917 encourage les soldats dans les trains ou dans les gares à « ramener dans la bonne voie » « des camarades momentanément aveuglés ». Ils doivent également dénoncer les « agitateurs » ou les arrêter eux-mêmes : « Tout soldat doit mettre son point d'honneur à remplir sans faiblesse cette tâche patriotique. Aucun homme sollicité d'y coopérer ne doit se dérober »²²¹. Pétain s'appuyant sur le patriotisme et l'obéissance des soldats semble ignorer, comme tout officier des quartiers généraux, très éloigné des hommes et de la réalité du front, la force de la camaraderie, de la cohésion et de l'entraide entre poilus, même inconnus²²². Peu de permissionnaires auront eu l'envie de prendre un double risque : passer pour un traître ou un mauvais camarade et prendre un mauvais coup.

Si une certaine accalmie semble se dessiner dans les gares à partir du 8 juillet les incidents ne disparaissent pas complètement. Le commandement va d'ailleurs avoir besoin de plus de temps encore pour comprendre ce mécontentement et y réagir.

Compréhension du mouvement par le commandement et solutions apportées

D'une manière générale si le commandement est obligé d'admettre qu'une partie importante des troupes est passée « du cafard ou de la lassitude à la rébellion »²²³, il reste persuadé que les causes de cette rébellion sont bien plus politiques que militaires. Certains rapports début juin feraient passer les soldats pour des êtres incapables de réfléchir eux-mêmes et qui ne font que répéter « des mots qu'on leur avait appris »²²⁴. Tandis que quelques mois plus tard d'autres rapports, au contraire, soulignent la volonté de « comprendre tout », « de raisonner » de la part du soldat, admettant que la discipline n'est plus la même en novembre 1917 qu'en temps de paix mais qu'elle s'est améliorée depuis l'été et devrait être jugée satisfaisante par le commandement²²⁵. Pourtant dès le mois de juin le commandement semble saisir que les causes de ce désordre, au-delà du contexte général des mutineries au front et des premières grèves qui ont éclaté à l'arrière, sont bien plus simples et bien plus anciennes que n'importe quel complot généralisé. Cette ambivalence des analyses de la crise s'explique par les différents rapports, et donc avis, qui remontent vers le GQG.

Le 7 juin une enquête en gare de Dormans reconnaît un « mécontentement général » au

²²¹ SHAT, 16N1541, *Note du 13 juillet 1917*.

²²² Voir pour illustrer cette idée voir l'annexe : *crapouillot et perm* ; ainsi que Henri BARBUSSE, *Le feu : journal d'une escouade*, Paris, Librairie Générale Française, 2010, chapitre VIII « *La permission* ».

²²³ SHAT, 16N298, *document du 11 juin 1917*.

²²⁴ *Ibid.*, *document XVII*, 6 juin 1917

²²⁵ SHAT, 16N1540, *État oral de la population civile et militaire, novembre 1917*.

sujet de l'obtention des permissions, de l'attitude des gradés, du prix du vin, mais surtout de la durée de la guerre et du « stationnement prolongé dans les gares lors des départs en permission ». Dans cette gare les permissionnaires doivent souvent attendre une journée entière entre deux trains²²⁶. Le même jour on observe que les « incidents récents [sont] imputables en partie à l'état déneuvement dans lequel se trouvent les permissionnaires après un voyage prolongé en chemin de fer ». Des premières mesures sont proposées : diminution des temps de parcours, augmentation des itinéraires des trains spéciaux pour éviter de trop longues correspondances en gare, augmentation de la marche des trains²²⁷. Les problèmes n'ont donc pas changé depuis le début des permissions et en plein mois de juin 1917 les permissionnaires du front continuent de se plaindre que des officiers et des militaires des services des Étapes aient droit aux trains commerciaux tandis qu'eux doivent attendre plus longtemps en gare pour prendre des trains plus lents²²⁸.

Que ce soit en raison d'un train parti dans la mauvaise direction²²⁹, du manque de lumière dans les wagons²³⁰ ou de la difficulté d'obtenir de bonnes informations en gare²³¹ des incidents éclatent. Les différents rapports et comptes rendus soulignent toujours plus l'évidence : les retards des permissions démoralisent, les conditions de transports, d'orientation et d'accueil dans l'espace ferroviaire sont totalement insuffisantes et sont une des causes des désordres. Après ne s'être quasiment pas soucié des permissionnaires depuis 1915, le commandement exige à partir du 21 juin 1917 la mise en place de mesures pour pallier ces manques, entraînant une série de décisions dans le courant de l'été. Toutefois la mise en place des mesures va souvent être lente et surtout très disparate selon les gares, tandis que celles concernant la réduction des temps de trajet ou de correspondances ne sont pas toujours réalisables.

Une des réponses du GQG pour faciliter les déplacements des permissionnaires entre le front et leur lieu de permission va être la publication du « guide du permissionnaire » qui s'accompagne d'un nouvel « indicateur des trains spéciaux ». Cet indicateur était déjà disponible dans les cantonnements et les corps d'armée. Il est réactualisé et avec le guide du permissionnaire, expliquant en détail toutes les étapes et les règles à suivre pour le trajet aller et retour en permission, les erreurs ne sont plus possibles. La rédaction du guide oscille entre paternalisme et sou-

²²⁶ SHAT, 16N298, *rapport du 7 juin 1917*.

²²⁷ SHAT, 16N2405, *document du 7 juin 1917*.

²²⁸ Voir le document sur la gare de Nancy, SHAT, 16N1541, 26 juin 1917.

« nous qui sommes de tous les combats le commandement ne fait rien pour nous que de nous faire casser la gueule ».

²²⁹ SHAT, 16N298, *Compte-rendu du 11 juin 1917*.

²³⁰ *Ibid.*, *Compte-rendu du 13 juin 1917*.

²³¹ SHAT, 16N2851, *document du 30 juin 1917*; SHAT, 16N298, *Compte-rendu du 13 juin 1917*.

mission aux ordres du commandement. Sans menacer réellement on remémore clairement aux permissionnaires leurs obligations. Ainsi dès le premier paragraphe il est rappelé que chaque jour de retard en retour de permission sera compensé par une retenue équivalant au même nombre de jours lors de la prochaine permission. Ce guide signé par Pétain, sans évocation de son grade, se veut la vitrine de la nouvelle politique du Général commandant en chef, proche des soldats et soucieuse de leur bien-être. En réalité il cache maladroitement une volonté de maintenir la discipline et surtout d'éviter les retards de permission. L'analyse de ce guide a déjà été bien faite par Emmanuelle Cronier²³², ce qu'il est intéressant de souligner, c'est la volonté très forte du commandement que chaque soldat y ait accès. Il est distribué en gare dans les buffets, dans les cantonnements et à chaque unité. Les officiers doivent en faire la promotion et des affiches vantant le guide sont imprimées et placardées, notamment dans les gares. À tel point que ce guide imprimé en juillet 1917 et distribué en octobre ne trouve déjà plus preneur en novembre. Plusieurs documents signalent que les unités de l'Armée en sont « surabondamment pourvues ». Ce sont 40 000 exemplaires qui ne peuvent être distribués et la suspension de l'impression du guide et sa distribution sont demandées puisque « le nombre d'exemplaires [...] est largement suffisant pour en pourvoir tous les militaires de l'Armée. »²³³

Retour au calme après la crise ?

Dans le courant de juillet le pic extrême des violences et des actes d'indiscipline semble donc terminé. Les incidents en gares ne disparaissent pas complètement mais une nette amélioration est notée au fur et à mesure de la fin de l'été. Dès le 29 juillet les commissaires militaires des gares sont « unanimes » à proclamer que l'état d'esprit des permissionnaires s'est très nettement amélioré²³⁴. Les raisons sont sans doute diverses. Les premières améliorations dans certaines gares ont déjà pu avoir une influence, la répression aussi. En effet si beaucoup de situations ont montré la faiblesse numérique des hommes chargés de maintenir l'ordre et que beaucoup d'arrestations n'ont pas pu avoir lieu, cela n'a pas empêché que beaucoup de noms de soldats soient relevés au cours d'incidents. Échapper momentanément aux gardes de police ou aux commissaires militaires ne signifiait pas avoir échappé aux sanctions. Dans le courant de l'automne de nombreux rapports sur la discipline dans les gares ont pour maître mot « excellent ». L'attitude des troupes, le moral, l'esprit de discipline sont « excellents » et

²³² Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 218-219 et 227-229.

²³³ SHAT, 16N2404, documents du 11 novembre 1917; 16 novembre 1917 et 13 décembre 1917.

²³⁴ SHAT, 16N2851, document du 29 juillet 1917.

les départs au front s'effectuent dans « le plus grand calme » que ce soit à Paris ou dans la zone des armées. Les permissions sont toujours attendues avec impatience et ont une « bonne influence sur le moral »²³⁵. Cette insistance à relever le bon moral des troupes prouve bien qu'une période exceptionnelle vient d'être vécue par l'Armée²³⁶. Mais l'Armée est un corps qui reste attaché à des principes élémentaires de hiérarchie et de bonne tenue qui ne sont pas perçus avec la même importance par les soldats. Ainsi les résultats de plusieurs grandes enquêtes d'observations effectuées, de façon discrète, dans de nombreuses gares de l'arrière et de la zone des armées²³⁷, mettent certes en avant des manquements dans l'accueil pour les permissionnaires et le maintien de la discipline (faiblesse ou absence des commissaires militaires) mais insistent aussi énormément sur les tenues « déboutonnées » ou « débraillées » des poilus et les absences de salut envers les officiers²³⁸. Des attitudes qui font mauvais effet et influencent les jeunes classes. Les observateurs du GQG. continuent donc, en décalage total avec la majorité des combattants, d'attacher de l'importance aux « cheveux ridiculement longs » de certains permissionnaires ou à la « fantaisie outrée de la tenue de certains officiers » alors que tous ces manquements aux règlements militaires sont depuis longtemps tolérés sur le front ou d'autres soucis priment²³⁹.

Malgré une amélioration de la discipline vantée par de nombreux rapports, les incidents n'ont pas complètement disparu et certaines pratiques persistent, que ce soit en septembre 1917²⁴⁰ ou plus tard.

À la différence du printemps-été 1917 les scènes les plus graves se déroulent en dehors de la zone des armées. Le 29 octobre 1917 un convoi de 400 soldats destiné à l'Armée d'Orient est en route vers Marseille. Entre la gare de Lunel et Arles des soldats décrochent un wagon, coupant ainsi le train en deux parties. Ayant déjà percé un fut de vin les soldats volent aussi une caisse de bière, se battent à coups de bouteille, blessent un agent, brisent les vitres du buffet de la gare ou du train, les différents rapports variant à ce sujet. Bien que le chef de détachement tente clairement de minimiser l'incident dans son rapport, ces scènes obligent l'intervention de deux différentes compagnies de tirailleurs (10 hommes et 20 hommes respectivement) pour prêter

²³⁵ SHAT, 16N1540, *rapport du 13 octobre 1917, rapport du 27 octobre 1917* ; SHAT, 16N1541, *extrait du rapport du général gouverneur militaire de Paris, 5 novembre 1917*.

²³⁶ Certains observateurs non militaires ont toutefois un avis contraire au sujet du moral des soldats. Voir : *la lettre du syndicat des voyageurs de commerce de Lyon* in SHAT, 16N1541, 27 décembre 1917.

²³⁷ SHAT, 16N2404, GQG, *document du 9 juillet 1917* : gares de Neufchâteau, Epinal, Gray, Vesoul, Seveux, Belfort. ; GQG, 14 septembre 1917. *Rapport relatif aux permissionnaires à l'intérieur*. Gares de Paris, Tours, Angoulême, Bordeaux, Nantes, Redon, Rennes, Orléans, Toulouse, Montauban, Agen, Marmande, Bergerac, Périgueux, Limoges, Lyon, Chalon-Sur-Saône.

²³⁸ Voir aussi les nombreux rapports in SHAT, 6N93

²³⁹ voir par exemple à ce sujet la description du « style » des poilus in Henri BARBUSSE, *Le feu, op. cit.*, deuxième chapitre « La terre ».

²⁴⁰ Voir les nombreux cas recensés dans la zone de l'Intérieur dans le *rapport du 14 septembre 1917* in SHAT, 16N2404.

main-forte aux dix territoriaux présents en gare pour assurer l'ordre. Ceux-ci ne peuvent que canaliser les soldats à l'intérieur de la gare, défendant comme ils peuvent le bâtiment et surtout le buffet. Ce convoi cause des incidents en gare de Sète, de Lunel et d'Arles, n'épargnant pas non plus le matériel du train en partie arraché et jeté sur la voie. Lors de cet incident on retrouve les mêmes phénomènes que lors des mois de mai, juin et juillet : violence de la part des soldats, manque avoué et flagrant d'autorité de la part des officiers et sous-officiers présents dans le détachement et quasi-impuissance des forces chargées de maintenir l'ordre. Ces derniers parvinrent tout de même à faire remonter tout le monde dans le train qui finira son parcours sans autres incidents²⁴¹.

Tandis que les rapports du premier trimestre 1918 pour les gares de la zone des armées signalent tous l'amélioration du moral, le calme des permissionnaires, la raréfaction des cas d'ivresse facilitée par la fermeture de beaucoup de débits au passage des trains²⁴², plusieurs documents continuent à signaler des incidents dans la zone de l'intérieur.

Dans l'après-midi du 31 janvier 1918 en gare de Clermont-Ferrand, cinq soldats ayant refusé de prendre leur convoi sont sommés de suivre le piquet de la gare jusqu'à la Place d'Armes. Devant une foule rapidement mise à l'écart mais pouvant tout de même observer la scène, ces soldats brutalisent, menacent et outragent l'adjudant de place, le sergent de service, les gendarmes et les soldats du piquet. L'un d'eux crie même « Vive la Révolution ! » Après avoir résisté pendant une demi-heure ces soldats seront finalement embarqués pour la Place. La foule est restée calme malgré les cris des soldats qui cherchaient à l'ameuter²⁴³. La présence de la foule est aussi signalée en gare de Perrache lorsqu'en l'espace de deux jours²⁴⁴ émanent de trois trains, emmenant vers le front des récupérés d'usines du département de la Loire, les cris « à bas la guerre », « à bas Clémenceau », « victimes du tigre » et que retentit le chant de l'Internationale²⁴⁵. Dix jours plus tôt en gare du Bourget sont embarqués 1 282 récupérés d'usines de Paris et sa région. Le signal d'alarme est tiré au moment du départ, ne retardant pas le train, puis une deuxième fois dans une autre voiture obligeant le train à 14 minutes d'arrêt. Durant cette pause les hommes hurlent « à bas Clémenceau », « vive Caillaux », « vive l'Internationale » et injurient les employés de la gare. Le train fut finalement mis en marche vers Noisy-le-Sec,

²⁴¹ SHAT, 16N1541, Ministère de la guerre, 16 décembre 1917 ; rapport 29 octobre 1917, rapport du chef de bataillon du 30 octobre 1917, rapport du lieutenant du 30 octobre 1917, avis du capitaine du 31 octobre 1917, rapport complémentaire du 5 novembre 1917, rapport du 8 novembre 1917.

²⁴² SHAT, 16N1540, documents du 13 octobre 1917, du 27 octobre 1917, du 25 décembre 1917, rapport du 13 octobre 1917, rapport du 31 janvier 1918, rapport du 29 mars 1918 ; SHAT, 16N1541 document du 5 novembre 1917.

²⁴³ SHAT, 16N1541 rapport du 31 janvier 1918.

²⁴⁴ *Ibid.*, documents du 29 et 30 janvier 1918.

²⁴⁵ AD Rhône, 4M243, Préfecture du Rhône, 3 février 1918.

dont les autorités prévenues trop tard de l'incident ne purent mener une enquête précise²⁴⁶. Un incident qualifié de « malheureusement assez fréquent » par l'État-Major qui regrette que ce type de train « effervescent » soit mis en marche rapidement vers la régulatrice voisine « à laquelle ainsi on laisse la tâche délicate de prendre une décision qu'on n'a pu, osé ou voulu prendre sur le fait même »²⁴⁷. Une remarque qui prouve bien que cet incident n'est pas un cas isolé et que les séquelles de la crise de 1917 sont encore présentes. Les commissaires militaires et les gardes de police des gares, malgré leur renouvellement, préférant se débarrasser de ce type de convoi plutôt que d'appliquer les consignes et éviter ainsi un éventuel incident violent. Que ce soit à Arles, à Lyon ou au Bourget les convois faisant preuve d'indiscipline sont tous des convois emmenant des hommes qui n'étaient pas encore allés au front ou qui en avaient été retirés. Signe clair d'une désapprobation face à cette mobilisation forcée au début ou en plein cœur d'une nouvelle campagne d'hiver.

Loin du front les incidents se répètent. La gare de Valence en est régulièrement le théâtre. Beaucoup de trains commerciaux transportant des civils mais aussi chaque jour des détachements de soldats français et alliés, des prisonniers de guerre, des travailleurs et des soldats coloniaux, y ont leur terminus et beaucoup doivent y attendre leur correspondance toute la nuit ou une partie importante de la journée. C'est le cas de l'omnibus qui arrive peu avant 9 heures et dont les détachements de soldats qui l'empruntent doivent attendre sept heures en gare avant de pouvoir continuer leur route. Durant ce temps ils se répandent en ville et s'enivrent : « ils perdent toute notion de tenue et de discipline. Dès 14 heures, ils envahissent les quais intérieurs de la gare et s'y livrent à des actes d'indiscipline ou à des manifestations qu'en l'absence de tout officier il est impossible à l'autorité civile de réprimer ». Comme le 4 juillet 1918 où un groupe de 3 militaires injurie le chef de gare, tient des propos défaitistes, harangue les civils, insulte des soldats australiens voyageant en première classe, et critiquent Poincaré. Ils obligent un soldat clarinettiste à stopper l'interprétation de « La charge » pour lui faire jouer « La retraite », dansent sur le quai et montent en voiture en chantant la chanson seditieuse « Gloire au 17^e »²⁴⁸. Cette scène ne prend fin qu'avec le départ du train et aurait choqué les nombreux civils présents en gare. Des faits qui ne sont pas rares à Valence, notamment la nuit où la gare et la ville sont également envahies de toutes parts par les soldats qui causent « du tapage et du désordre ». Ainsi la nuit précédant l'incident du 4 juillet des coups de feu ont été tirés près de la gare. Il est alors demandé expressément de ne plus stopper les trains à Valence et de prolonger

²⁴⁶ SHAT, 16N2851, rapport du 20 janvier 1918 (*Le Bourget*).

²⁴⁷ *Ibid.*, note janvier 1918.

²⁴⁸ Paroles de MONTÉHUS, glorifiant la révolte du 17^e R.I. en 1907.

leur itinéraire comme c'était le cas avant le 1^{er} juillet²⁴⁹. C'est donc une nouvelle marche des trains, datant de quatre jours qui est à l'origine de plusieurs scènes d'indiscipline. On comprend alors l'inquiétude de voir la répétition de ces scènes. Très loin du front, même en plein été, les attentes prolongées en gare continuent à provoquer l'indiscipline des soldats.

Les scènes de désordre semblent donc avoir été encore nombreuses depuis septembre 1917 jusqu'à la fin de la guerre. D'autant que les cris séditieux, même s'ils sont moins fréquents, ne cesseront réellement jamais,²⁵⁰ tout comme les dégradations au sein des trains de permissionnaires et de renforts²⁵¹. À l'automne 1918 certains problèmes ne sont toujours pas réglés et perdurent même après l'armistice tandis que des centaines de milliers d'hommes restent mobilisés. L'utilisation massive des trains commerciaux par les permissionnaires continue²⁵² et l'orientation dans les gares laisse encore à désirer²⁵³. Bien que rappelés une fois de plus à l'ordre en septembre 1917 pour « prendre sans faiblesse toutes les mesures nécessaires » afin de punir les fautes contre la discipline au sein de leur gare²⁵⁴, les commissaires militaires n'ont jamais réellement pu imposer leur autorité qui reste dépendante du bon vouloir des soldats. Plusieurs mois après la fin du conflit, dans de nombreuses gares, surtout celles des grandes villes, les commissaires militaires, les chefs et les sous-chefs de gare aux moments d'affluence ou de scènes de désordre (bousculade, rixe) restent « introuvables » et paraissent « éviter d'intervenir et chercher à échapper aux doléances du public »²⁵⁵. Les forces de police à leur disposition n'ont pas une plus grande autorité puisqu'elles restent composées de nombreux territoriaux et que beaucoup ne semblent toujours pas prêts à prendre des risques physiques face aux soldats mécontents ou agités²⁵⁶. D'autant que leurs conditions de transport et de travail - il y a un gros manque d'effectifs - ne sont pas forcément meilleures que celles des poilus²⁵⁷.

Cette passivité des garants du maintien de l'ordre a bien sûr encouragé les soldats à se relâcher dans cet espace particulier qu'est le réseau ferroviaire, et notamment à commettre des vols.

²⁴⁹ SHAT, 16N1541, document du 4 juillet 1918.

²⁵⁰ Voir par exemple : SHAT, 16N2851, gare de Pontarlier, 29 décembre 1917 ainsi que le rapport de la gendarmerie en gare de Piney, 17 mars 1918 ; voir les trois autres documents de mars 1918 au sujet de cette affaire de Piney in SHAT, 16N1541 ainsi que le document de la gare de Corbeil du 9 juin 18.

²⁵¹ SHAT, 16N2851, document du 4 février 1918.

²⁵² *Ibid.*, documents du 5 octobre 1918 et du 18 décembre 1918 ainsi que le télégramme du 10 janvier 1919.

²⁵³ Voir par exemple le cas de la gare de l'Est à Paris in SHAT, 16N2851, note de septembre 1918.

²⁵⁴ A. N, F/14/1138, *Permissions et congés. Règlement général*, art 79, p. 2.8.

²⁵⁵ A. N, 19770958, TT695, note du 15 janvier 1919 ; ordre de service n° 783 ; note de rappel du 15 septembre 1919.

²⁵⁶ Dans la zone de l'intérieur le même problème d'autorité se pose puisque certains gardes sont des recrues de la classe 1918. Voir SHAT, 16N2404, rapport du 14 septembre 1918.

²⁵⁷ Au sujet des difficultés dans le service des forces de police, voir in SHAT, 16N2851, les deux réponses au bordereau 47724 de décembre 1917 ; documents du 20 novembre 1917 ; 3 décembre 1917 ; 2 janvier 1918 ; documents du 11, 12, et 15 décembre 1917 ; document du 28 août 1918 ; document du 10 juillet 1918 et les documents de mars 1918 et du 27 février 1918. Ainsi que : SHAT, 16N2852, document du 26 février 1918.

Vols

Il suffit de lire quelques carnets de guerre pour comprendre que les soldats de la Première Guerre mondiale se faisaient facilement voleurs pour améliorer leur ordinaire, tel Yvan Cassagnau fin août 1914 : « Arrivée à Belfort tard dans la nuit. On attend les ordres. Le froid vif nous oblige à allumer du feu avec du bois chipé au dépôt de la gare voisine »²⁵⁸.

La gare, lieu agité et rempli de monde, a toujours été un endroit propice au vol. Elle est un des lieux de prédilection pour les pickpockets. Dans les gares de l'arrière ces derniers n'ont pas disparu avec le conflit et continuent à détrouser les voyageurs inattentifs que ceux-ci soient des soldats ou des civils. C'est ce qu'on peut constater à la lecture des carnets du commissariat de la gare de Perrache. Toutefois les vols commis dans cette gare lyonnaise sont aussi en partie imputables aux soldats, qui abusent parfois de la confiance des civils²⁵⁹, même si ces derniers accusent aussi trop rapidement et facilement les soldats²⁶⁰. Quand les soldats sont victimes de vols, au-delà du préjudice moral que représente la perte des lettres, de vêtements chauds ou de nourriture, cela pose également un problème de sécurité intérieure si des effets militaires, comme le livret militaire ou une partie de l'uniforme, sont dérobés. Ceux-ci peuvent alors être usurpés, par exemple par des espions. Le même risque existe lorsqu'un civil se fait dérober sa pièce d'identité ou un sauf-conduit. C'est notamment cette crainte qui justifie le signalement de ce type de vols auprès de la direction de la sûreté générale du ministère de l'intérieur²⁶¹.

Les vols sur des personnes semblent être principalement commis dans les gares de l'arrière tandis que dans la zone des Armées ce sont généralement les marchandises de l'Armée qui sont visées. Comme pour les actes d'indiscipline l'année 1916 semble marquer une augmentation des vols en gare, qui se caractérisent souvent par des actions de groupes, où l'unité et la camaraderie entre soldats en permettent la réussite.

Le 27 avril 1916 deux détachements du 75^e R.I. sont en route vers Troyes. En raison du manque de correspondances ils doivent faire halte de 23 h 45 à 10 heures du matin en gare de Saint-Florentin. Ce train est suivi en parallèle par un autre train transportant des soldats russes avec lesquels les soldats français tentent de fraterniser, ce qui participe à agiter ce détachement. Une garde de police fut postée le long des quais pour empêcher les hommes de sortir de la gare. Ces derniers se répandirent alors dans l'enceinte de la gare, et après avoir déplombé des

²⁵⁸ Ivan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour...*, op. cit., p. 37.

Voir aussi Édouard CŒURDEVÉY, *Carnets de guerre*, op. cit., p. 54-56 (2 octobre 1914).

²⁵⁹ À ce propos voir aussi Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 546 à 548.

²⁶⁰ Voir par exemple, AD Rhône, 4M125, *service du 4 novembre 1914 et du 1^{er} janvier 1915*.

²⁶¹ Voir les nombreux documents de signalement in SHAT, 19N255.

wagons de marchandises non surveillés, ils déroberent du vin, du champagne, des liqueurs et de la nourriture. Seuls deux litres de liqueur ont été récupérés sur un soldat par le commissaire militaire de la gare qui n'a pu empêcher la fuite du coupable. Malgré les fouilles et l'alignement de l'ensemble du détachement, afin d'identifier ce soldat, les investigations sont restées vaines. Aucune marchandise volée et aucun coupable présumé n'ont pu être retrouvés. Les détachements remontent alors en voiture et arrivent en gare de Troyes : « À l'arrivée de ce train en gare de Troyes à 12 h 38, quelques hommes étaient montés sur la toiture des wagons, d'autres étaient couchés sur les marchepieds, plusieurs chantaient à tue-tête ; quelques-uns avaient quitté leurs effets et étaient débraillés. » Les musettes sont de nouveau fouillées, et bien que les hommes soient clairement en état d'ébriété, rien ne peut être saisi. Une recherche de courte durée puisque le détachement devait repartir et que beaucoup d'hommes avaient une « attitude très hostile » et commençaient à prendre des cailloux pour les jeter sur les gendarmes et le commissaire militaire de la gare. Dans son rapport le chef de détachement, un sous-officier, confirme n'avoir pas remarqué de consommations anormales entre la gare de Saint-Florentin et celle de Troyes et remet en cause la version du commissaire militaire prétendant que des pierres auraient été lancées. Selon lui : quelques cris d'« embusqués » ont simplement été entendus au moment où le train se mettait en marche ». L'utilisation du terme « simplement » est révélatrice d'une normalité qui n'a rien de surprenant pour cet officier. Cet incident concentre différents éléments classiques de l'attitude des soldats en gare : vols, prises de risque durant la marche du train ou encore hostilité envers les responsables des gares et organisation collective pour dissimuler les méfaits. En effet il est certain que les soldats ont été les auteurs de ces vols, ce qui est entre autre confirmé par une carte relatant les faits et postée en gare par un des soldats. Toutefois ils ont réussi à ne pas être pris et ont été couverts par le sous-officier chargé de leur encadrement. D'ailleurs le lieutenant-colonel commandant en chef du 75^e RI. a dans un rapport défendu son chef de détachement, qui selon lui peut être « taxé d'imprévoyance » mais alors que « le même reproche peut être adressé au commissaire militaire » de la gare de Saint-Florentin. Ce commandant, niant que la carte postale soit une preuve suffisante et louant les qualités du soldat en étant le présumé auteur, met donc un terme à un incident qui aura fait couler beaucoup d'encre en rapports divers et n'aura débouché sur aucun résultat ou aucune sanction.

Le chef de détachement semble ne pas avoir subi de sanctions à la suite de cette affaire, pourtant d'autres ont eu moins de chance. Un chef de détachement est condamné à huit jours de prison suite au vol par des soldats de colis non surveillés, contenant du fromage, en gare de Gisors en août 1916. Une fois de plus les fouilles n'ont servi à rien et des cris, « comme cela arrive

assez souvent » de l'aveu même du chef de gare, ont été poussés ainsi qu'une rengaine. Cette rengaine était très certainement « la chanson du chef de gare » même si le rapport ne le précise pas. De plus la capacité d'adaptation des employés de la gare ne semble pas très élevée puisque quelques jours auparavant un vol s'était passé dans les mêmes conditions²⁶².

Que ce soit du fromage, des pommes et du vin²⁶³ ou encore des coussins, dérobés dans un wagon de voyageurs pour passer plus confortablement la nuit dans un wagon de militaires²⁶⁴, les soldats ont su se faire charpardeurs quand l'occasion leur était donnée ou quand la nécessité l'exigeait. En 1917, en pleine crise de l'Armée, les vols sont évidemment une composante des tumultes dans les gares.

Profitant d'une période où les passages en gare sont souvent agités, les détachements ou les permissionnaires en ont profité pour voler des marchandises. L'alcool semble avoir été un des objectifs, comme à Epernay le 8 juin 1917. Des permissionnaires et des éclopés mettent à terre le commissaire militaire et violentent un officier, chantent l'internationale, crient « vive la révolution » et « à bas la guerre », prennent d'assaut un train de marchandises et percent les futs de vin pour remplir bidons et quarts²⁶⁵. À partir de cette période, et même si des erreurs sont encore commises au niveau local, le commandement semble avoir pris conscience de la nécessité de lutter contre ces vols et de les prévenir. Cela faisait déjà partie de la mission des convoyeurs qui accompagnent les trains de marchandises²⁶⁶. La circulaire 110 de juillet 1917 précise au sujet de la police des trains spéciaux de permissionnaires qu'en plus de veiller à ce que les soldats ne gênent pas le service des agents des gares et des trains ou ne dégradent le matériel, ils doivent également empêcher « toute déprédation de marchandises »²⁶⁷. Au début du mois il avait déjà été demandé aux gares de ne pas laisser au passage des trains de permissionnaires des colis ou des charriots sur les quais²⁶⁸.

En 1918, tandis que le gang des « écumeurs des gares », composé selon la presse de déserteurs qui cambriolaient les dépôts des gares de l'arrière, est démantelé,²⁶⁹ les vols dans la zone des armées semblent rester une quasi-normalité. Ainsi lors de l'attaque de la gare de Boulogne-

²⁶² SHAT, 16N2816, GQG 2 août 1916, *rapport du 8 et 20 août 1916 et document du 28 août 1916*.

²⁶³ *Ibid.*, *rapport du 1^{er} décembre 1916*.

²⁶⁴ *Ibid.*, *document du 28 octobre 1916*.

²⁶⁵ SHAT, 16N298, *rapport gare Epernay sur incident du 8 juin 1917* ; voir aussi : 5857 : GQG, *compte-rendus du 14 juin 1917, du 20 juin 1917, du 16 juin 1917* ; SHAT, 16N2815, *document du 1^{er} juin 1917*.

²⁶⁶ Voir : *la chemise 6365/3 in SHAT, 16N2397*.

²⁶⁷ A. N., F/14/1138, *circulaire 110 du 25 juillet 1917*, p. 8.

²⁶⁸ *Ibid.*, *note du 4 juillet 1917*.

²⁶⁹ AD Rhône, 4M243, *Le salut public*, article du 27 février 1918.

sur-Mer fin mars 1918 l'entrepôt des marchandises est endommagé. La première mesure fut de placer des sentinelles pour éviter les vols²⁷⁰. Que la tentation de venir se servir dans les réserves de l'Armée provisoire des soldats ou des civils restés dans la région, le commandement a bien saisi le risque de laisser des marchandises à portée de main.

Vols en Allemagne

« Cela s'est de nouveau produit, également sur les voies principales, que durant la marche à lente allure, des soldats ou des cheminots sautèrent du train pour voler dans des voitures, particulièrement des voitures ouvertes avec des pommes de terre ou d'autres vivres »²⁷¹. Cette déclaration d'août 1916 est très intéressante puisqu'elle permet de confirmer et d'analyser plusieurs points. En premier lieu la familiarisation des soldats avec les outils ferroviaires. Ils n'hésitent pas à descendre durant la marche, habitués à ce que ce rythme ralenti des trains dure pendant des heures. Deuxièmement même en plein été 1916, quelques mois avant « l'hiver de la faim », l'alimentation semble déjà insuffisante pour que ces vols ne soient pas une exception. En effet ils ont lieu sur les voies principales, mais aussi sur des plus petites voies, et le nombre de cas a dû être suffisamment élevé pour justifier cette note. Enfin il est permis de supposer que les soldats n'ont aucun scrupule à voler des marchandises qui ne leur sont pas destinées, et par là aller contre le bien général que le commandement prône : voler des marchandises c'est voler d'autres camarades.

Ces vols commis dans les territoires occupés ne sont donc pas majoritairement l'œuvre des populations occupées mais plutôt des soldats et des cheminots qui ont d'ailleurs beaucoup plus d'occasions de fréquenter le réseau ferroviaire.

Le commandement se veut très ferme face aux cheminots qui volent. Ces derniers sont prévenus de ne pas prendre ce risque qui entraînerait leur exclusion du métier, la peine applicable la plus lourde ainsi que la publication officielle de leur nom et de la sanction²⁷². Preuve de l'importance du nombre de vols ou de tentatives de vols, on exige à la même période que les portes des wagons de marchandises, qu'elles soient cadenassées ou pas, soient en plus plombées de chaque côté des wagons²⁷³.

Des vols au sein des gares et des trains sont donc commis durant les premières années du

²⁷⁰ SHAT, 16N2826, *compte rendu du 24 mars 1918 et document du 6 février 1918.*

²⁷¹ PH15/10, *document du 12 août 1916 (Sedan, MED II).* „Es ist neurdings wiederholt vorgekommen, dass auch auf Hauptstrecken, während der Zug in langsamer Fahrt sich befand, Soldaten oder Eisenbahnbedienstete auf die Züge entspringen, um Wagen, insbesondere offene Wagen mit Kartoffeln und sonstigen Lebensmitteln zu berauben.“

²⁷² BArch, PH15/102, *document d'octobre 1916.*

²⁷³ *Ibid.*, *document du 24 octobre 1916 (Sedan).*

conflit. Plus la guerre se prolonge, entraînant une situation alimentaire toujours plus mauvaise en Allemagne mais également au sein de l'Armée, plus les vols augmentent²⁷⁴. Un bon indicateur de cette augmentation nous est fourni par l'« état du trafic » (*Verkehrslage*) du chemin de fer d'Alsace-Lorraine. Alors que durant les trois premières années du conflit les vols ne sont pas évoqués dans ces bilans hebdomadaires²⁷⁵, à partir de l'été 1918 ils prennent une place importante. Ainsi entre le 17 et le 26 septembre 1918 il y a eu 212 cas de vols alors qu'auparavant le chiffre sur un espace de 10 jours était monté au maximum à 112 cas. Pour les responsables du chemin de fer d'Alsace-Lorraine les coupables ne font pas de doute : « L'augmentation tout à fait exceptionnelle est à imputer aux conditions incertaines du service et du trafic à Metz et aux nombreux transports de troupes, qui lors d'arrêts durant le trajet cherchent à voler tout ce qui peut être atteignable »²⁷⁶. Toutefois les personnels du chemin de fer seraient coupables dans 122 des cas, tandis qu'un seul cas aurait pour auteur une personne civile. La répartition entre cheminots et soldats dans la part des vols est donc assez égale. Pour remédier à ce phénomène des policiers avec des chiens sont postés aux endroits les plus risqués, et un détective est chargé d'une enquête parmi le personnel²⁷⁷. Pour la semaine suivante les cas ont encore augmenté (259 dont 108 cas pour les soldats et 144 pour les cheminots)²⁷⁸ et les solutions pour remédier à ce problème semblent manquer : « Toutes les mesures prises jusqu'à maintenant pour la lutte contre les vols échouent totalement dès que les soldats entrent en ligne de compte. Ces derniers volent en plein jour et sans aucune crainte »²⁷⁹. Entre le 7 et le 16 octobre, le chiffre atteint les 301 cas de vols, les soldats étant soupçonnés d'en avoir commis les deux tiers, ce qui équivaut à une multiplication par quatre depuis mai 1918. « Au vu des circonstances actuelles, une amélioration est à peine réalisable²⁸⁰ », dix jours plus tard le chiffre a baissé de façon minimale (293 cas) et l'auteur de ces bilans continue, malgré l'importance des cas attribués au personnel (178), de dénoncer les soldats. « Les transports de troupes atteignant les gares représentent encore le plus gros danger de vol, contre lequel rien d'efficace ne peut être entrepris »²⁸¹. Certains soldats

²⁷⁴ Voir par exemple le cas de vol à la gare de Argenau in BArch, R4201/716, document du 23 septembre 1918.

²⁷⁵ Voir par exemple BArch, R4201/713, 30 décembre 1917, *Verkehrslage* du 17 au 26 décembre 1917 (*Straßburg*).

²⁷⁶ „Die ganz außergewöhnliche Zunahme ist auf die unsicheren Betriebs- und Verkehrsverhältnisse in Metz und auf zahlreichere Transporte von Truppen zurückzuführen, die bei Unterwegsaufhalten alles nur irgend Erreichbare zu berauben suchen.“

²⁷⁷ BArch, R4201/713, 30 décembre 1917, *Verkehrslage* du 17 au 26 décembre 1917 (*Straßburg*) ; R4201/716, document du 30 septembre.

²⁷⁸ Le bilan différencie les cas avérés et les cas où il s'agit de soupçons.

²⁷⁹ *Ibid.*, 10 octobre 1917, *Verkehrslage* du 27 septembre au 6 octobre 1917.

„alle bisher ergriffene Maßnahmen zur Bekämpfung der Diebstähle versagen durchweg, sobald Soldaten in Frage kommen. Diese stehlen am hellen Tag und ohne jede Scheu.“

²⁸⁰ *Ibid.*, *Verkehrslage* du 7 au 16 octobre 1917. „Eine Besserung ist nach den jetzigen Verhältnissen kaum zu erzielen.“

²⁸¹ *Ibid.*, *Verkehrslage* du 17 au 26 octobre 1917. „Die die Bahnhöfe berührenden Truppentransporte bilden immer noch die größte Beraubungsgefahr, gegen die nichts wirksam unternommen werden kann.“

ont certainement volé pour ensuite envoyer des vivres à leurs proches, même si l'amélioration directe de sa propre existence, ou l'obtention de produits recherchés et manquants, était la principale motivation²⁸².

Finalement une des seules parades trouvées dans les derniers jours du conflit consista à éviter les gares de marchandises dans lesquelles les transports de troupes ne durent plus faire halte. Les changements du personnel du train s'effectuaient alors dans des petites gares en amont des gares de marchandises²⁸³. Toutefois cette mesure est prise pour lutter contre les vols mais également contre les actes de violences de la part des soldats. En effet durant les derniers mois de la guerre les vols sont souvent liés à des modes de protestation plus clairs et plus violents.

Scènes d'indiscipline en Allemagne

En septembre 1918 un train transportant 564 soldats et 4 officiers de l'ancien front Est à l'Ouest, en approche de la gare de Stettin est annoncé comme « sans discipline » (*disziplinos*). Cette gare étant un des arrêts prévus pour les restaurer, la garde de la gare est renforcée avec 30 hommes auxquels s'ajoutent deux compagnies supplémentaires de la garnison de Stettin. Les soldats, en plus d'être sur les tampons et les marchepieds, fracturent et dévalisent dès leur arrivée en gare plusieurs wagons de marchandises. Malgré l'ordre de départ, les soldats ne remontent pas dans le train, sont de plus en plus excités, particulièrement quand ils découvrent en arrière-plan les deux compagnies de renfort. C'est seulement quand le train s'ébranle que les soldats y remontent mais tout en tentant d'actionner les freins et lancent des pierres sur les gardes. La traversée du Reich ne semble pas les calmer puisqu'arrivés à Strasbourg ils sont toujours sur les marchepieds, les freins et même le toit. Ils rompent le barrage de police et se dispersent dans la gare. L'ordre de départ n'est de nouveau pas suivi et l'ébranlement du train ne parvient qu'à ramener une partie du convoi à bord. Les autres « commettent des actes de violence, entre autres en pillant un jardin de fonction, dérobent des cigarettes au patron du buffet et finalement s'échappent vers la ville »²⁸⁴. Ces soldats réapparaîtront en soirée pour exiger d'être nourris et seront pour une partie arrêtés par une équipe de renfort dépêchée spécialement²⁸⁵. Malgré leur rébellion affichée ces soldats sont dépendants du système militaire, qui représente un avantage principal à cette époque, l'obtention de nourriture. Voler la nourriture

²⁸² Voir par exemple les nombreux passages où les soldats exploitent les possibilités d'améliorer leur ration quotidienne in Erich-Maria REMARQUE, *À l'ouest rien de nouveau*, op. cit.

²⁸³ BArch, R4201/716, document 371, 30 octobre 1918.

²⁸⁴ „verübten Ausschreitungen, u.a. plünderten sie einen nahegelegenen Dienstgarten, entwendeten den Bahnhofswirt Zigaretten und entwichen zuletzt nach der Stadt.“

²⁸⁵ BArch, R4201/716, Stettin, document secret du 20 septembre 1918 (Königliche Eisenbahndirektion).

est une façon de montrer son opposition mais également une nécessité.

Cet épisode fait ressortir des points déjà vus pour la France. La très grande disproportion entre soldats et officiers, qui entraîne un mauvais encadrement du convoi, et l'absence d'autorité des responsables de la gare et des gardes. Une violence, voire une haine envers les garants de cette autorité, et des vols qui n'ont rien à envier aux troubles dans les gares françaises, notamment au printemps-été 1917. Comme évoqué précédemment le contexte de fin de guerre et la situation personnelle de ces hommes, qui sont envoyés d'une région où la paix est déjà une réalité au front ouest, très meurtrier coté allemand durant les derniers mois de la guerre²⁸⁶.

En réponse à cet incident la direction générale du chemin de fer impérial d'Alsace-Lorraine rappelle que les chefs de convois sont responsables pour le bon ordre durant le transport et qu'ils devront rembourser eux-mêmes les dégradations ou les vols commis. Une forte pression est donc mise sur ces officiers qui, dans le cas de cet incident entre Stettin et Strasbourg, ne peuvent pas réellement être maîtres d'hommes rebelles et cent fois plus nombreux qu'eux. L'inefficacité de cet ordre est d'ailleurs admise par la direction générale elle-même qui précise que cela ne porte pas ses fruits puisque : « comme nous pouvons constater les derniers temps lors des déplacements important de troupes. Les cas où des troupes en gare prennent d'assaut les wagons de marchandises de trains fermés et volent le contenu, se multiplient tout simplement de façon effrayante »²⁸⁷. Une enquête est en cours, toutefois, même sans les résultats définitifs, l'augmentation des cas et la responsabilité des soldats peuvent être affirmées au vu des affaires déjà recensées. Une liste de nombreuses gares de la région est fournie ainsi que les principales marchandises dérobées : pommes de terre, foin, pain, farine, orge, oignons, bière, cigares, fruits, vin.

Le souhait d'un renforcement des gardes à chaque arrêt de trains transportant des troupes, afin de surveiller les marchandises menacées et d'éviter les débordements, est donc réitéré tout en confessant que cela est très compliqué au vu des demandes de renforts toujours croissantes et au manque de personnel toujours plus important²⁸⁸.

Les incidents durant les transports de troupes sont donc nombreux et ont débuté depuis plusieurs mois. C'est ce que confirme un document du 26 septembre 1918, expliquant que les incidents n'ont pas eu lieu en raison des manquements dans les transports. Ce n'est ni le

²⁸⁶ Voir pour illustrer cette réalité les derniers chapitres in Erich-Maria REMARQUE, *À l'ouest rien de nouveau*, op. cit. ; et Edlef KÖPPEN, *Heeresbericht*, op. cit.

²⁸⁷ „wie wir zur Zeit bei den starken Truppentransportverschiebungen feststellen müssen. Die Fälle häufen sich in geradezu erschreckendem Maße, dass Mannschaften eines in Bahnhöfen stillliegenden Zuges sich auf die Güterwagen stürzen und sie berauben.“

²⁸⁸ BArch, R4201/716, *Stettin 20 sept 1918*, réponse de la Kaiserlich Eisenbahn Generaldirektion d'Alsace-Lorraine.

manque de chauffage ni le manque de place qui en serait responsable. Une occasion de rappeler la nécessité de prévoir toujours assez de wagons selon la taille du transport et, malgré les manques en matériel de chauffage, de donner priorité pour le chauffage aux transports de soldats et non aux civils. En raison de ces incidents répétés les transports de troupes de réserve se déplaçant de l'est vers l'ouest doivent au maximum éviter les grandes villes, notamment Berlin pour les trains venant de Stettin. Un contournement est donc prévu et si un arrêt dans une grande gare doit avoir lieu il doit être le plus court possible. Si cela est nécessaire des repas froids doivent être distribués pour éviter certains arrêts. Au moment du départ il faut éviter les heures de pointe dans les rues comme à la gare. Une décision qui confirme la volonté d'éviter le contact avec les civils, et le « spectacle » de scènes fâcheuses que ces derniers pourraient observer. Au vu des différents troubles des derniers mois et de l'incapacité de beaucoup de chefs de détachement, souvent trop jeunes, à remplir leur mission, le commandement songe à faire accompagner ces trains, comme pour les *MUZ*, de *Transportkommandos*, composés, eux, de personnel expérimenté et capable d'une meilleure coopération avec le personnel du réseau ferroviaire²⁸⁹. La multiplication des incidents et des cas d'indiscipline durant l'été 1918 ne fait pas de doute puisqu'en plus de toutes ces mesures, les trains transportant des troupes doivent être équipés depuis le mois d'août et dès la gare de départ d'un wagon-prison²⁹⁰. Une demande reformulée en octobre 1918²⁹¹. Enfin les différentes mesures permettent également d'apprendre que beaucoup de soldats se servent de leur arme à feu durant les transports et il est donc prévu de ne leur distribuer les cartouches qu'à l'arrivée du convoi et si possible d'entreposer les armes dans un wagon spécial. Cette mesure a pour but d'éviter l'utilisation des armes mais également une opération de désarmement de la troupe en plein transport²⁹². Opération forcément délicate et pouvant déboucher sur une confrontation entre soldats du Reich. Cette dernière mesure n'est pas sans rappeler celles prises à ce sujet en France dès 1916. Une inquiétude de la part du commandement qui paraît justifiée, puisque l'utilisation et le rapatriement en Allemagne des armes du front durant la révolution et les luttes fratricides entre soldats furent une réalité.

Pour la France les relations tendues entre les responsables des gares (commissaire militaire et chef de gare) et les soldats sont connues et ne manquent pas d'exemples. En Allemagne c'est un fait moins établi, les archives consultées ne laissant que peu ou pas de traces de cette animosité, mais qui semble pourtant avoir bien existé. Dès 1914 et la mobilisation, la trop grande im-

²⁸⁹ BArch, R4201/716, document du 26 septembre 1918.

²⁹⁰ *Ibid.*, ordre du 28 août 1918.

²⁹¹ *Ibid.*, document 359 du 23 octobre 1918.

²⁹² *Ibid.*, document du 26 septembre 1918

portance que s'attribuent les commandants de station et les chefs de gare²⁹³, et leur application parfois beaucoup trop zélée des consignes, les rendent détestables pour les soldats. Hellmut von Gerlach a l'occasion d'en faire l'expérience lors d'un arrêt en gare d'un train militaire au tout début de la mobilisation. Pour une tentative de quitter la gare pour s'acheter des saucisses des jeunes soldats sont arrêtés par le chef de gare, puis relâchés sous la pression des autres soldats. Le chef de gare essayant, en vain, de faire oublier l'incident en chantant « Wacht am Rhein ». Lors du même arrêt le commandant de la gare, un vieux monsieur « dont l'issue victorieuse de la guerre mondiale semblait devoir dépendre »²⁹⁴ sermonne un jeune soldat sans raison. Voyant le sourire d'Hellmut von Gerlach, face à cette scène, il tentera de le faire arrêter avant d'être obligé de le relâcher sous une nouvelle pression des soldats composant le train, dont certains auraient bien botté le derrière de ce « chien de cochon »²⁹⁵. Hedwig Voß rapporte également une anecdote au sujet de deux soldats moquant un contrôleur, rendu courtois par la guerre car leur demandant poliment, et en les dénommant messieurs, de remonter en voiture alors qu'avant guerre il criait juste „ *Marche ! En voiture*²⁹⁶ ! “

La publication d'un manuel humoristique pour les soldats sur le retour laisse paraître ce mépris pour ces hommes responsables du ferroviaire et loin des dangers. « La personne principale en gare est un civil qui donne le signal. On ne veut pas le détester, puisque cela lui a été attribué à la suite d'un examen raté et qu'il est hors de vue de l'ennemi en raison de la rotondité de la terre. »²⁹⁷

Conclusion

Bien plus inquiétés par le risque de contamination des soldats que par l'immoralité de la prostitution, le commandement militaire et les autorités de l'arrière ont cherché à intensifier la lutte contre la prostitution aux abords des gares. Mais cette répression s'est avérée laborieuse dans la plupart des grandes villes, en raison d'une demande et d'une offre qui étaient très importantes – notamment avec les cibles faciles que sont les permissionnaires – de législations parfois longues à mettre en place, mais aussi en raison d'un cercle vicieux : les responsables mi-

²⁹³ Voir par exemple le cas du commandant de gare qui outrepassé ses fonctions en tenant un discours patriotique devant la gare de *Neubrandenburg* lors des premières victoires allemandes in Peter MAUBACH, *Neubrandenburg im 1. Weltkrieg*, op. cit., p. 134.

²⁹⁴ „ Ich fand den alten Mann mit seinem Getue, als hinge von ihm der siegreiche Ausgang des Weltkrieges ab, ziemlich komisch. “

²⁹⁵ Hellmut VON GERLACH, *Die große Zeit der Lüge*, op. cit., p. 13-14.
„ Am besten wärs gewesen, man hätte dem Schweinehund einen Tritt in den Hintern gegeben “

²⁹⁶ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 49 „sieh mal an, wie der Krieg die höflich gemacht hat. Früher hieß es : ‚Marsch, rin in den Wagen‘ ,jetzt ‚meine Herren, einsteigen‘. Na besser ist besser. “

²⁹⁷ Wilhelm ENGELHARDT, *Kleiner Knigge für Heimkehrende Sieger*, Berlin 1918, p. 14 : „ Die Hauptperson auf dem Bahnhof ist jedoch ein Zivilist, der mittels einer durchlochenden Scheibe fortgesetzt Signale gibt. Diesen wolle man nicht verhaften, da er infolge eines abgelegten Examens dazu befugt ist, und der Feind wegen der Krümmung der Erdachse außer Sicht ist. “

litaires sont à l'origine des plaintes et des demandes d'intensification de lutte contre la prostitution tout en étant responsables des manques de moyens alloués à cette lutte. L'armée finira alors par préférer organiser et gérer elle-même les bordels proches du front. L'avis de médecins, qui dénoncent et mettent en lumière les problèmes d'accueil des permissionnaires dans l'espace ferroviaire avant la plupart des officiers et des responsables militaires, pousse à la mise en place de structures, notamment dans ou aux abords des gares, pour éviter aux soldats la tentation de la prostitution et la contamination lors de leurs séjours à l'arrière. Preuve, une nouvelle fois, du désir du commandement d'endiguer les contaminations, par exemple à l'aide de dispensaires, beaucoup plus que la prostitution mais preuve aussi de la lenteur et de la difficulté à mettre en place des structures efficaces²⁹⁸. Si la corrélation entre permissionnaire et contamination ne fait pas de doute un long travail d'explication et d'information auprès des soldats, pas toujours conscients des dangers des maladies vénériennes, fut aussi nécessaire²⁹⁹. Pour le commandement allemand, qui a aussi expulsé des prostituées françaises via la Suisse³⁰⁰, ou le commandement français, les prostituées sont pourtant considérées comme des ennemies de l'intérieur, la « prostituée-corruptrice » car malade formant par moment un couple avec « le soldat antipatriote », car défaitiste, qui cherche à se faire contaminer pour échapper à son devoir³⁰¹. Pourtant le recours massif à la prostitution est surtout une preuve flagrante de la misère sexuelle des soldats trouvant dans les bras des prostituées un rappel à la vie, un moyen de vérifier qu'ils sont encore des hommes et pas seulement des bêtes de guerre. Quant aux femmes qui vendent leur corps, elles furent nombreuses à y être poussées par nécessité, victimes elles aussi de la guerre.

Que ce soit sous la forme orale ou écrite, de nombreux propos antimilitaristes, défaitistes, pacifistes ou encore révolutionnaires sont apparus dans l'espace ferroviaire des deux pays. Une apparition tout d'abord sporadique puis toujours plus importante et quasi continue dans les deux dernières années de la guerre. Bien sûr l'évolution militaire de chaque belligérant ainsi que l'état moral des soldats ont eu une influence sur le nombre de ces « diffusions coupables »³⁰². Mais tant que la guerre se poursuit, sa dénonciation continue. Ainsi même après la crise du printemps-été 1917 dans l'armée française, dont l'analyse au sein du commandement s'avéra complotiste, les tracts et les graffiti ne disparaissent pas. Que ce soit en France ou en Allemagne

²⁹⁸ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, *op. cit.*, p. 136-153.

²⁹⁹ *Ibid.*, p. 132-134.

³⁰⁰ Léonie CHAPTAL, *Rapatriés*, *op. cit.*, p. 11-12 et 15.

³⁰¹ Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, *op. cit.*, p. 130-131. Voir aussi pour l'Allemagne : *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 24, 26 novembre 1916, p. 811-812 ; Benjamin ZIEMANN, *Front und Heimat*, *op. cit.*, p. 202 ; Voir également Achille WALCH, 1914, *un destin alsacien : mes mémoires ou les aventures variées du fils d'un pauvre homme*, Neuilly, Atlande, 2016, p. 133 et 140 ; René NAEGELEN, *Les suppliciés*, *op.cit.*, p. 156-157.

³⁰² SHAT, 16N1541, ministère de la Guerre, 9 juillet 1917.

les personnes suspectées de propager des écrits sont surveillées et de nombreuses enquêtes ont lieu pour tenter de découvrir l'origine des différents tracts.

Ce refus de la guerre, qui peut évoluer en pacifisme plus global, s'est exprimé de manière plus importante dans la deuxième moitié de la guerre en même temps que les actes d'indiscipline. L'augmentation de ces derniers au cours de l'année 1916, bien que dédramatisée dans un premier temps³⁰³, finit par inquiéter le commandement. Dans cet entre-espace, entre l'arrière et le front, que représente l'espace ferroviaire, le matériel fait souvent les frais des soldats en déplacement mais également les personnels des gares et des trains. Les agents techniques ne sont pas épargnés même si ce sont principalement les représentants de l'autorité qui sont visés et dénoncés comme incompetents : gendarmes, sentinelles, plantons et surtout les chefs de gare et les commissaires militaires³⁰⁴. Les chefs de gare sont souvent brocardés mais les plus visés sont les commissaires militaires dont la fonction a été créée avec la guerre. Leur autorité ne semble pas souvent remise en cause par les civils mais ils sont détestés des poilus pour lesquels ils représentent l'embusqué parfait. Embusqué militaire, un officier qui ne se bat pas, et embusqué civil, à l'abri dans le service des chemins de fer, qui de plus abuse de son autorité. Pourtant ils n'étaient pas tous des lâches et ne cherchaient pas à tracasser les soldats. On attendait d'eux une application et un respect parfait des consignes quelles que soient les fautes et les fautifs. Des consignes qui furent avant tout répressives de janvier 1916 à l'été 1917. À partir de juillet 1917 le commandement tente par des améliorations des structures en gare, par le guide du permissionnaire et par le changement dans le recrutement des forces de police et des commissaires militaires de résoudre la crise en se concentrant sur les causes du mal-être des soldats. Toutefois celles-ci ne furent jamais suffisamment combattues par un commandement qui cherche avant tout à maintenir un respect de la hiérarchie, de l'attitude militaire et de la discipline.

³⁰³ SHAT, 16N2816, direction des chemins de fer, Meaux, 9 juillet 1916.

³⁰⁴ C'est ce qui ressort également des analyses de la presse du front. Emmanuelle CRONIER, « *Les permissionnaires du front face aux cheminots pendant la Première Guerre mondiale* », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 36-37, 2007, p. 91-105, chapitre VIII.

CONCLUSION PARTIE II

Durant tout le conflit les soldats ont emprunté le train, que ce soit en tant que blessé, troupes de renfort ou troupes en déplacement (changement de secteur). Hormis pour les blessés et malades envoyés vers la zone de l'Intérieur, la majorité des trajets effectués par les soldats hors de la zone des Armées fut effectués lors de leurs permissions. En principe le trajet du front à leur lieu de permission est planifié et encadré. En théorie les distributions d'écrits pacifistes ou antimilitaristes, les cris séditieux, l'indiscipline tout autant que la prostitution clandestine sont interdits. Les détenteurs de l'autorité militaire au sein de l'espace ferroviaire sont censés sévir et interpellier les auteurs de troubles ou les soldats ne respectant pas les règles établies, et doivent pour cela être soutenu par les agents des compagnies ainsi que par les officiers et sous-officiers qui empruntent cet espace. Pourtant comme souvent lors de cette guerre entre la théorie et la pratique du terrain il y a une différence importante. Les soldats en transit sur les réseaux sont chaque jour des dizaines de milliers et les équipes chargées de les contrôler, les orienter et leur faire respecter les consignes sont largement minoritaires³⁰⁵. À cela s'ajoute un manque flagrant des structures d'accueil au sein des gares et de confort dans les trains. Une réalité pour les deux belligérants, même si l'Allemagne a plus vite développé ces structures, notamment les foyers, et a su raccourcir les temps de trajets et de correspondances qui resteront durant toute la guerre un problème récurrent du côté français. Ces trop longues heures, nuit et journées que les soldats furent forcés de passer dans les gares et les trains, entraînèrent en France plusieurs phénomènes qui ont beaucoup préoccupé le commandement : emprunt des trains commerciaux, sortie non autorisée de la gare, et donc fréquentation des débits, cabarets, cafés et des prostituées clandestines. Autant de choses interdites ou très règlementées pour les soldats qui n'aspiraient pourtant qu'à y accéder sans contrainte. La réaction du commandement fut d'abord de prôner la sévérité sans réellement vouloir comprendre que les poilus à mesure qu'ils s'éloignaient du front avaient tendance à se relâcher et n'avaient guère de respect pour les hommes chargés de les encadrer durant leurs déplacements (plantons, sentinelles, commissaire militaire, gardes de police des trains, gendarmes, chef de détachements). À partir de 1916 mais surtout de l'été 1917 un changement va s'opérer. Matérialisée dans la zone du front par les mutineries, la colère des soldats du front s'exprime largement dans l'espace ferroviaire qui représente un entre-espace entre le front domestique et le front. Si beaucoup de hauts gradés sont persuadés que

³⁰⁵ Au sujet du trafic trop important pour assurer cette séparation entre civils et soldats voir également Gregory, Adrian, « Railway stations... » in *Capital Cities at war*, 2, op. cit., p. 39-40

les actes d'indiscipline ainsi que la propagation d'écrits séditionnels ont pour origine un complot généralisé et orchestré par l'arrière, le commandement général de l'Armée, dont Pétain est à la tête depuis mai 1917, semble saisir doucement les causes du mal-être. On sait que Pétain a attendu « les américains et les chars », façon d'admettre que les offensives acharnées, tel le chemin des dames, doivent être stoppées et plus globalement la façon de mener la guerre doit évoluer. Le héros de Verdun avait également saisi depuis 1916 l'importance des permissions et du déroulement du voyage, et pu commencer à initier des changements pour améliorer les conditions. De grands travaux d'aménagements eurent lieu sur l'ensemble du territoire pour offrir aux soldats en transit des possibilités pour se nourrir, se détendre, écrire du courrier, prendre une douche ou même visionner un film et se faire couper les cheveux. Toutefois ces structures furent très inégalement mises en place et il s'agissait avant tout de répondre à une urgence, puisque de nombreuses gares n'avaient pas assez de sanitaires ou même un abri contre les intempéries.

Une prise de conscience d'une sorte de maltraitance des permissionnaires qui fut donc très tardive et impulsée par une période exceptionnelle. Pourtant sous couvert de bonnes intentions pour l'humain qui se cache derrière chaque soldat, le commandement a surtout cherché à maintenir la discipline. La publication du guide du permissionnaire, ainsi que l'amélioration de la signalétique dans les gares, mesures mises également en place par les Allemands, devaient faciliter le passage des soldats dans l'espace ferroviaire mais avait surtout pour but de pouvoir les sanctionner plus simplement puisque les erreurs ou le non-respect des consignes étaient alors moins excusables. Le commandement souhaite des enquêtes et des arrestations pour tout fauteur de troubles mais l'application des ordres dans la pratique laisse à désirer. En minorité, tiraillés entre application des consignes, compréhension des soldats, et surtout contrainte ferroviaire – l'immobilisation d'un convoi pouvant avoir de grosses répercussions – les équipes des gares ont souvent oscillé entre risquer un conflit avec les soldats ou s'attirer les réprimandes de la hiérarchie. Finalement qu'il s'agisse des enquêtes, de l'application des consignes ou du maintien de la discipline, le bon déroulement des trajets dépend surtout du bon vouloir des soldats. Tant que ceux-ci consentent globalement à rester calme malgré les nombreux facteurs pouvant les agacer la situation reste tenable. Quand les soldats en colère deviennent majoritaires, alors le commandement est complètement dépassé et l'espace ferroviaire devient une scène du mécontentement et du relâchement. Une augmentation de la répression ne faisant souvent qu'empirer la situation et alimentant le cercle vicieux d'une volonté, qu'on tente de museler, et qui s'exprime donc encore plus fortement. Volonté d'être tranquille à l'arrière, volonté d'être libre

de circuler, de parler, de boire ou encore d'avoir des relations sexuelles. Exactement ce que le commandement souhaitait éviter et pour cela chercha, sous couvert d'améliorations, à confiner le plus possible les soldats, particulièrement ceux du front. Des agissements de la part des soldats, notamment le vandalisme sur le matériel roulant ou leur tendance à être trop bavard, qui ont encouragé le commandement dans cette politique ségrégationniste à leur égard. Une réaction du commandement qui peut paraître logique mais entraînant une réaction négative tout aussi logique des combattants. Ces derniers considérant que leur sacrifice pour la patrie, et les éloges très nombreux venant de l'arrière à ce sujet, ne méritent pas un tel traitement qu'ils jugent inacceptable. D'autant plus que les autorités militaires continuent à accorder une importance démesurée au respect des codes militaires censés démontrer à l'arrière la bonne tenue des soldats, et donc de l'armée dans son ensemble. Les militaires en transit sont en effet la vitrine de l'Armée. Une fois revenus dans leur foyer les soldats seront plus libres de leurs paroles et de leurs mouvements mais partout où l'Armée le peut, elle tente encore d'agir sur les permissionnaires et de les contraindre à un bon comportement³⁰⁶. Ceci concerne bien sûr l'espace ferroviaire qui, aux yeux du commandement au contraire de ceux des soldats, est encore pleinement compris comme zone soumise aux règles militaires.

J'ai montré dans cette partie comment se déroulaient les déplacements des soldats, particulièrement les permissionnaires du front. Tant d'impressions et de sentiments se sont mêlés à ces déplacements que le commandement cherche à encadrer le plus possible afin entre autres de limiter les aspirations des soldats à oublier leur condition de militaire. La guerre doit continuer et pour cela les troupes doivent être obéissantes et aptes à se battre. Si cette partie traite principalement de la France, l'objectif n'était pas différent du côté du commandement allemand. Les soldats de l'empire ont peut-être moins ressenti cette impression d'être mis à part, pourtant le contact avec les civils n'était pas plus souhaité et les risques engendrés par l'indiscipline, ou encore les maladies vénériennes, ont été pris très au sérieux. La répression n'aura donc cessé de tout le conflit des deux côtés du Rhin tout autant que les actes d'indisciplines qui furent une constante entre 1914 et 1918, même si ils furent clairement plus nombreux et plus violent dans la deuxième moitié de la guerre.

Une guerre qui, tout en continuant à aggraver les maux causés par elle, amplifie l'attractivité de l'espace ferroviaire, notamment parce que celui-ci devient un lieu d'accueil et de passage des victimes.

³⁰⁶ Voir par exemple Auguste ALLEMANE, *Journal d'un mobilisé 1914-1918 : notes et extraits de correspondance*, Bordeaux, Sud-Ouest, 2014, p. 66-69.

PARTIE 3

Conséquences de la guerre sur les espaces ferroviaires

INTRODUCTION

En ce début de guerre, la censure et le peu de nouvelles venues du front laissent la majorité de la population démunie. L'angoisse de ne pas savoir, de manquer d'informations, pousse les gens à aller eux-mêmes à la recherche des nouvelles. Sortir de chez soi et aller dans la rue est le premier réflexe. C'est sur la voie publique que l'on trouvera les journaux, les dernières dépêches, ou une affiche qui pourrait être source d'informations. C'est dans la rue et sur les places que l'on peut rencontrer d'autres gens, tout aussi avides de savoir, et qui ont peut-être entendu quelque chose de nouveau. La gare devient alors attractive, on y trouve des journaux mais surtout on peut y observer le passage ou l'arrivée des acteurs de cette guerre, civils (réfugiés, cheminots) comme militaire (blessés). Ceux-là, ont vu les combats, ont été proches du front et même en contact avec l'ennemi. Leur passage attire les curieux, les journalistes et est source de nouvelles qui circulent de bouche-à-oreille. Des nouvelles qui furent aussi de faux bruits ou des rumeurs qui d'une manière générale prennent de l'essor dans l'espace ferroviaire. Un phénomène proche de celui de l'espionnisme qui toucha les deux pays dès le début de la guerre et qui est également en relation directe avec l'espace ferroviaire. C'est un des lieux où l'espionnisme apparaît mais c'est aussi une des cibles du sabotage rendu possible par le travail des espions tant recherchés par les autorités militaires et civils. Une quête incessante qui frise la paranoïa et à laquelle les civils veulent participer mais y sont aussi très encouragés. Cette attractivité de la gare et de certains convois ont fait de l'espace ferroviaire un des lieux d'information, de confrontation avec une partie de la guerre revenant à l'arrière. Des contacts qui ne sont de nouveau pas souhaités par le commandement qui en plus de craindre la propagation des fausses nouvelles ou le spectacle offerts par les convois de blessés tente également d'influencer les lectures des passagers en saisissant certains journaux ou en favorisant la vente d'autres.

L'espace ferroviaire est également un lieu de réception des victimes de cette guerre : les victimes collatérales et civiles, les réfugiés, et les victimes directes, les soldats blessés ou gravement malades.

Il n'y a pas que la durée de la guerre qui avait été mal évaluée au début du conflit. La fuite des populations des zones touchées par les combats a semblé surprendre tout le monde. Comme si

aucun des protagonistes de cette guerre n'avait voulu compter avec une invasion de son propre sol, comme si seulement ce qui touche au militaire avait été envisagé. Les frontières n'arrêtent ni les armées, ni ceux qui fuient les désastres provoqués par ces dernières. Que ce soit en Allemagne avec la Prusse orientale ou dans le nord et l'est de la France la rapide avancée des troupes ennemies pousse les habitants de ces régions à fuir et à se diriger vers des villes plus éloignées des zones de combat. Leur nombre très élevé n'a pas été prévu par les autorités, et c'est un réel déferlement sur les routes mais aussi dans les gares et les trains. L'arrivée de populations alliées n'avait pas non plus été prévue, comme ce fut le cas de façon massive avec les réfugiés belges en France. Des vagues de réfugiés qui eurent lieu à plusieurs reprises durant le conflit et qui seront mieux gérées par la suite. Si le passage des réfugiés fut très intense il reste ponctuel et est incomparable avec l'afflux constant des soldats blessés ou malades emportés par les trains sanitaires.

La route de l'évacuation est composée de différentes étapes et peut mener aux quatre coins du pays. Toutefois l'espoir principal des soldats évacués du front est d'être emmenée au-delà de la zone des Armées pour la France et vers l'Allemagne pour les soldats de l'empereur. Plus la route était longue et plus elle était signe de survie mais aussi la garantie d'un séjour loin du front. Une route qui est source de souffrances mais aussi de moments de partage. Tout au long de l'évacuation les membres de la Croix-Rouge sont présents aux côtés des soldats. Si leur action à l'arrière des lignes ou dans les formations sanitaires du front domestique est restée plus ancrée dans la mémoire collective, celle entre ces deux lieux est pourtant d'une importance capitale. Pour beaucoup de membres de cette association cette expérience en gare va être très marquante voire traumatisante mais c'est aussi là que leur engagement prend du sens et leur permet de combattre à leur manière. Toutefois la Croix-Rouge ne s'occupe pas que des soldats blessés ou malades. Soldats en déplacement, civils, prisonniers ennemis ont pu profiter de l'accueil, très variable selon les catégories, et des différents services rendus par les membres de la Croix-Rouge des deux pays.

Pour comprendre et analyser cette activité, l'étude des journaux internes à la Croix-Rouge fut primordiale. Que ce soit *Das Rote Kreuz*, *Der deutsche Kolonnenführer*, le bulletin de la société française de secours aux blessés militaires (SSBM) ou celui de l'association des dames françaises, leurs lectures permettent d'accéder quelque peu au ressenti de certains membres et de comprendre l'importance de cette association sans que aucun des deux états n'aurait pu assurer la prise en charge des soldats en dehors de la zone du front. Toutefois ces sources, très volumineuses en nombre de pages, sont écrites en partie par des responsables généralement mascu-

lins alors qu'une partie importante des membres sur le terrain était des femmes. De plus elles donnent une image intéressante mais parfois relativement dépolie des scènes vécues. La misère des réfugiés étant plus facilement retranscrite que les blessures des soldats à faire tourner de l'œil. Ce manque, qui n'enlève rien au grand intérêt de cette source, est compensé par les témoignages privés, et donc plus intimes, des membres des Croix-Rouges allemande et française.

En premier lieu le carnet intime de Herta Strauch, plus connu sous son nom d'écrivaine, Adrienne Thomas¹ doublé du roman autobiographique, qui s'inspire de ces carnets, *Katrin wird Soldat*². Cette jeune volontaire lorraine s'engagea dans l'association en début de guerre et fut employée au service en gare de Metz. Son témoignage représente une source unique pour cette thèse puisqu'il permet de pénétrer au cœur de l'action de la Croix-Rouge au sein de la gare de Metz. Jeune adolescente, d'un milieu bourgeois et cultivé, Adrienne Thomas fervente patriote allemande mais ayant grandi dans une double culture franco-allemande, ce qui lui permet d'avoir des réflexions pleines de recul et d'humanisme, livre ses impressions et sentiments sur cette guerre en général et son déroulement au niveau de la ville de Metz. De plus elle habite le quartier de la gare et fournit ainsi d'autres informations, par exemple au sujet des mouvements de troupes ou des bombardements, même en dehors de ses heures de service. Dans une moindre mesure les mémoires de guerre d'Hedwig Voß, volontaire de la Croix-Rouge dans une gare allemande dont on ne connaît pas l'emplacement exact³, représentent aussi une source très intéressante. Deux sources qui permettent donc d'observer les gares depuis l'intérieur et qui apparaissent dans de nombreux chapitres.

Une autre source très intéressante est le *Rundschreiben*, bulletin officiel de la *Bahnhofsmision* (mission de gare). Cette association qui a pour espace d'action les gares voit son activité chamboulée par l'entrée en guerre. Tout en se battant pour ses propres droits d'existence, elle cherche à élargir ses cibles en ouvrant ses services à tous les civils et soldats ayant besoin d'aide. Présente avant, pendant et après la guerre en gare cette association avec son bulletin semi-annuel fournit une vision de la guerre depuis la gare. Malgré son action, mais également le nombre de ses membres, moins importante que la Croix-Rouge elle est la seule à agir exclusivement en gare. De plus elle traite beaucoup des femmes dans l'espace ferroviaire, notamment celle y travaillant, qui sont trop souvent absentes des autres sources, hormis bien sûr pour la Croix-Rouge. En ce sens les bulletins et archives de cette association sont une exceptionnelle pour mon sujet. Cela

¹ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen aus dem Ersten Weltkrieg: ein Tagebuch*, Günter SCHOLDT, (dir.), Köln, Weimar, Wien, Böhlau, 2004.

² Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird soldat*, München, Goldmann, 1988.

³ Probablement assez à l'ouest de l'empire, possiblement autour de Stuttgart, lieu d'édition. Hedwig VOSS, *Im Dienste des Roten Kreuzes: Erlebnisse und Eindrücke aus dem Weltkrieg 1914*, Stuttgart, Seifert, 1915.

explique la place importante accordée aux *Bahnhofsmissions* dans cette partie.

Une dernière catégorie de victimes de ce conflit qui fit un passage remarqué dans l'espace ferroviaire, fut celle des grands blessés rapatriés. Ces soldats furent échangés entre l'Allemagne et la France via la Suisse neutre. La réception de ces victimes dans les deux pays est chargée de symboles et donne lieu à des honneurs officiels.

La Première Guerre mondiale, qui est déjà totale, a de fortes répercussions sur l'espace ferroviaire. Durant quatre années les utilisateurs de cette espace augmentent et les attitudes en son sein évoluent. Pour ceux qui ne l'étaient pas déjà avant-guerre, ils se familiarisent avec cet outil qu'est le train et en oublient parfois la dangerosité. L'augmentation des accidents et des prises de risque dans cet espace est un des phénomènes inhérents à cette guerre. Des risques qui viennent également du ciel, les bombardements très fréquents dans certaines régions provoquent une fatigue et un stress pour les cheminots. Ces derniers se plaignent de leur situation qu'ils considèrent comme injuste. Derrière ces plaintes se cache un constat global : la population allemande souffre terriblement de la vie chère et des manques des produits de première nécessité durant la deuxième moitié de la guerre. Une situation qui pousse à la floraison d'un trafic parallèle auquel participent civils et militaires, le marché noir. Celui-ci se déroule surtout dans les campagnes environnantes les villes et est donc directement lié aux trains et aux gares. La guerre provoque une crise des chemins de fer dans les deux pays. Une crise qui en Allemagne, et les territoires occupés par elle, se ressent particulièrement dans le manque de personnel et de matériel roulant. Un constat qui oblige les autorités à suspendre régulièrement les permissions des soldats provoquant colères et injustices au sein des troupes. Des suspensions qui ont donc principalement une raison d'être, récupérer du matériel roulant notamment pour rapatrier le plus de matériel de valeur vers l'Allemagne. Une activité qui est engagée dès 1917 et qui va avoir priorité sur d'autres transports pourtant très importants. Autant de phénomènes qui se développent en raison de la guerre et qui présagent aussi de sa fin inéluctable.

Hormis pour les rapatriements des grands blessés cette partie traite souvent plus du cas allemand que français. Un déséquilibre justifié par l'ampleur des sources utilisées mais également en raison de l'évolution des conditions de vie et de travail dans les deux pays. Le constat global que dans la seconde moitié de la guerre les Allemands ont beaucoup plus souffert dans leur vie quotidienne que les Français s'observe aussi au niveau du ferroviaire.

Quels sont les phénomènes qui rendent l'espace ferroviaire attractif? Comment cette attractivité doit être contrôlée afin de ne pas mettre en danger ni la conduite de guerre ni le moral de la population? Quels types de victimes passent par l'espace ferroviaire et comment furent-elles prises en charge? Quelles sont les conséquences de la guerre à outrance sur le chemin de fer?

PARTIE 3 - CHAPITRE I

ESPACES DE NOUVELLES, SOURCES D'INFORMATIONS

Durant les premières semaines, bien sûr, mais également durant tout le conflit beaucoup de monde gravite autour des gares. Une partie de la foule est composée de badauds, qui n'ont pas forcément une raison personnelle d'être là, mais qui sont attirés par une envie de voir, d'être présent. Ces curieux se comptent par centaines ou milliers selon la taille des villes. Beaucoup de personnes qui ne partent pas ou ne sont pas encore parties, viennent là pour assister à l'arrivée des convois de blessés, au départ des troupes, aux transports de prisonniers ou encore à l'arrivée des réfugiés. Si les raisons peuvent différer selon le type de transport, beaucoup assistent de la même façon à toutes sortes d'arrivées de convois. Une occasion de se confronter à la réalité de la guerre. Bien que la gare ait pu à ses débuts attirer une foule de spectateurs⁴, elle n'est pas, en temps normal, un lieu de spectacle. Écrire qu'elle le devient dans les premières semaines de la Première Guerre mondiale serait exagéré, mais, de façon inconsciente, la foule des curieux a participé à faire de la gare un lieu, où il y a quelque chose à voir, quelque chose que l'on vient regarder. Ici il s'agit d'étudier un phénomène inhérent à la nature humaine, même si parfois malsain puisqu'à la limite du voyeurisme, la curiosité. Quels types de convois attirèrent ces curieux et quelles furent leurs attitudes ? Comment l'autorité militaire les a-t-elle gérés ?

Des rassemblements qui sont bien sûr propices à créer ou à propager des rumeurs et des nouvelles plus ou moins éloignées de la réalité. Lors d'un événement exceptionnel, telle une guerre, le manque d'informations véridiques est plus que suffisant pour mettre sur rail un nombre incalculable de fausses nouvelles, de « on-dit ». Les sources des bruits qui circulent ne sont que rarement citées et quand elles le sont on ne peut aller les consulter pour vérifier. Surtout la source a souvent elle-même sa propre source. C'est ce qu'on nomme une rumeur. Durant la Première Guerre mondiale il y en a eu pléthore, et via l'espace ferroviaire elles circulèrent massivement. Ces rumeurs, plus souvent désignées sous le terme de fausses nouvelles dans les sources officielles, ont pour origine quatre catégories de personnes : les militaires, les civils, les cheminots et des civils que l'on doit distinguer du reste, les réfugiés. Ici il ne s'agit pas tant d'étudier l'influence qu'ont pu avoir ces nouvelles sur la population, ce qui serait extrêmement complexe à réaliser, mais bien de démontrer que beaucoup de rumeurs qui ont alimenté les

⁴ *Ort der stadt* : p. 318 – 319 : Nikolaus REISINGER nous rappelle la fascination pour le train à ses débuts. Les premières démonstrations de locomotives sont suivies par des centaines de spectateurs.

échanges et les discussions au sein de la population sont souvent parties ou ont repris de l'essor dans l'espace ferroviaire. Comment se développa ce phénomène de rumeurs ? Quelles furent les préoccupations et les mesures éventuelles des autorités civiles et militaires ?

Un autre phénomène, mais très lié à celui des rumeurs, va également voir le jour dans une foule qui se veut patriotique, et donc méfiante, l'espionnite. Pour des raisons valables ou non, toute personne ayant un comportement ou des paroles étranges peut vite être perçue comme un espion ou une espionne, particulièrement au sein de l'espace ferroviaire. Les dénonciations furent nombreuses et la violence a parfois sévi, mais les réelles arrestations d'espions, elles, sont restées bien rares. Les autorités civiles et militaires, par leurs mesures de prévention et leur crainte permanente pour les informations militaires, ne sont pas innocentes dans cette paranoïa incroyable qui s'est emparée des habitants de l'Allemagne et de la France. Sous quelle forme apparaît l'espionnite ? Comment l'espace ferroviaire est-il au centre des préoccupations mais également des mesures pour lutter contre l'espionnage et une de ses conséquences, le sabotage ? Comment l'espionnite fut encouragée par les autorités ?

Au sein de l'espace ferroviaire on peut aussi trouver d'autres informations censées être plus véridiques et ce sur deux supports principaux, les journaux et les affiches. Avec l'autorisation des autorités les crieurs, vendeurs ou distributeurs sont admis dans les cours ou bâtiments des gares, et même dans les trains⁵. En France c'est au tout début du siècle que la maison Hachette a obtenu l'autorisation d'exercer son commerce dans les gares⁶, marquant l'installation des librairies de gare. Même si la rapidité de publication des nouvelles est très inégale selon que celles-ci soient positives ou négatives⁷, les journaux, seul média de l'époque, sont évidemment très recherchés. Comment les gares, via la vente de journaux et l'affichage, furent des lieux pour obtenir des informations ? Quelle fut l'ingérence des autorités concernant les ventes et les distributions de lectures ?

⁵ A.N. *décret du 11 novembre 1917*, art 89, p. 48.

⁶ A. N 19771024/1, TF1944. À propos d'Hachette et des librairies de gare voir également le carton 4M453 *in* Archives du Rhône.

⁷ Même si la rapidité de publication des nouvelles est très inégale selon que celles-ci soient positives ou négatives. Voir Abbé POULIN, note 32, p. 317.

Curieux

Les convois de blessés

Après un long périple en train sanitaire, le soldat René David arrive au Puy-en-Velay et est embarqué dans une automobile pour le mener à l'hôpital militaire ; il éprouve, lors de ce transfert, la sensation d'être le centre d'une réception officielle : « Mais voilà le clou de la fête ; la foule nous attend à la sortie de la gare, et c'est des acclamations à n'en plus finir et des battements de mains à se démancher les poignets. On dirait une réception du président de la République. »⁸ Ce soldat ne laisse pas entrevoir d'agacement ou d'énervement envers cette foule réunie pour leur rendre les honneurs⁹. L'accueil, fait par les non combattants, a certainement touché les blessés et a pu les reconforter quelque peu. Toutefois cela n'a pas toujours eu un effet positif. En premier lieu le commandement militaire et le gouvernement ne tenaient pas à ce que les civils assistent à ces arrivées. Du côté français comme du côté allemand, des témoignages nous apprennent que les accès aux quais ou même à la gare furent bloqués par les territoriaux.

En ce début de guerre, la gare où travaille Hedwig Voß s'apprête à réceptionner 350 blessés. Les soldats de la territoriale (*Landwehrleute*) sont alors postés, baïonnette au canon, pour empêcher « la foule curieuse » de rentrer dans la gare¹⁰. Même constat dans la gare où travaille Roussel-Lépine, lorsque dans le courant d'août 1914 arrive un convoi de blessés, qui n'est pourtant pas le premier pour cette gare, et qu'il a été mis en place « un cordon de territoriaux tout le long de la voie et des grilles d'entrée où la foule palpitante s'écrasait, avide de contempler ceux des leurs qui revenaient de là-bas... »¹¹. La volonté de ne pas impressionner négativement la foule semble être la raison de cet encadrement même si les récits des blessés aux civils inquiètent presque tout autant l'autorité militaire.

Les foules furent certainement moins nombreuses et plus silencieuses que pour les départs des soldats mais cela ne signifie pas que les personnes présentes s'interdirent d'acclamer les soldats en partance. Toutefois la raison de leur présence est autre. Les blessés, les prisonniers et les réfugiés, ceux qui ont vu, ce sont eux qui ont, à leur insu, attiré cette foule autour de la gare. Louis Barthas décrit bien ce phénomène engendré par l'arrivée des blessés et la difficulté d'empêcher la foule de s'approcher, même si le chiffre annoncé semble très exagéré : « Puis ce

⁸ René DAVID : in Julien ARBOIS, *La vie quotidienne...*, op. cit., p. 244.

⁹ Voir à ce propos : Le service de santé aux armées, les trains sanitaires in *Le Mois littéraire et pittoresque*, Paris, <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32817762d>

¹⁰ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 26-27.

¹¹ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 58-59 et p. 20-21.

fut l'arrivée des premiers blessés ; j'étais de service à la gare de Narbonne lors de l'arrivée du premier train destiné à la ville. »

« Quelle émotion ! quel empressement ! quel enthousiasme ! ce fut un évènement. Une heure avant l'arrivée, vingt mille personnes peut-être se pressaient aux alentours de la gare, contenues avec peine par toute une compagnie qui dut être renforcée.

Seuls les brancardiers volontaires avaient le droit de pénétrer sur les quais. Pour avoir cet envi privilège, des notables, des hauts fonctionnaires s'improvisèrent porteurs.

Enfin, à neuf heures du soir le train apportant de la chair meurtrie entra en gare. À la vue du premier brancard sortant de la salle d'attente ce fut du délire, la foule applaudissait, pleurait, trépignait, poussait, voulait voir de plus près et finalement rompait le cordon de troupes qui dut céder. »¹²

Pour les soldats blessés c'est aussi le premier instant où ils vont se confronter aux regards du public. Si à ce moment précis, ce regard peut encore être supportable, il le sera de moins en moins, une fois sortis de l'hôpital, pour les infirmes, les gueules cassées, et tous les blessés graves de cette guerre. « Les soldats qui revenaient blessés ou estropiés de la guerre virent que la société reflétait cette expérience subjective. Livrés au regard d'une foule avide de curiosité et de sensations dans les gares du retour, ils apprirent à haïr ce regard lorsqu'ils étaient observés. »¹³ Le blessé, encore choqué de son expérience au front, parfois honteux, et surtout encore en grande souffrance physique n'apprécie pas forcément de servir de distraction à des gens qu'il ne connaît pas et qui n'ont pas le même vécu. Par la suite, les soldats, à l'instar de Louis Barthas, ont pu avoir l'impression que les gens de l'arrière se désintéressaient de leur sort et de leurs souffrances : « Oh ! Inconstance de l'enthousiasme, de l'engouement des foules, huit jours à peine après l'arrivée du premier train de blessés, c'était déjà l'indifférence, le cœur était blasé, plus personne, pas un curieux, pas un badaud pour assister à l'arrivée des blessés qui arrivaient toujours plus nombreux. »¹⁴

Si cette présence à l'arrivée des convois de blessés a vite diminué, c'est aussi parce que cette foule, composée de personnes qui se voulaient patriotiques et pleines d'engouement, a vite été refroidie par le spectacle de ces arrivées. En effet c'est à cette occasion que beaucoup de civils vont vraiment être confrontés à la réalité de la guerre. La souffrance et la misère qui riment avec

¹² Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 19 (Août-Septembre 1914).

¹³ Regina SCHULTE, *Die verkehrte Welt des Krieges: Studien zu Geschlecht, Religion und Tod*. 1998. p 20-21.
„Soldaten, die verwundet oder verkrüppelt aus dem Krieg zurückkamen, erlebten, dass die Gesellschaft diese subjektive Erfahrung zurückspiegelte. Den Blicken einer neugierigen und sensationsgierigen Masse an Rückkehrbahnhöfen ausgeliefert, lernten sie es zu hassen, wenn sie angestarrt wurden.“

¹⁴ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 20.

la guerre n'avaient jusqu'ici pas pris de visage, il en manquait une représentation concrète. Pour la majorité de la population les dégâts causés par la guerre sur le corps humain restaient de l'ordre de l'imagination et c'est alors un choc avec une réalité qu'on ne voulait pas s'avouer ou admettre. « Les convois de troupes roulant sur tous nos réseaux avaient attiré d'enthousiastes sympathies, provoqué des vivats. [...] Mais la vue des convois de blessés met sous les yeux de la foule des pères, des mères, des épouses, des fiancées, les horribles conséquences de la guerre. Les trains sanitaires sont, avec l'absence des êtres aimés qui se battent au loin, le brutal rappel, à l'intérieur du pays où rien ne semble changé, que la guerre existe, se poursuit, fait chaque jour de nouvelles victimes. »¹⁵

La comparaison entre les trains de mobilisés chantants et joyeux et le retour prématuré silencieux et misérable a souvent été faite par ceux qui étaient proches de cette souffrance, comme les membres de la Croix-Rouge, j'y reviendrai dans le deuxième chapitre de cette partie.

Le 24 août 1914 un article du journal *Volksfreund*, intitulé « Ça, c'est la guerre », décrit l'arrivée du premier convoi de blessés allemands à Darmstadt et la réaction des civils : « Ils regardent les troupes qui partent, comme si celles-ci s'en allaient en manœuvre. Hier il leur a été montré pour la première fois, quelle terrible signification cache le mot guerre. »¹⁶ Du côté français l'impression n'est pas différente. Si les soldats arrivant au front ou sur la route les menant au front¹⁷ sont eux-même confrontés à cette réalité en croisant les blessés, ils l'ont aussi connue en tant que non-combattants pour ceux partis plus tardivement. C'est le cas d'Émile Henriot qui débarque dans la zone des Armées en gare de Lunéville le 24 juin 1915 et est confronté à la vue des blessés en cours d'évacuation : « C'est la saleté qui frappe, en eux, dès l'abord, et puis cet air égaré et terrible, ou morne, plus terrible encore, dont j'avais été si ému, à Paris, je me souviens, au début de la guerre, quand pour la première fois j'avais vu, à la gare de l'Est, un convoi de soldats évacués du front. »¹⁸ La misère physique des blessés vient donc frapper le civil de plein fouet et lui montre le vrai visage de la guerre. « L'Alsace, le Luxembourg, Dinant... les trains descendaient, de plus en plus serrés, de plus en plus nombreux. On commençait à se rendre compte de ce que c'était la guerre et de ce que c'était de servir »¹⁹. Les premiers convois de prisonniers provoquent des attitudes assez identiques, la foule s'amassant de nouveau pour leur arrivée.

¹⁵ *Le service de santé aux armées, les trains sanitaires, op. cit.*, (Introduction).

¹⁶ „Das ist der Krieg“ *Volksfreund*, 24 août 1914 in Michael STÖCKER : „Augusterlebnis 1914“ in *Darmstadt*, op. cit., p. 78. „Viele Leute wissen heute noch nicht, was eigentlich Krieg ist. Sie schauen unsere Truppen, die hinaus ins Feld zogen, an, als gingen diese ins Manöver. Gestern wurde ihnen nun das erste Mal richtig gezeigt, welche fruchtbare Bedeutung das Wort Krieg in sich birgt.“

¹⁷ Voir par exemple Henry ESTRE, *D'Oran à Arras, op. cit.*, p. 47.

¹⁸ Émile HENRIOT, *Carnet d'un dragon, op. cit.*, p. 27-28.

¹⁹ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance... , op. cit.*, p. 75.

Les convois de prisonniers

Malgré l'heure matinale et le secret de cette arrivée, le premier convoi de prisonniers à la gare de Darmstadt attire beaucoup de spectateurs. Toutefois on ne note pas d'attitudes hostiles de la part de la foule, personne ne siffle, car tout le monde semble s'imaginer ce que les prisonniers allemands vivent en France²⁰. Durant ces semaines de haut patriotisme et de haine de l'ennemi, la misère de ces convois et le choc qu'ils provoquent prennent le dessus sur une réaction virulente qui aurait pu être attendue à la vue des premiers soldats ennemis. Ces derniers font peur à voir, et ne correspondent plus du tout à l'image du soldat propre dans son uniforme neuf de la mobilisation, ils sont souvent blessés et misérables. « Les gens étaient en partie dans un état désolant..., c'étaient des guerriers, qui avaient déjà connu le champ de bataille... en résumé une image de la misère »²¹. Cette convergence de la foule vers la gare, bien que le convoi fût volontairement non signalé, est une preuve de la rapide circulation des bruits et nouvelles dans une ville moyenne en ce début de guerre. Surtout cela consacre la gare comme le lieu où l'on peut observer des hommes fraîchement débarqués du front, qu'ils soient blessés ou non. À Darmstadt toujours, le jeune Carlo Schneider alla à la gare avec son voisin pour « admirer » les premiers Français²². L'utilisation du terme « *bewundern* », qui correspond à l'idée d'admirer ou de contempler, est assez révélatrice d'un aspect spectaculaire de ce rassemblement. Ici on va en groupe regarder quelque chose d'exceptionnel qui se déroule autour d'un lieu précis, la gare. D'ailleurs là aussi les témoins confirment qu'il n'y eut pas une parole plus haute que l'autre envers ces soldats, et que tout le monde est resté sérieux face à la misère de ceux-ci.²³

À Paris cela ne s'est pas déroulé différemment. Le photographe Lansiaux a pris plusieurs clichés de la foule rassemblée devant les gares attendant les convois. Grâce aux légendes on peut tenter d'analyser les intentions des personnes venues à la gare. En effet on peut lire sur trois photos prises le 19 septembre 1914: « Gare de l'Est. On attend des blessés peut-être des prisonniers » ; « Gare du Nord on espère toujours voir passer des prisonniers » ou encore « Chacun discute sur les trains de prisonniers à venir »²⁴. Comme dans toute foule, les agissements des uns influencent beaucoup les autres, et si certains attendent encore alors la majorité attend. Louis Bathas à Narbonne observe le même phénomène. Une fois le premier train de blessés dé-

²⁰ Michael STÖCKER, „Augusterlebnis 1914“ in Darmstadt, op. cit., p. 77.

²¹ *Volksfreund*, 15 août 1914 in Michael STÖCKER, „Augusterlebnis 1914“ in Darmstadt, op. cit., p. 77 „Teilweise waren die Leute in einem sehr desolaten Zustand..., waren es doch Krieger, die schon in der Schlacht gestanden haben... alles in allem ein Bild des Jammers.“

²² *Ibid.*, p. 99 „als die ersten gefangenen Franzosen zu 'bewundern' waren.

²³ Michael STÖCKER, „Augusterlebnis 1914“ in Darmstadt, op. cit., p. 110.

²⁴ Voir annexes. Photos 322-73698-27 + 321-73698-28 + 315-73698-20.

chargé, les gens ne partent point et n'ont pourtant aucune garantie « d'assister » à autre chose : « À minuit il y avait longtemps que la dernière auto avait emporté le dernier blessé qu'une foule dense attendait encore devant la gare. Qui sait ? peut-être l'arrivée d'un autre train. »²⁵ Les gens ne sont même pas certains de ce qu'ils vont voir, mais ont l'espoir d'observer quelque chose.

Ce qu'on vient regarder est un extrait de la guerre, une infime partie, d'un gigantesque ensemble, qui revient à l'arrière et qui permet aux civils de tenter de s'approcher d'une réalité pour eux insaisissable : la violence des combats, les conséquences de la guerre sur l'être humain. Ce n'est qu'une petite partie visible de l'iceberg qui leur est accessible. En regardant les convois de prisonniers ils peuvent approcher un peu plus du vécu de leurs proches sur le front. C'est très certainement cette volonté de se rendre compte par soi-même qui a entraîné beaucoup de gens à observer l'arrivée de ces convois, et a provoqué leur attitude, souvent décrite dans les témoignages, comme plutôt indifférente ou même compassionnelle envers les soldats ennemis. Si, bien sûr, les prisonniers français ont aussi connu en d'autres lieux des accueils plus belliqueux, selon Michael Stöcker, la réaction du public peut aussi s'expliquer par une « préférence » à l'égard des Français en comparaison avec d'autres nations, et particulièrement les Russes. L'arrivée de convois de prisonniers est une grosse attraction pour le public dans les gares d'Allemagne de l'Ouest et des femmes allemandes, par une sorte de compassion, offrent des fleurs aux Français. Certaines se renseigneraient même auprès des fonctionnaires pour connaître l'emplacement des prisonniers²⁶. Des comportements condamnés par la presse et le gouvernement mais qui furent aussi une réalité de cette guerre.

Du côté français le caporal Barthas, chargé au début de la guerre d'escorter un convoi de prisonniers allemands, décrit lui une foule nombreuse et très remontée contre les captifs : « À partir de Perpignan à chaque passage à niveau, à chaque station une foule furieuse nous attendait, vociférant des imprécations, des malédictions à l'adresse des prisonniers peu rassurés. » La foule est belliqueuse mais surtout en manque de spectacle et d'observations concrètes puisqu'à « Prades, la foule s'étant partagée de chaque côté de la voie et les wagons n'étant ouverts que d'un côté, la moitié de la foule qui se trouvait du côté fermé, déçue, manifesta si violemment que pour éviter des incidents regrettables force nous fut d'ouvrir des deux côtés du wagon. Ce qui rendit notre garde plus difficile pour s'opposer au flot de ces patriotes enragés et enragées, car l'élément féminin dominait »²⁷. Ici la foule est donc « déçue » de ne pouvoir assister à ce qu'elle est venue voir, et parvient même à l'obtenir.

²⁵ Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 20.

²⁶ Jeffrey VERHEY, *Der „Geist von 1914...“*, op. cit., p. 141.

²⁷ Voir Louis BARTHAS, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 25 et p 26.

Comme pour les blessés l'attraction provoquée par ce type de transport va s'estomper assez rapidement. L'habitude et la répétition en sont les raisons majeures, comme à Verdun où les civils regardent à peine ou de façon complètement habituée les convois de prisonniers circulant à travers la ville²⁸. Pourtant certains continuent d'y voir un intérêt, mais comme pour les jours de la mobilisation ce sont souvent les plus jeunes. Ainsi Marcelle Lerouge, 13 ans, est dès le début du conflit allée voir les soldats écossais, les « *highlanders* », à la gare. Mais même plus d'un an après le début de la guerre, elle regrette encore de ne pas avoir pu, à un jour près, voir un convoi de prisonniers²⁹, bien que ce n'eût pas été son premier. D'autres types de transports ont pu provoquer des rassemblements.

Les convois de soldats coloniaux

Les convois de soldats des colonies ont attiré beaucoup de monde. Les images des Indiens débarquant à Marseille, accueillis par un public nombreux en sont l'illustration³⁰. La volonté, comme pour les soldats de la métropole, d'accueillir, de donner du courage à ses soldats venus défendre le territoire de la patrie n'est qu'une explication à la présence de cette foule. Dans une France du début du xx^e siècle, la présence d'hommes des colonies, de ces « bons sauvages » est une raison plus forte. Si la majorité de la population n'a pas connu la guerre de 1870, aucun n'a encore assisté à la présence massive de population indigène sur le territoire français. On veut voir ces « grands enfants », ces « buveurs de sang ». On veut s'assurer qu'ils sont aussi terribles qu'on les décrit, et qu'ils écraseront bien leur ennemi³¹.

Cette curiosité est telle qu'elle force une nouvelle fois l'autorité militaire à défendre l'accès de certaines gares au public. Les Indiens, soldats de l'Empire britannique, débarqués à Marseille vont circuler en train à travers la France, et certains vont passer par exemple par Narbonne. La nouvelle se répand très vite et se voit confirmée par des mesures « rigoureuses » pour surveiller la voie. Un dispositif de garde très resserré est mis en place. Les Indiens vont passer durant plusieurs jours et feront des haltes repas dans la gare. Selon Barthas, ces repas seraient principalement composés de viande de chèvres qu'ils doivent sacrifier selon leur rite.

²⁸ Colette, *Les heures longues*, *op. cit.*, p. 42

²⁹ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, *op. cit.*, p. 103 et 276.

³⁰ <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6946318j?rk=407727;2> et <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6946319z?rk=386268;0>

³¹ Au sujet des clichés sur les soldats des colonies, voir : Christian KOLLER, *Von Wilden aller Rassen niedergemetzelt "Die Diskussion um die Verwendung von Kolonialtruppen in Europa zwischen Rassismus, Kolonial- und Militärpolitik" (1914-1930)*, Stuttgart, Steiner, 2001 ; Ainsi que *„Halbtierische Völker Afrikas hatte der Gegner geschickt, als er sich stellen sollte“ : Der Einsatz afrikanischer Soldaten in Europa im 1. Weltkrieg*, Bâle, Basler Afrika-Bibliographien, 2000.

Une occasion d'observer une coutume jugée exotique pour les Narbonnais de 1914. Mais à part les soldats en gare, « peu de Narbonnais purent satisfaire leur légitime curiosité, l'accès de la gare restant rigoureusement interdit »³². À Bordeaux aussi la foule semble bien accueillir ces soldats des colonies³³. Mais trop souvent les informations manquent pour en avoir le cœur net³⁴.

Les convois de réfugiés

Si les informations manquent concernant les coloniaux, ce n'est pas le cas pour les trains de réfugiés qui attirent également les curieux. En Allemagne, Hedwig Voß qui se sent très étrangère envers les réfugiés de la Prusse Orientale – chassés par l'invasion russe, et qui sont pourtant Allemands tout comme elle – admet toutefois que ce sont eux qui lui transmettent une première image de la réalité de la guerre : « Ces réfugiés sont notre premier contact de près avec la misère et l'horreur de la guerre »³⁵. Cerfberr de Medelsheim écrit à propos des réfugiés qui racontent la guerre et les atrocités allemandes : « Dans la bouche de ces malheureux, le témoignage était indiscutable : ils avaient vu, ils avaient souffert. Leurs auditeurs en furent impressionnés, et dès ce moment, ils virent la guerre sous un autre angle ! »³⁶ De nouveau les photographies et les légendes de Lansiaux aident à saisir cet attrait des civils parisiens pour les convois de réfugiés. « Un train belge vient d'être signalé, la foule se rue à sa rencontre »³⁷. C'est donc une véritable « ruée » que le photographe a ressentie à l'annonce d'un de ces convois. Ses photos prises entre le 20 et le 30 août confirment que la gare et ses abords sont un lieu de rencontre, où l'on vient observer et échanger.

« En attendant les trains du Nord chacun commente les événements. »³⁸ Tous ces curieux présents dans l'espace ferroviaire vont participer à amplifier le phénomène des rumeurs et fausses nouvelles.

³² Louis Barthas, *Les carnets de guerre...*, op. cit., p. 22.

³³ A. N, F/7/12936, Bordeaux, rapport du 20 août.

³⁴ Le carton 7N2053 au SHD contient une chemise sur le transport des troupes indigènes, malheureusement aucune remarque n'est faite sur l'accueil par la population ou sur d'éventuels commentaires.

³⁵ Hedwig VOSS, *Im Dienste*, op. cit., p. 24

„Diese Flüchtlinge sind unsere erste nahe Berührung mit dem Elend und den Schrecken des Krieges.“

³⁶ Gaston CERFBERR, *Paris pendant la guerre*, op. cit., p. 15.

³⁷ Fonds du photographe Charles LANSIAUX, op. cit., photo 200-73698-16, voir annexe.

³⁸ *Ibid.*, op. cit., photo 199-73698-18

Rumeurs

« Dans les salles d'attente, la nouvelle fut tout à coup annoncée
que 18 000 Français avaient été faits prisonniers.

Énormes cris de joie. Un fonctionnaire des postes arrive : « Ce sont seulement 9 000 »

[...] Un nouveau postier rentre : « Un zéro de trop a été télégraphié »³⁹

Si les rumeurs ont si bien circulé durant le conflit, et particulièrement dans les premières semaines, c'est avant tout parce que le manque d'informations fiables a libéré un espace où elles ont pu prendre place. Selon le commissaire spécial du chemin de fer de Bordeaux, l'énerverement de l'opinion publique s'explique par les contradictions des différentes nouvelles venant aussi bien des journaux que des communiqués officiels⁴⁰. Dès le 5 août 1914 il avertit : « Les nouvelles les plus contradictoires circulent exagérées à l'excès sans qu'on puisse en découvrir l'origine. On annonce pour cette nuit l'arrivée d'un train de blessés et en effet, les services d'ambulances de la Croix-Rouge ont été appelés et attendent depuis 22 heures en gare Saint-Jean. »⁴¹ Dans cet exemple nous avons l'essence même de la rumeur, c'est-à-dire l'inconnu de son origine, et un de ses résultats, un organisme de secours prêt à intervenir et qui a peut-être attendu en vain. Ici on peut observer d'emblée la puissance qu'ont pu prendre ces informations contradictoires, puisque ni la Croix-Rouge ni le commissaire spécial des chemins de fer ne semblent certains de l'arrivée du convoi de blessés mais prennent pourtant l'information en compte.

Ces informations contradictoires vont se propager très rapidement dans les villes. Chacun croyant chacun, personne n'ayant de vraies informations établies mais tout le monde les répète volontiers⁴². Ivan Cassagnau en fait l'expérience dès sa première halte sur le chemin du front en gare de Carcassonne. Les cheminots assurent aux soldats que la ville serait remplie de prisonniers allemands, une nouvelle qui les remplit de joie et leur laisse espérer une guerre courte. Cependant il conclut amer : « Nous venons d'entendre, hélas, le « premier bobard ». D'autres ont déjà suivi »⁴³. En Allemagne aussi les bruits les plus fous courent dès l'annonce de la mobilisation. L'eau des puits empoisonnée et les voitures françaises chargées d'or fuyant l'Allemagne

³⁹ Hellmut VON GERLACH, *Die große Zeit der Lüge*, op. cit., p. 12.

⁴⁰ A. N, F/7/12936, Bordeaux, rapport du 25 août 1914 pour la Direction Sûreté Générale.

⁴¹ A.N, F/7/12936, Bordeaux, rapport du 5 août 1914.

⁴² Voir par exemple : Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, op. cit. ; Gaston CERFBERR, *Paris pendant la guerre*, op. cit. ; Maurice DEMAISON, *Croquis de Paris*, op. cit.

⁴³ Ivan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour...*, op. cit., p. 22.

sont des rumeurs dont les traces ont été relevées aux quatre coins de l'empire⁴⁴ : « Partout dans les gares, grande comme petite [...] des bruits circulent et sont repris au sujet d'une voiture remplie de lingots d'or, qui part à l'étranger pour être mis en sécurité, et d'attentats sur des trains et sur des transports de troupes ! Je crois que même pas un de ces bruits n'a été confirmé. »⁴⁵

Les rumeurs ont donc pour origine des faits qui sont exagérés, voire purement inventés, puis rapportés même quand ils paraissent très improbables. Maurice Demaison dans un chapitre intitulé « ceux qui les ont vus » décrit avec humour toutes les histoires rapportant l'arrivée de troupes russes en Angleterre ou en France dès le mois d'août. D'abord un fruitier d'une campagne annonce que ceux-ci passeraient en gare en provenance de Marseille. L'auteur sait que c'est impossible, pourtant en revenant le soir même dans un train bondé de soldats, un tringlot le lui assure : « on en attend, fit-il, soixante-quinze trains cette nuit. Ils viennent de Toulon. Je le tiens du chef de gare de Fontainebleau. – Il vous l'a dit, à vous ? – Non, à un officier, mais je l'ai entendu. » Toujours persuadé que cela est techniquement impossible, sa confiance s'effrite doucement. Un ami londonien lui annonce que les Anglais embarquent des Russes à Arkhangelsk, et qu'ils seraient, selon les dires d'un journaliste, dès le lendemain déjà débarqués à Dunkerque ! Alors l'auteur n'y croyant définitivement pas explique que « Personne ne les a vus ; mais tout le monde connaît quelqu'un qui les a vus. L'un a reçu une lettre d'un professeur d'Oxford qui a compté de ses yeux 146 trains (non pas 145, ni 147) arrivant d'Aberdeen. »⁴⁶

Il n'est pas nécessaire de bien connaître sa géographie pour mettre en doute tout ce qui se raconte. Les déclarations contre les faux bruits se retrouvent dans beaucoup de témoignages. Yvan Cassagneau s'exclame « Ah ces bobards ! »⁴⁷, tandis qu'Henriette Thiesset écrit : « On dit qu'un fils de Guillaume II a été fait prisonnier. Est-ce vrai ? depuis qu'on propage de fausses nouvelles on commence à ne plus y croire. » Plus tard elle réaffirme : « Quelles sottises on raconte ! »⁴⁸ Dans son cas un réel énervement est perceptible face à ces fausses nouvelles car, vivant dans la zone occupée, ce sont souvent de faux espoirs qui sont entretenus en vain.

⁴⁴ Dans les archives de guerre bavaoises on trouve plusieurs télégrammes sur ces fameuses voitures ainsi qu'un télégramme qui relate le faux bruit d'une tentative d'empoisonnement des fontaines par les Français : BayHSta, I. AK946 ; Voir aussi : *Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 132/133 ; Heilbronner General-Anzeiger, 5 août 1914, „Spionenlandplage“ in Else KOCH, „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...“, op. cit., p. 42. „Mehrere Automobile mit Damen und Geld, für Rußland bestimmt, sind in der Richtung nach Rußland unterwegs.“

⁴⁵ BArch, PH15/21, „Erlebnisse und Taten...“, op. cit. „Überall auf den Bahnhöfen, ob groß oder klein [...] Gerüchte schwirrten und wurden erzählt : von einem mit Goldbarren beladenen Auto, das auf der Fahrt ins Ausland gestellt und sichergestellt sei, und von Anschlägen auf fahrende Züge und Truppentransporte ! Ich glaube, kaum eins dieser Gerüchte hat sich bestätigt.“

⁴⁶ Maurice DEMAISON, *Croquis de Paris*, op. cit., p. 29-30.

⁴⁷ Yvan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour...*, op. cit., p. 25.

⁴⁸ Henriette THIESSET, *Journal de guerre*, op. cit., p. 54 et 72

Adrienne Thomas en entendant, sur le quai de la gare de Metz, des rumeurs de prisonniers français massacrés par les troupes bavaroises s'indigne également de ces propos et s'écrie : « Toujours le retour des légendes de guerre qui n'ont jamais eu lieu »⁴⁹.

En réalité énormément de personnes doutèrent des bruits entendus, mais cela ne les a pas empêchés de les colporter à leur tour. Parfois l'erreur est reconnue trop tard. Le 28 août 1914 la mère d'Henriette Thiesset, en revenant de la gare, apprit la fausse nouvelle qu'elle répéta : Deux trains de dragons français devaient arriver le lendemain dans leur petite ville très proche de la ligne de front. Le grand-père, chef de gare, retourna alors immédiatement à son poste, qu'il avait fui devant la menace allemande, pour attendre les trains imaginaires et manqua de se faire prendre par les Allemands qui arrivèrent la nuit-même⁵⁰.

Soldats

Les soldats ne sont également pas étrangers à la circulation de faux bruits ou de récits exagérés. Beaucoup de témoignages de soldats racontent les « bons tuyaux » et les rumeurs qui circulent au sein des armées, notamment via les vaguemestres ou les agents de liaison⁵¹. Ainsi dès le 2 août 1914 Henri Désagneux présent en gare de Troyes témoigne : « On se trouve déjà séparé du monde, les journaux n'arrivent plus ici. Mais, en revanche, que de nouvelles ! C'est à qui voudra apporter le dernier renseignement... certain : un escadron de Uhlans a été fait prisonnier ; le 20^e Corps est déjà en Alsace. On ne parle que d'une « poudre Turpin » dont les effets doivent être foudroyants. »⁵²

Le soldat n'est pas seulement bavard avec ses frères d'armes il l'est aussi à l'arrière, même si cela se retourne parfois contre d'autres soldats. Charles Hennebois, en route pour le front, se trouve le 3 octobre 1914 dans la gare déserte de Chaumont où seulement quelques employés « portent la nouvelle » des troupes françaises entrant en Lorraine et des premiers forts de Metz pris sous le feu de l'armée française. Cette nouvelle crée une effervescence dans la troupe et dans le train. Sauf qu'elle se révèle fausse et que les employés l'ont appris par des trains de blessés et de ravitaillement⁵³. Les blessés vont en effet jouer un rôle très important dans la circulation de faux bruits.

⁴⁹ Thomas ADRIENNE, *Die Katrin wird soldat*, op. cit., p. 182 (29 août 1914)
„Immer wiederkehrende nie geschehene Legenden aller Kriege!“

⁵⁰ Henriette THIESSET, *Journal de guerre*, op. cit., p. 36

⁵¹ « Chacun veut paraître mieux renseigné que son voisin. Le cuisinier du général, l'ordonnance de l'aumônier, un cycliste du Grand Quartier Général (oui, parfaitement, même qu'il a entendu Joffre en personne), ont dit que... La nouvelle n'est pas encore officielle, mais... Ainsi !!!! » in Ivan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour...*, op. cit., p. 60 ; Voir aussi un exemple très proche in Henri DÉSAGNEUX, *Journal de guerre*, op. cit., p. 115.

⁵² Henri DÉSAGNEUX, *Journal de guerre*, op. cit., p. 16

⁵³ Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 3

Le soldat qui ne raconte pas sa guerre est bien sûr une réalité, surtout pour l'après-guerre, mais si certains sont restés discrets d'autres ont pu largement s'épancher. C'est particulièrement le cas des blessés en début de conflit. Fin août 1914 le ministre de la guerre s'en inquiète déjà et ne souhaite pas la présence dans la capitale de blessés convalescents car ils répandent « des bruits dans Paris », qui causent la « panique dans la population »⁵⁴. Dès leur arrivée à l'arrière les blessés racontent ce qu'ils viennent de vivre, et les soignants ou autres personnes présentes sur les quais sont avides d'avoir des récits provenant directement du front. Ainsi dans l'Ambulance de gare de Roussel-Lépine, lorsque le premier convoi de blessés est annoncé : « Il y a foule sur le quai : Tout le personnel de la gare : Officiers, GVC, [...] Territoriaux. Tous les majors des hôpitaux auxiliaires [...] Tout le comité de la Croix-Rouge : directeurs, administrateurs, secrétaires. Tout le personnel des cuisines [...] Les messieurs affiliés... et cest tout. Le quai regorge. Il n'y aura plus de place pour les blessés. » Énormément de personnes donc bien plus que ce qui sera autorisé par la suite qui iront très potentiellement répéter ce que vont leur confier les soldats. Quand le train arrive ce ne sont que des blessés légers aux bras et aux jambes. Les paroles de ceux-ci rapportées par l'auteur ne sont que positives : « Ça marche ! On les a ! Ils filent comme des lapins ! Ah nos 75 !... Quel bon travail !... Leurs obus n'éclatent pas. Ils visent trop bas ou trop haut. C'est pour ça qu'on est touché aux jambes. » Devant tant d'optimisme la réaction de l'auteur et des gens qui l'entourent est empreinte de joie et d'assurance : « La joie est délirante : Ils en reviennent, ceux-là... ils ont vu... ils sont contents. On les aura !... Noël Noël ! Vive la France ! »⁵⁵ Des témoignages assez similaires de blessés furent relevés à Bordeaux fin août 1914 : les fantassins allemands tirent mal, malgré des pertes il y a moins de tués chez les Français et surtout les balles françaises sont plus meurtrières⁵⁶. Hormis la dernière allégation concernant l'efficacité des balles, ces récits peuvent être véridiques, mais c'est la façon dont ils vont être répétés qui engendre des exagérations. Exagérations toujours plus éloignées du récit originel et qui finiront par être généralisées. Cela a pu être vécu de cette façon par un groupe de soldats, sur un point précis du front, sans pour autant être partout le cas. Les personnes en recherche d'informations et de faits rassurants sélectionnent de manière inconsciente les récits et les répètent comme cela les arrange. Grâce à ces deux récits de soldats affirmant que les Allemands auraient des armes moins efficaces on peut comprendre comment s'est créée une des rumeurs les plus répandues, mais aussi la plus absurde, du début de guerre.

⁵⁴ A. N, F/7/12936, Paris, rapport du 31 août 1914.

⁵⁵ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 54-55

⁵⁶ A. N, F/7/12936, Bordeaux, rapport du 25 août 1914

Cependant au même moment et toujours à Bordeaux : « L'inquiétude (de la population) est encore augmentée par les confidences des nombreux blessés arrivant du front qui signalent des pertes importantes ». Les blessés parlent de troupes harassées de fatigue, décimées ou anéanties car les Allemands sont supérieurs en nombre et possèdent une plus grosse artillerie⁵⁷. Ce qui propose une tout autre vision des premiers combats. C'est d'ailleurs celle-ci, plus pessimiste, qui a inquiété les préfets de nombreux départements, comme évoqué plus haut pour celui de la Seine⁵⁸. Les blessés ne font que combler les trous laissés par la censure⁵⁹. Toute la question est de savoir la véracité de leurs propos du moins la façon dont ils sont relayés⁶⁰.

Variétés des sources et mesures de lutte

En septembre 1915, le chef de gare de Craponne fut arrêté pour cris séditieux et pour avoir fait courir de faux bruits. Bien que connu comme « alcoolique et exalté » il aurait « jeté l'émoi » et le « découragement » dans sa commune en affirmant qu'il n'y avait plus ni munitions, ni fusils et que les généraux étaient vendus⁶¹. De l'autre côté du Rhin on trouve également la trace de rumeurs colportées par les employés du rail et retranscrites par le service de surveillance du chemin de fer. Le 15 octobre 1918, un cheminot bavarois rapporte la rumeur que lui a répétée un collègue du nord selon laquelle à Berlin et Dresde de grosses agitations ont eu lieu les jours précédents, principalement de la part des militaires et qu'à Berlin sur le monument de Guillaume II on aurait mis la nuit un parapluie et une valise pour signifier qu'il devait partir. Durant la première moitié de l'année 1918 ces agents de surveillance eurent plusieurs fois l'occasion d'entendre des rumeurs « non fondées » au sujet de catastrophes sur le front ouest, relatant d'énormes pertes, ou des cas de noyades de plusieurs milliers de soldats. Selon eux ces bruits pourraient être propagés par des espions, ils doivent donc être vigilants et lutter contre ces faux bruits⁶². Ceci est d'ailleurs prévu par la loi des deux pays.

En France les préfets sont plusieurs fois rappelés à l'ordre pour « exercer une étroite surveillance sur les propagateurs de fausses nouvelles » qui représentent « de véritables crimes contre la patrie » car « c'est trahir le pays que de contribuer à l'énerver et à l'inquiéter en ré-

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Voir aussi : Yves POURCHER, *Les jours de guerre : la vie des Français au jour le jour entre 1914-1918*, p. 87 à 90, Paris, Hachette Littératures, 2008 ; Eric ALLARY, *La Grande Guerre des civils*, *op. cit.*, p. 101-103.

⁵⁹ Eric Allary, *La Grande Guerre des civils*, *op. cit.*, p. 103.

⁶⁰ Voir les propos des blessés in Hedwig VOSS, *Im Dienste*, *op. cit.*, p. 25 et 28-29, ou encore Henry D'ESTRE, *D'Oran à Arras*, *op. cit.*, p. 44.

⁶¹ AD Rhône, 1M145, document du 9 septembre 1915.

⁶² BayHSta, MKr 11484, *Eisenbahnüberwachungsdienst*.

pendant des bruits que nos adversaires ont intérêt à propager »⁶³. En Allemagne, qui fait circuler des faux bruits risque la prison⁶⁴ puisque la propagation de fausses nouvelles destinées à inquiéter la population est interdite, une décision placardée dans les gares⁶⁵. On se doute de la difficulté d'agir de façon réellement efficace et systématique pour la police et les gendarmes contre un tel phénomène, même si les exemples d'arrestations et d'enquêtes ne manquent pas.

En juillet 1915 la préfecture du Rhône indique que l'intensité de la circulation des fausses nouvelles a changé. Auparavant les dénonciations permettaient de trouver les auteurs et une « admonestation » suffisait « pour réprimer certains excès de langage ». Certains bruits viendraient sans aucun doute de l'ennemi, mais le phénomène est devenu trop important pour l'expliquer uniquement de cette manière. Un réel pessimisme a vu le jour et « si les fausses nouvelles n'engendrent pas forcément des pessimistes, les pessimistes engendrent toujours les fausses nouvelles ». Les journaux trop optimistes causent des déceptions⁶⁶, les citoyens veulent paraître bien informés et inventent des histoires mais les plus gros propagateurs de fausses nouvelles seraient les permissionnaires du front qui, depuis peu, sont autorisés à rentrer quelques jours dans leurs foyers⁶⁷. La mauvaise influence des permissionnaires dans la région fut de nouveau pointée du doigt au printemps 1917, dans un contexte encore plus préoccupant mais également au tout début 1918 : « L'action directe des permissionnaires est encore plus déprimante que leur correspondance. Ils tiennent dans les cafés, dans les trains, les propos les plus regrettables et ils montrent chez eux un pessimisme qui est facilement communicatif. »⁶⁸ Il y a donc eu une évolution, si les rumeurs n'ont pas cessé, l'attention se porte plus sur les conséquences des fausses nouvelles, et le pessimisme qui en découle, surtout si elles sont négatives.

C'est donc sur les propagateurs de nouvelles alarmistes ou décourageantes que les forces chargées du maintien de l'ordre dans ou autour des gares vont agir. Les rapports du commissariat spécial de la gare du Nord à Paris évoquent plusieurs arrestations pour « des propos déplacés » dans les premières semaines d'août. « Un jeune vaurien » se fait réprimander pour ses propos en gare sur le sort et le nombre des blessés. « Un pauvre type » est arrêté suite à ses déclarations, devant des troupes attendant leur départ dans la cour de la gare, au sujet de la façon dont sont traités les prisonniers allemands. Un agent des PTT qui travaille en gare tient

⁶³ AD Rhône, 1M145, septembre 1915.

Le document précise toutefois qu'il ne s'agit pas d'« imposer au pays un optimisme de commande »

⁶⁴ Michael STÖCKER : „Augusterlebnis 1914“ in Darmstadt, *op. cit.*, p. 43

⁶⁵ BayHSta, B1/209, document du 14 mai 1917.

⁶⁶ Un phénomène qui se répète souvent durant la guerre, comme pour l'offensive du chemin des dames en avril 1917. Voir, Jean-Jacques BECKER, 1914, *Comment les Français...*, *op. cit.*, p. 74-76.

⁶⁷ AD Rhône, 1M145, rapport du 17 juillet 1915.

⁶⁸ AD Rhône, 4M243, rapport du 1^{er} janvier 1918.

des propos erronés avec des camarades, racontant que Sedan serait en flammes et qu'il n'y aurait plus de fusils à Paris. Il sera emmené au commissariat et réprimandé pour ces propos⁶⁹. À la vue de ces exemples on ne peut donc pas parler de réelle répression. Ce sont souvent des mises en garde et des interpellations de courte durée qui ont plus servi à intimider les coupables et à tenter de les raisonner. Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas eu de cas plus sévèrement traités, à l'instar du chef de gare de Craponne qui fut démis de ses fonctions.

Le plus révélateur dans ce phénomène des « on-dit » est que les personnes chargées de lutter contre, en colportent elles-mêmes. Parfois pour informer leur supérieur d'une rumeur particulièrement présente dans leur circonscription, mais ils font également part de choses dont ils ont eu vent et qui leur paraissent importantes. La différence est que selon eux, leurs sources, elles, sont fiables, tel le commissaire spécial de la gare du Nord à Paris qui fait part d'un bruit qui n'a pas circulé dans le public mais qu'il tient de « gens bien informés » au sujet d'une prévision d'un raid allemand sur Paris avec un Zeppelin afin de jeter des bombes et de causer la panique⁷⁰.

À Lyon, la police avertie d'une rumeur qui courait sur la ligne de chemin de fer entre Paris et Lyon, notamment en gare de Chalon-sur-Saône, où deux femmes signalaient dix mille soldats britanniques et noirs se tenant prêts pour réprimer les grévistes des usines de guerre de Lyon, qui compteraient déjà deux cents tués. Selon la rumeur, le quartier de la Croix-Rousse serait noir de mitrailleuses et la cavalerie se maintiendrait prête⁷¹. Grâce à ce genre d'exemples de rumeurs, qualifiées avec raison de « fantaisistes », on voit à quel point l'espace ferroviaire joue un rôle central dans la propagation des faux bruits. Ce qui explique qu'à plusieurs reprises il est demandé aux commissaires de police de porter particulièrement leur surveillance sur les gares et les trains pour lutter contre les faux bruits et les nouvelles pessimistes⁷². Le rôle du ferroviaire s'avère doublement central puisque ce sont aussi souvent ces espaces qui sont évoqués dans les rumeurs d'attentats ou d'attaques. Avant même la déclaration de guerre, des journaux de *Freiburg im Breisgau*, reprenant la propagande officielle pour justifier la guerre, diffusent la nouvelle selon laquelle les Français auraient déjà violé la frontière allemande. Les aviateurs français auraient bombardé des villes en Bade et en Bavière et « essayent de détruire notre chemin de fer. La France a ainsi ouvert les attaques contre nous et établi un état de guerre avec l'Allemagne.

⁶⁹ A. N, F/7/12936, Paris, *rapports d'août 1914*.

⁷⁰ A. N, F/7/12936, Paris, *rapport du 31 août 1914*. Voir également le rapport du 18 août 1914.

⁷¹ AD Rhône, 4M243, *lettre du 22 janvier 1918*.

⁷² AD Rhône, 4M243, *document du 13 juillet 1915*; SHAT, 19N255, *document du 9 juillet 1915*.

La sécurité de l'empire nous contraint à la défense »⁷³. Les rumeurs inventées au sujet d'attaques sur le chemin de fer permettent de justifier l'état de guerre⁷⁴.

On a donc l'impression que pendant le conflit personne ne peut réellement s'empêcher de répéter des bruits entendus. Une catégorie de la population a aussi beaucoup nourri les rumeurs : les réfugiés.

Réfugiés

Les convois de réfugiés ont attiré les foules autour de la gare. Face à des gens à la recherche de nouvelles fraîches, les réfugiés ne sont pas avares de récits et racontent relativement facilement leur récente expérience⁷⁵. Sauf que selon les autorités leurs récits sont exagérés. Des nouvelles « invraisemblables et alarmantes » circulent autour des gares et cela n'est pas étranger « aux voyageurs venus du nord ». De plus il y aurait « une fâcheuse tendance du public à s'énerver au moindre bruit, et la non moins regrettable facilité avec laquelle certains individus colportent un peu partout les informations de source douteuse. Il y a là un danger contre lequel l'opinion parisienne, fébrile, anxieuse et variable a besoin d'être prévenue. »⁷⁶ On retrouve ici de nouveau cette volonté de ne pas laisser des nouvelles plus ou moins véridiques se propager dans la ville. Fin août 1914, bien que le flux des réfugiés ait sensiblement diminué, la situation n'a pas beaucoup évolué⁷⁷ : « Parmi les voyageurs arrivés de la zone des hostilités, quelques-uns plus ou moins affolés racontent leur pénible odyssée en la dramatisant. Ils rencontrent aux environs des gares un auditoire complaisant qui commente ensuite à sa façon le récit des événements. On trouve, en général, dans les groupes et dans la foule que ces histoires de fuite et d'invasion (exagérées à plaisir et mal interprétées) contrastent fâcheusement avec le silence de la presse. »⁷⁸

Les convois de réfugiés ont donc aidé à transmettre une image radicale de l'ennemi⁷⁹. Il est évident que ces populations ont vécu des traumatismes importants et, lors de leur arrivée dans les zones de l'arrière, elles sont en fuite depuis plusieurs jours, et ont le plus souvent manqué

⁷³ Christian GEINITZ, *Kriegsfurcht und Kampfbereitschaft: das Augusterlebnis in Freiburg; eine Studie zum Kriegsbeginn 1914*, Essen, Klartext-Verlag, 1998, p. 103

„und versuchten, unsere Eisenbahn zu zerstören. Frankreich hat damit den Angriff gegen uns eröffnet und den Kriegszustand mit Deutschland hergestellt. Des Reiches Sicherheit zwingt uns zur Gegenwehr.“

⁷⁴ C'est ce que confirme Michael JEISMANN, « Propaganda » in *Enzyklopädie Erster Weltkrieg*, Gerhard HIRSCHFELD (dir.), Paderborn, München, Schöningh, 2004, p. 200.

⁷⁵ Comme le feront plus tard les rapatriés civils.

⁷⁶ A. N, F/7/12936, rapport du 10 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris.

⁷⁷ Ce sont tout de même encore 7 000 à 8 000 personnes qui arrivent chaque jour dans la gare.

⁷⁸ A. N, F/7/12936, rapport du 27 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris

⁷⁹ Nicolas BEAUPRÉ, *Les grandes guerres*, op. cit., p. 132

d'eau, de lait pour les nourrissons et de nourriture. Elles sont dans un état de choc et ressentent le besoin de raconter leur misère et donc d'être écoutées. Ceci est aussi un processus psychologique ayant pour but, via l'obtention d'une forme de reconnaissance sociale, de revenir à un état normal et de résoudre les traumatismes générés par l'exode⁸⁰. Cependant les réfugiés, dont beaucoup n'ont pas été en contact direct avec l'ennemi, ne sont pas différents du reste de la population, et ils transmettent aussi les « on-dit » de leurs régions. Des informations non sourcées reprises par la presse qui publie de nombreux articles ayant pour titre « ce qu'ils ont vu » ou « ce qu'ils ont vécu »⁸¹. La population de l'arrière, très volontiers prête à croire que les Allemands sont bien les barbares que la propagande leur dépeint, répète aussi leurs dires. C'est le cas de cette infirmière de la Croix-Rouge française colportant le bruit qu'on aurait trouvé la main d'un enfant belge sur un soldat allemand⁸². Des légendes qui furent aussi reprises par la presse, notamment l'agence Havas. Car les réfugiés racontent aussi ce qu'on attend d'eux et s'adaptent selon l'interlocuteur. Ils cèdent ainsi à « la pression sociale ambiante » et jouent leurs rôles dans la haine anti-allemande⁸³.

Parfois les récits des réfugiés dérangent même : « On en voulait presque à ces gens d'encombrer les trains, les quais et les services [...] On leur en voulait de leurs récits. On les rendait responsables de leurs villes incendiées et de leurs maisons écroulées... On leur en voulait de semer la peur... Comme l'antique porteur de mauvaises nouvelles, ils étaient les maudits. »⁸⁴ Pour cette petite infirmerie de gare, les réfugiés viennent ajouter une masse de travail qui rend les journées accablantes. Le personnel ne prend plus le temps de s'informer et les récits qu'ils entendent sont la seule source d'information. Récits qu'ils iront peut-être eux-mêmes porter hors de la gare. Rapidement les évacués ne sont plus des Belges, ce sont déjà des Français des Ardennes, de la Meuse, et ils « jetaient des cris sinistres dans la nuit : « Mézières-Charleville (sic!) brûle !... La gare de Sedan est en flammes !... » Les soldats rajoutent eux aussi leurs commentaires, mais positifs, et les volontaires de la Croix-Rouge s'avèrent perdus devant tant d'informations contradictoires. « On ne comprenait plus, les uns parlaient de déroute, les autres d'éclatantes victoires. [...] On se perdait en conjectures... De sensationnels renseignements, sortis on ne sait d'où, entretenaient un certain optimisme. »⁸⁵ Les informations ne

⁸⁰ Jean AUDET et Jean-François KATZ, *Précis de victimologie générale*, Paris, Dunod, 1999, cité in Michael AMARA, *Des Belges à l'épreuve de l'Exil : les réfugiés de la Première Guerre mondiale* ; France, Grande-Bretagne, Pays-Bas 1914-1918, p. 59.

⁸¹ Michael AMARA, *Des Belges à l'épreuve de l'Exil*, op. cit., p. 59

⁸² Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, op. cit., p. 72

⁸³ Voir l'analyse sur la « parole de l'invasion » in Michael AMARA, *Des Belges à l'épreuve de l'Exil*, op. cit., p. 56-60.

⁸⁴ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 159-160.

⁸⁵ *Ibid.*, op. cit., p. 164-165.

manquent pas, seulement plus personne ne sait lesquelles croire. Les bruits et rumeurs sont trop nombreux, on est arrivé à un certain paroxysme.

En Allemagne les réfugiés de la Prusse orientale ont joué le même rôle, mais cette fois les barbares sont les Russes. Les habitants des territoires de l'est arrivent massivement à Berlin à partir du 23 août 1914 et rapportent des bruits d'atrocités commises par les Russes. Toutefois il n'y a pas de témoins directs, ce ne sont que des « on-dit ». ⁸⁶ C'est donc une nouvelle fois depuis les gares de la capitale que les bruits et nouvelles non fondés furent propagés en ville ⁸⁷.

Début décembre 1914 en gare de Gera (Thüringen) un corps d'Armée entier passe tout au long de la journée. Dans cette ville, peu habituée à un passage de soldats si important, la gare se remplit vite de curieux, et la *Bahnhofsmmission* chargée de nourrir les soldats dut interrompre son service en raison du trop grand nombre de civils se trouvant en gare. La raison principale étant la présence, affirmée mais non avérée, d'espions parmi la foule, qui cherchaient à interroger les soldats. ⁸⁸

Espionnite

*« Nous ne sommes en Alsace que depuis vingt-quatre heures,
et déjà règne la maladie qui fit tant de ravages cette année-là : l'« espionnite » »⁸⁹.*

La paranoïa règne

En ce début de guerre tout le monde soupçonne tout le monde. Dans une gare berlinoise durant la seule journée du 3 août 1914, 64 prétendus espions furent livrés à la police, aucun d'entre eux n'en était un ⁹⁰. Malgré l'abondance des dénonciations d'espions début août 1914 en gare de Bordeaux, après enquêtes, aucune n'est avérée ⁹¹. La guerre a déclenché une folie de la dénonciation qui devient habituelle au fil des premières semaines. « Toujours quelques voyageurs signalés comme suspects, aucune arrestation » ⁹² constate le commissaire de la Gare du Nord à Paris le 18 août 1914. Est-ce que cette folie de l'espion a réellement débuté avec la

⁸⁶ Jeffrey VERHEY, *Der „Geist von 1914...“*, op. cit., p. 157-158.

⁸⁷ Voir également le cas des voyageurs roumains fuyant la Bessarabie qui propagent de faux bruits à Vienne (Autriche) in BayHSta, 1. AK946, *extrait du journal local : Wien deutsche Volksblatt*.

⁸⁸ 15. *Rundschreiben der DBM*, Berlin, novembre 1914, p. 22 (Gera).

⁸⁹ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 30. *Les espions*, 21 août 1914.

⁹⁰ Jeffrey VERHEY, *Der „Geist von 1914...“*, op. cit., p. 146.

⁹¹ A. N, F/7/12936, Bordeaux, *commissaire spécial des chemins de fer*, 7 et 10 août 1914.

⁹² A. N, F/7/12936, *rapport du 18 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris

guerre ou connaît-elle une origine plus ancienne ? Selon Gundula Bavendamm⁹³ l'existence des espions est devenue quelque chose de classique chez les Français depuis la guerre de 1870, et fut renforcée par l'affaire Dreyfus. Incontestablement liés au Militaire, dont ils peuvent mettre en danger les secrets, ce seront plus tard des civils, par exemple les « espions juifs-allemands » de Daudet dans ses articles pour l'Action Française. Les espions sont alors camouflés mais qu'ils soient femmes, hommes, Allemands, Alsacien ou Français, le but reste le même : en savoir plus sur le militaire. En France le terrain semblait donc préparé puisque c'est durant les trois dernières décennies avant la guerre que l'idée de l'existence des services secrets et des agents est entrée dans la conscience d'une large partie de l'opinion publique⁹⁴. L'éclatement du conflit fut donc l'élément déclencheur de l'espionnage, renforcée par les affiches dans les lieux publics et même par les pièces de théâtre⁹⁵.

Du côté allemand cette peur de l'espion aurait été en partie engendrée par la presse au début du conflit. Celle-ci laisse beaucoup de place aux histoires d'espions russes ou français qui, présents partout, empoisonneraient l'eau et se déguiseraient en infirmier ou en officier⁹⁶. Dès le 31 juillet 1914 la méfiance est déjà palpable. Margareth Böhme raconte, que dans le train bondé qui l'emmène, elle, et sa famille de Munich à Berlin, un « homme ayant l'air d'un étranger » jeta un paquet dans le filet à bagage de leur wagon et disparut. Elle décrit les regards peureux et tendus de tous les passagers en direction de ce paquet qui « de forme n'était pas différent d'une bombe ». Le chef de train averti, on découvrit finalement que ce n'était que des pains au beurre⁹⁷. Au-delà du fait que « la forme d'une bombe » reste un indice très vague, on peut noter l'atmosphère tendue et le délit de faciès ayant entraîné l'alerte. C'est ce qui ressort souvent des archives et des témoignages, les personnes désignées comme des espions probables paraissent louches, et en début de guerre avoir l'air étranger ou avoir un accent suffit à être remarqué et remarquable. « Je dois faire attention aux espions. On en sort de chaque train, souvent des femmes aussi » explique un garde en gare de Oberhausen début août 1914. Quand son interlocuteur, Hellmut von Gerlach, lui demande comment il les reconnaît, il déclare qu'« ils ont des yeux tellement agités et ont l'air sombre » avant de préciser amèrement que la plupart

⁹³ Historienne allemande, spécialiste de l'histoire des mentalités. Sa thèse défendue en 2001 a pour sujet : « Espionnage et trahison. Récit de guerre conspiratif et politique intérieure française, 1914-1917. » „Spionage und Verrat. Konspirative Kriegserzählungen und französische Innenpolitik, 1914-1917.“

⁹⁴ Gundula BAVENDAMM, « La ville lumière : Kriegsgesellschaft und militärisches Geheimnis im Ersten Weltkrieg am Beispiel von Paris » in *Kriegserfahrungen. Studien zur Sozial- und Mentalitätsgeschichte...*, op. cit., p. 54-55.

⁹⁵ Voir : Pierre DARMON, *Vivre à Paris pendant la grande guerre*, Paris, Fayard, 2002, p. 158.

⁹⁶ Jeffrey VERHEY, *Der „Geist von 1914...“*, op. cit., p. 134.

⁹⁷ Margaret BÖHME, *Kriegsbriefe der Familie Wimmer*, op. cit., p. 3.

sont relâchés car on ne peut rien prouver contre eux⁹⁸.

En France cela ne se déroule pas différemment, le 12 août 1914 à la Gare du Nord à Paris deux hommes, signalés comme suspects en raison de leur « gros accent allemand », sont arrêtés et, après vérification de leurs passeports suisses, sont relâchés⁹⁹. La veille le commissaire de cette gare se plaignait déjà des dénonciations abusives : « Des dénonciations de gens suspects se produisent fréquemment, soit qu'elles émanent d'employés de la Compagnie, soit qu'elles émanent de voyageurs. Elles sont basées la plupart du temps, sur de simples apparences. Je les fais contrôler néanmoins, si elles me paraissent sérieuses mais aucune jusqu'ici n'a pu être retenue. Ces dénonciations traduisent dans les circonstances actuelles, un état d'esprit très particulier dans lequel s'amalgame avec une égale exagération la phobie des espions et le souci de la défense nationale. »¹⁰⁰ Le commissaire l'écrit, il vérifie quand même¹⁰¹, et c'est ce qui a certainement poussé beaucoup de gens à continuer les dénonciations.

En étant obligé de réagir par des interrogatoires ou une surveillance, la police encourage la méfiance des citoyens persuadés d'aider la patrie. Quand ce ne sont pas des étrangers ou prétendus étrangers, les dénonciations concernent des gens seuls, marginaux, ayant un rapport avec le militaire, ou même des voisins mal-aimés¹⁰².

Les militaires vont souvent être accusés d'espionnage, particulièrement dans l'enceinte de la gare, à l'instar de ce territorial chargé de la surveillance des voies surpris avec un appareil photo et arrêté. L'appareil ne contenait que des photos de camarades en groupe ou isolés¹⁰³. Parfois les raisons semblent pourtant légitimes. Le 5 janvier 1915 deux soldats amènent au commissariat de la gare de Perrache un autre soldat qui leur a déclaré dans le train être rentré en juillet d'Allemagne et avoir des missions d'espionnage. Il se rendrait à Lyon pour voir s'il y a quelque chose d'intéressant concernant la défense nationale. Après vérification il semble s'agir d'une personne souffrant de maladie mentale et qui est signalé manquant à son régiment depuis la fin décembre 1914¹⁰⁴. En gare d'Hanovre un officier Uhlan, au moment de quitter la gare au niveau de la barrière de sécurité, ne connaît pas le mot de passe, et ne peut trouver immédiatement ses

⁹⁸ Hellmut VON GERLACH, *Die große Zeit der Lüge*, op. cit., p. 13.

⁹⁹ A. N, F/7/12936, rapport du 12 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris

¹⁰⁰ A. N, F/7/12936, rapport du 18 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris

¹⁰¹ Même constat pour la gare de Bordeaux où le commissaire spécial écrit le 4 août.

« Des dénonciations me parviennent en masse contre des prétendus suspects sur lesquels j'enquête néanmoins. »
A.N. F/7/12936.

¹⁰² Gundula BAVENDAMM, « La ville lumière... », op. cit., p. 60-61.

¹⁰³ A. N, F/7/12936, rapport du 21 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris.

¹⁰⁴ AD Rhône, 4M125, Commissariat Perrache, journée du 5 janvier 1915.

papiers militaires. Aussitôt il est agressé par la foule, jeté au sol et roué de coups. Il s'agissait en fait d'un officier de réserve. Un de ses agresseurs justifie son comportement en expliquant que l'homme était « marron », qu'il avait « mauvaise conscience » et que surtout « les espions les plus dangereux ont toujours des uniformes allemands »¹⁰⁵.

Partout règne la méfiance, même au fin fond de la Bretagne au début du mois d'août 1914. Charles Le Goffic assure que quiconque circule en voiture, même aux heures autorisées, est dévisagé car « tant d'espions rôdent par ici ! »¹⁰⁶. Les allégations sont donc nombreuses et elles ont souvent concerné des lumières prises pour des signaux lumineux¹⁰⁷. Ainsi le chef de gare de Valréas s'est persuadé d'avoir vu des signaux lumineux qui n'ont en fait jamais existé¹⁰⁸. Le 15 août 1914 le préfet du Rhône explique au ministre de l'intérieur que les lumières aperçues la nuit à Lyon, que même le maire a constaté, proviennent en réalité de personnels du service des eaux qui travaillent de nuit¹⁰⁹.

C'est incontestable, les premières semaines d'août 1914 ont été marquées par une crise aiguë d'espionnage. Le journaliste Antoine Delecraz qui a lui-même été au commissariat pour dénoncer une probable espionne, avoue : « en des temps tels que ceux que nous traversons, il semble que chacun doit avoir un espion à dénoncer. Qui n'a pas son petit espion ? Moi c'est une espionne »¹¹⁰. Selon Gundula Bavendamm cette hystérie de l'espion aurait atteint son paroxysme durant les deux premières semaines d'août, se calmant quelque peu, surtout du côté des journalistes et de la population parisienne dans la deuxième moitié d'août¹¹¹. Toutefois on en trouve des exemples tout au long de la guerre que ce soit en Allemagne ou en France. À Mehlem, au sud de Bonn, le 29 janvier 1917 un voyageur écrit une lettre pour témoigner qu'il a vu deux espions dans deux trains différents. Il s'agissait d'un Hollandais et d'une femme qui ont critiqué les emprunts de guerre (*Kriegsanleihe*) en prétendant que cela ne servait plus à rien. Selon le voyageur le but était de faire circuler cette rumeur¹¹². Le 16 janvier 1915 un commerçant lyonnais est amené au commissariat de la gare de Perrache après avoir posé, sur le quai de la gare, plusieurs questions à un soldat au sujet des mitrailleuses, des canons de 65 de montagne, de l'emplacement des sentinelles dans les tranchées, ou encore de la fréquence des marches de nuit. Des questions effectivement étranges pourtant après vérification rien ne peut lui être re-

¹⁰⁵ Hellmut VON GERLACH, *Die große Zeit der Lüge*, op. cit., p. 14-15.

¹⁰⁶ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, op. cit., p. 36-38.

¹⁰⁷ Voir les nombreux exemples in Else KOCH, „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...“, op. cit.

¹⁰⁸ Yves POURCHER, *Les jours de guerre*, op. cit., p. 53.

¹⁰⁹ AD Rhône, 1M143, document du 15 août 1914.

¹¹⁰ Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, op. cit., p. 105

¹¹¹ Gundula BAVENDAMM, *Spionage und Verrat...*, op. cit., p. 56

¹¹² BayHSta, B1/209.

proché. L'homme étant même porteur d'une lettre le remerciant d'avoir organisé cinq cents lits pour recevoir des blessés¹¹³. Est-ce que cette lettre était un alibi, et cet homme réellement un espion ou s'agissait-il simplement d'un citoyen curieux et intéressé ne se rendant pas compte de la portée de ses questions ? Les carnets du commissariat de Perrache ne faisant plus mention de cette affaire on ne le saura jamais. On ne saura également jamais à combien se sont chiffrées ces dénonciations souvent abusives. Mais il semble que cela doit sûrement se compter en milliers, rien que pour le début du conflit. De plus cette paranoïa de l'espion n'était pas faite uniquement de dénonciations ou d'arrestations. Les cas de violence sur des individus innocents, au sein et aux alentours directs des gares, ont été nombreux.

Paranoïa violente

Le 5 août 1914 un territorial quitte son poste de surveillance à la gare de Gonesse, s'étant mis en faute il est emmené en gare du Nord pour un interrogatoire. Quand il arrive à la gare la foule, présente devant le bâtiment, le frappe et il est grièvement blessé malgré l'intervention des agents¹¹⁴. Le fait d'être conduit au commissariat sous escorte a donc suffi à le faire apparaître comme suspect. Le même jour en gare de Saint-Etienne, Châteaureux un Bavarois, dénoncé comme espion, est amené au commissariat de la gare : « Il avait la figure en sang, et eût été assommé sans l'intervention des agents de service ». Il est ensuite décidé de l'emmener au commissariat central pour examiner plus précisément sa situation et afin qu'il fût « soustrait aux fureurs de la foule ». Dans le même rapport le commissaire spécial de la gare de Saint-Etienne écrit : « On continue à voir des espions partout et les bruits les plus calomnieux circulent sur certains de nos concitoyens ». Il évoque des « innocents passants » qui ont « failli être écharpés ». Des bruits se répandent en ville « comme une trainée de poudre ». Une des victimes fut un sourd-muet qui dans un bistrot devant la gare fut maltraité car on « ne pouvait pas obtenir de lui qu'il parlât. La foule prétendait qu'il ne savait pas un mot de français et qu'il avait un accent allemand »¹¹⁵. En Allemagne même constat. Un soi-disant espion est roué de coup par la foule en gare de Brême alors qu'il s'agissait en fait d'un réserviste en déplacement pour rejoindre sa troupe¹¹⁶. Ce ne sont que des exemples parmi d'autres mais ils montrent bien la paranoïa ambiante, et la vindicte populaire pouvant s'abattre sur à peu près n'importe qui¹¹⁷.

¹¹³ AD Rhône, 4M25, *Commissariat Perrache, journée du 16 janvier 1915*.

¹¹⁴ A. N, F/7/12936, rapport du 6 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris

¹¹⁵ A. N, F/7/12936, *Rapport du 7 août 1914, Commissariat spécial de la Gare de Saint-Etienne*.

¹¹⁶ Bremer Bürger-Zeitung, 4 août 1914, n° 179, in Jeffrey Verhey, *Der „Geist von 1914...“*, op. cit., p. 146-147.

¹¹⁷ Fernand DEMEULENAERE, *L'Histoire de Douai*, op. cit., p. 15-16 ; Yves POURCHER, *Les jours de guerre*, op. cit., p. 49-51

Espions et sabotage

L'espionnage a donc souvent eu pour théâtre la gare ou ses alentours directs. Un constat assez logique puisque les craintes d'attentats ou d'espionnage militaire concernent directement le ferroviaire. Marcelle Lerouge, évoquant dans son journal sa commune d'origine, Ancerville, écrit : « Il paraît qu'il y a beaucoup d'espions là-bas qui cherchent à enlever les rails des chemins de fer, on en a encore fusillé un le 6 (août 1914) à Bar-le-Duc. »¹¹⁸ Mi-octobre 1914 le directeur de la police de Düsseldorf explique qu'un marchand est venu témoigner qu'un autre marchand, hollandais et juif, a raconté qu'en Hollande se trouveraient de nombreux agents français, anglais, et même japonais, parlant très bien allemand et ayant tous des papiers en règle. Selon lui, ils passeraient souvent la frontière et auraient pour but de détruire les réserves de céréales, et surtout de détruire les ponts de chemin de fer¹¹⁹. Dès le 1^{er} août le commissaire de Dijon s'inquiète des rumeurs qui parcourent les rues, notamment aux abords de la gare, comme celle ayant provoqué une « certaine effervescence » devant un restaurant de la rue de la gare. Son propriétaire était accusé, par un faux bruit lancé dans la matinée, d'avoir fait sauter le quai d'embarquement de Longvic¹²⁰. L'abbé Poulin écrit dans son journal à la date du 4 août 1914 : « On annonce encore, comme on le faisait déjà ces jours-ci, qu'on avait ici ou là arrêté des espions qui allaient faire sauter un pont ou un tunnel. Qu'en est-il ? L'autre jour (dimanche matin je crois) on en a arrêté un près du pont de Perrigny. Aussitôt la foule est accourue, grossissant sans cesse et poussant des cris de mort et même celui-ci : « Donnez-nous le donc que nous en fassions des saucisses » ! Après enquête on constate que le soi-disant espion n'est qu'un Lédonien bien connu de la police comme un déséquilibré. »¹²¹ Henri Désagneaux, de son côté, résume bien la situation : « Les nouvelles les plus fantaisistes circulent, chacun ne voit que des espions déboulonnant les rails ou voulant faire sauter les ponts »¹²².

Dans l'Action Française, une véritable campagne est menée en ce début de guerre contre les entreprises d'origine allemande, notamment Maggi et la société Merck. Les deux entreprises ont des usines ou des entrepôts proches de voies de chemin de fer, où passent par exemple les trains de munitions¹²³. Le train est donc bien vu comme un élément tactique de haute importance et qu'il convient de protéger contre l'action des espions ennemis. Pour assurer cette

¹¹⁸ Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, op. cit., p. 48

¹¹⁹ BArch, R 4201/689, 14 octobre 1914.

¹²⁰ A. N, F/7/12936, Dijon, 1^{er} août 1914.

¹²¹ Pierre LACROIX, L'été 1914 à Lons-le-Saunier, op. cit., p. 319 et 326.
« toujours quelques arrestations d'espions ou de faux espions. »

¹²² Henri DÉSAGNEAUX, *Journal de guerre*, op. cit., p. 16 (2 août 1914).

¹²³ Gundula BAVENDAMM, *Spionage und Verrat...*, op. cit., p. 53-54

protection les autorités n'ont pas attendu que l'espionnage s'empare de la population. Avant la guerre des mesures étaient déjà prises et celles-ci se sont multipliées durant le conflit.

Mesures

En février 1892 le ministre des travaux publics signale la présence d'individus « qui circulent, dans un but d'espionnage, aux abords des voies de chemin de fer, des canaux et autres voies de communication ». Ils s'intéresseraient particulièrement aux ouvrages d'arts, aux ponts et viaducs, en vue de les détruire « avant ou pendant les hostilités ». Pour circuler plus librement ils utiliseraient les déguisements les plus variés, et des faux uniformes¹²⁴. C'est donc bien avant la guerre que la présence d'espions, ayant pour cible principale de leur action le chemin de fer, a pu être remarquée. Les autorités craignent que les espions prennent l'apparence de gendarmes, d'infirmières ou de prêtres pour observer les activités dans l'espace ferroviaire, notamment l'embarquement et le débarquement de troupes¹²⁵. Le prêtre Poncet rapporte qu'il s'est fait contrôler par deux gendarmes à Paris, puisqu'on l'avait dénoncé comme étant suspect¹²⁶. Parfois les soldats, fatigués des contrôles des gendarmes dans la zone des armées, accusent ces derniers d'être eux-mêmes des espions¹²⁷.

Cette crainte de la destruction de voies, quais, ouvrages d'art et ponts est très présente chez les autorités civiles et militaires en début de conflit. Dans la lettre du ministère de 1892 il est également fait clairement allusion aux dangers que peuvent représenter les travailleurs étrangers sur les chantiers. On retrouve donc ici une accusation classique au sujet de l'espionnage, la suspicion que les agents soient étrangers même si habitant en France. C'est dans la même logique que le Président de la République fait publier, dès l'annonce de la mobilisation, un décret stipulant que tous les étrangers présents sur le territoire devront se présenter avant le deuxième jour de la mobilisation, 18 heures, sous peine d'être « arrêtés aussitôt sous prévention d'espionnage »¹²⁸.

La surveillance des voies ferrées fait l'objet de mesures supplémentaires. Les gendarmes sont prévenus qu'« L'ennemi pourrait tenter d'effectuer des destructions sur les voies ferrées, soit au moyen d'agents résidents dans le pays, soit au moyen de personnels civils transportés par avion en arrière de nos lignes et qui essayeraient des coups de main sur les points importants

¹²⁴ A. N, 19770958, TT69, *Lettre confidentielle du ministre des travaux publics du 16 février 1892*.

¹²⁵ Pierre DARMON, *Vivre à Paris...*, *op. cit.*, p. 158-159; voir aussi Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, *op. cit.*, p. 38.

¹²⁶ Alexandre PONCET, *Un prêtre aux armées*, *op. cit.*, p. 45. Août 1914 ou mars 1915 (l'auteur lui-même hésite).

¹²⁷ Louis N. PANEL, *La grande guerre des Gendarmes*, *op. cit.*, p. 356-357.

¹²⁸ AD Rhône, R1675, affiche « *Dispositions concernant les étrangers* ».

du réseau »¹²⁹. En effet durant l'automne 1915 le commandement est très soucieux par l'aviation ennemie¹³⁰. Toutefois ce n'est pas le bombardement qui est envisagé, mais l'atterrissage des avions afin de déposer des agents qui perpétueraient sabotages et attentats, notamment sur les voies ferrées. On recense alors tous les lieux qui pourraient offrir un bon terrain pour atterrir¹³¹ et des équipes spéciales d'intervention sont constituées. L'utilisation d'avions ou de dirigeables pour déposer des agents non loin des points à détruire est également envisagée par les autorités allemandes. Celles-ci exigent, en cas d'atterrissage, l'arrestation immédiate du pilote et la vérification qu'il ne dissimule pas d'écrits ou de photos¹³².

La surveillance des voies ferrées durant la guerre a déjà été longuement traitée dans cette thèse, et l'une des raisons principales de cette surveillance acharnée est l'espionnage et les tentatives éventuelles de sabotage. Cette surveillance est visible de tous et Charles le Goffic relate que, même dans la Bretagne reculée, la circulation près du chemin de fer et des passages à niveau est dangereuse, puisque les sentinelles ont ordre de faire feu sur tout véhicule qui ne stoppe pas à cinquante mètres de la voie¹³³.

En Allemagne même type d'ordres comme le confirment les mesures prises pour lutter contre d'éventuels sabotages en Palatinat (*Pfalz*). Toutes les installations doivent être surveillées, surtout les ponts sur le Rhin, les voies de chemin de fer, et toutes installations utiles au bon fonctionnement du train. Pour cela quiconque est à proximité des voies peut-être contrôlé, surtout s'il est en possession de cartes ou d'appareils photos. Même quand la preuve qu'il s'agit d'espions fait défaut, l'interpellation et les contrôles sont nécessaires pour retarder leur potentielle mission¹³⁴. Il est rappelé que les espions sont souvent déguisés et le fait de porter un uniforme ne suffit donc pas à expliquer sa présence sur les voies de chemin de fer. Présence qui doit de toute façon être justifiée par une carte de service. S'il s'avère que des individus portent sans autorisation un uniforme ou des insignes ils doivent être arrêtés immédiatement « puisqu'on peut supposer que derrière eux se cache systématiquement un espion ou un agent étranger »¹³⁵. Une autre allégation de la part des autorités, qu'on retrouve souvent dans les deux pays, est le danger des automobiles. « Chaque fonctionnaire est en droit d'arrêter et de fouiller

¹²⁹ SHAT, 19N255, *document secret du 19 octobre 1915* ; SHAT, 16N2810, *document du 2 novembre 1915* ; Louis PANEL, *Gendarme et contre espionnage, op. cit.*, p. 61-62.

¹³⁰ Dans les archives militaires françaises beaucoup de documents et d'enquêtes sont consacrés à cette crainte en octobre 1915, notamment in SHAT 19N255 et 16N2810.

¹³¹ Voir les nombreux documents à ce sujet in SHAT, 16N2810.

¹³² BayHSta, *Eisenbahntruppen (WK) 1754*.

¹³³ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, *op. cit.*, p. 36-38.

¹³⁴ BayHSta, *Eisenbahntruppen (WK) 1754*.

¹³⁵ *Ibid.*

des véhicules. Il faut noter que les attentats contre le chemin de fer sont tentés avec l'aide de voitures, qui occupées par des dames sont censées avoir l'air inoffensives. »¹³⁶ Cette peur de l'automobile et des espionnes, ou des espions déguisés en femme, se retrouve dans beaucoup de documents et témoignages¹³⁷.

En France on se méfie de tout transport constitué de civils. Les villes d'eau qui se situent dans la zone de la 1^{re} Armée vont attirer des visiteurs pour l'été 1915, les personnes suspectes qui pourraient se glisser parmi la foule des visiteurs doivent être contrôlées. Le contrôle va donc être renforcé dans les gares afin de surveiller les porteurs de faux papiers¹³⁸. Une crainte semblable est évoquée par le commissaire de police d'Oullins qui craint « que les Allemands n'envoient sur notre territoire des quantités d'espions sous l'apparence de réfugiés belges »¹³⁹. Comme souvent la présence d'étrangers inquiète les autorités.¹⁴⁰

Du côté allemand même méfiance envers les étrangers, particulièrement dans les territoires occupés où le chemin de fer et les autres moyens de communication comme le télégraphe ou la poste, doivent rester entre les mains de l'administration allemande : « Son utilisation par la population doit être surveillée strictement. L'espionnage doit être combattu par tous les moyens »¹⁴¹.

La crainte d'attentat contre le réseau ferroviaire ne va pas disparaître durant le reste de la guerre¹⁴², toutefois son évocation est surtout présente dans les premiers mois. Il s'opère à partir de 1915 une sorte de glissement dans la lutte contre l'espionnage. C'est alors la lutte contre la recherche et la transmission d'informations concernant l'organisation militaire qui va prendre le dessus. Le ferroviaire jouant un double rôle, il est à la fois une des cibles de ces informations et l'outil pour les obtenir puis les faire parvenir au pays ennemi.

¹³⁶ BayHSta, Eisenbahntruppen (WK) 1754, Kriegsregierung Pfalz.
„Jeder Beamte hat das Recht, Fuhrwerke aufzuhalten und zu durchsuchen. Es ist anzumerken, dass anschlüge auf Bahnen usw. mit Hilfe von Automobilen versucht werden ; diesen pflegt durch Mitführung von Damen ein harmloses Aussehen gegeben zu werden.“

¹³⁷ Voir à ce sujet ELSE KOCH, „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...“, *op. cit.*, p. 42.

¹³⁸ SHAT, 19N255, Q.G.A., 16 juin 1915.

¹³⁹ AD Rhône, 4M414, document du 27 septembre 1914.

¹⁴⁰ Même les médecins suisses travaillant dans les hôpitaux français sont soupçonnés. AD Rhône, 4M414, document du 13 septembre 1915 ; Ainsi que les mairaines de guerre étrangères, surtout les suisses.
Jean-Yves LE NAOUR, *Misères et tourments...*, *op. cit.*, p. 73.

¹⁴¹ BArch, PH1/4397F, Document de Falkenhayen du 29 août 1914.
„Der Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und eisenbahnverkehr der Bevölkerung ist zu überwachen, zu regeln und durchzuführen. Hierzu ist möglich ein Überwachungsdienst durch deutsche Postbeamte einzuführen.“

¹⁴² SHAT, 16N2810, G.Q.G., 25 janvier 1916 : « Des renseignements portent à croire que l'ennemi cherche à provoquer par des agents la destruction de la voie et des trains. »

Contrôler et protéger le ferroviaire

Pour les pays en guerre la présence d'espions sur leur territoire est une vraie préoccupation. Comme démontré ci-dessus, rares sont les cas où des agents ont pu être arrêtés. À défaut de pouvoir les interpeller il faut donc surveiller les gens au comportement étrange et surtout intensifier les contrôles aux frontières avec les pays neutres afin d'éviter que toute information puisse sortir du territoire.

Selon le ministère de l'Intérieur en novembre 1916, la police française aux frontières est trop laxiste dans ces contrôles puisque les voyageurs peuvent sortir du territoire en possession de notes. « La police française aux frontières ne fait nulle attention aux billets de banque, indicateurs de chemin de fer, journaux, etc. détenus par les voyageurs internationaux et sur lesquels on peut consigner des notes à l'aide de signes conventionnels ou d'encre sympathique. » Pour lutter contre cela, il est proposé de s'inspirer des méthodes, simples mais efficaces, de la police italienne à la frontière italo-suisse : retirer les journaux, échanger les billets de banque contre d'autres du même montant, et intervertir les indicateurs de différents passagers. Il est également signalé une ruse des agents français, l'utilisation des trous dans les clefs pour introduire des notes écrites sur papier à cigarettes¹⁴³. Pour perfectionner les contrôles, on s'inspire aussi des astuces employées par des agents ennemis : l'utilisation du papier pelure roulé dans des cigarettes au milieu du tabac ou enfermé dans un tube de dentifrice, rempli seulement aux extrémités par de la pâte. « C'est pour éviter que nos agents n'utilisent les mêmes procédés que les Allemands ne laissent pénétrer ni cigarettes ni objets de toilette chez eux. »¹⁴⁴ En effet une affiche dans les gares allemandes rappelle à tous les voyageurs, soldats compris, qu'il est interdit de passer la frontière avec des notes ou des imprimés. Même les journaux ou autres lectures de voyages sont détruits avant le passage de la frontière. Certaines exceptions existent mais les documents doivent alors être strictement contrôlés¹⁴⁵.

Début octobre 1915 la direction du chemin de fer bavarois signale qu'une augmentation du service de renseignement ennemi est attendue et qu'il est du devoir de toutes les autorités de veiller à la frontière, surtout en ce qui concerne les télégrammes et les lettres transportés par les voyageurs. Même à la frontière des pays alliés, les contrôles et les vérifications des passeports doivent augmenter. « Les fonctionnaires des stations frontalières doivent soutenir l'action des douaniers du chemin de fer, surveiller les voyageurs et leurs bagages et signaler le moindre

¹⁴³ AD Rhône, 4M821, circulaire du 4 novembre 1916.

¹⁴⁴ *Id.*

¹⁴⁵ BayHSta, B3/9-188, Affiche n° 1, *Bekanntmachung*.

soupçon aux organes de surveillance des frontières. »¹⁴⁶ Le document précise également que la direction doit être tenue au courant si un employé a aidé à intercepter un message ou un agent ennemi afin de le récompenser.

Le contrôle systématique n'a bien sûr pas été possible, et on se doute bien de la difficulté que cela représentait pour les agents chargés de ce contrôle. Ces difficultés sont illustrées par les consignes adressées à plusieurs stations frontalières avec la Suisse et l'Autriche-Hongrie. Il y est expliqué la démarche à appliquer afin de ne pas trop retarder les trains, même si une marge d'une demi-heure a été prévue dans l'indicateur horaire. Les trains express sont contrôlés en priorité. Pour tous les types de trains, les bagages des voyageurs « suspects » doivent être contrôlés, mais cela ne doit pas retarder trop les voyageurs « non suspects ». Si à la fin de la marge accordée pour le contrôle tout le monde n'a pu être contrôlé, le train ne peut être retenu en gare qu'à la seule condition que les personnes devant être encore contrôlées soient plus nombreuses que celles pouvant potentiellement rater leur correspondance dans les gares suivantes du parcours. Pour cela le chef de la sécurité du train compte le nombre de personnes concernées par des changements ultérieurs, pendant que l'officier qui dirige les fouilles compte les personnes non encore contrôlées¹⁴⁷. Même si l'on ne connaît pas la composition de ces trains, et donc le nombre de voyageurs qu'ils pouvaient renfermer, on s'imagine facilement le désordre et la difficulté de mettre de telles pratiques en œuvre. Contrôler les passeports, les bagages et, avant la fin de la demi-heure allouée, faire le décompte des passagers contrôlés ou non, et de ceux le nécessitant encore, semble tout à fait illusoire. Et tout cela dépend de la nature des bagages, ainsi les douaniers allemands ont dû fouiller le 3 février 1916 les 20 valises d'un directeur de cirque contenant décorations et costumes¹⁴⁸.

Même pour les contrôles au cœur de l'Empire, la méfiance est de mise. Ceux-ci doivent être signalés en avance aux personnels des gares et des trains et les cartes de service des militaires en charge de les effectuer doivent être présentées, les brassards ne représentant pas un justificatif suffisant¹⁴⁹.

Ces notes et écrits, activement recherchées par la police et l'armée des deux pays, concernent bien souvent l'organisation militaire. C'est pourquoi, en Allemagne, il est rappelé aux employés

¹⁴⁶ BayHSta, B1/209, document du 5 octobre 1915 „Die Beamten der Grenzstationen werden hiermit angewiesen, diese Tätigkeit der eisenbahngrenzüberwachungsstellen nach Möglichkeit zu unterstützen, die Reisenden und ihr Gepäck zu beobachten und jeden Verdacht sofort den Grenzüberwachungsorgan mitzuteilen.“

¹⁴⁷ BayHSta, B1/209, note d'avril 1916 pour les stations frontalières de Passau, Salzburg, Kufstein, Mittenwald, Lindau-reutin et Lindau.

¹⁴⁸ *Ibid.*, 3 février 1916.

¹⁴⁹ *Ibid.*, 8 janvier 1917.

du rail en novembre 1917 de bien faire attention à ne pas divulguer d'informations sur le transport des troupes. Quand un train est signalé à une gare du parcours, il ne doit pas y avoir de mention du nombre de soldats, sauf si cette station est chargée de les alimenter ou de leur fournir à boire. Si de plus amples informations doivent être communiquées entre services, l'unité ou le corps des troupes ne doivent pas être précisés¹⁵⁰. Des recommandations apparemment mal appliquées puisque le 15 juillet 1918 un rapport de l'état-major critique la façon dont sont organisés les transports des troupes et des troupes de réserves. Par exemple des télégrammes contenant des informations importantes, tels la destination ou le numéro de la troupe, traînent sur les tables des agents des gares. L'état-major souhaiterait qu'on favorise au maximum l'utilisation des voies et des gares de marchandises afin que ces informations ne circulent pas dans des gares ouvertes au public¹⁵¹. La volonté de garder la destination inconnue pour les transports de troupes est donc aussi une mesure pour lutter contre l'espionnage.

En Allemagne dès août 1915 une note interdisait aux employés du train de transporter des lettres privées et exigeait la dénonciation de telles tentatives. Beaucoup de gens tentaient en effet de les convaincre, par une rémunération si nécessaire, de transporter leur courrier¹⁵². Une affiche interdisant aux soldats de jeter des lettres, cartes postales ou autres écrits par la fenêtre pendant le voyage en train, ajoutant que pour le courrier, des boîtes aux lettres et des agents des postes se trouvent dans les gares, stipule : « Ne donnez rien à une personne inconnue, il pourrait s'agir d'un informateur ennemi ! »¹⁵³. En France cela était une pratique courante des permissionnaires pour contourner la censure, même si généralement les lettres étaient confiées directement à des camarades et non aux cheminots¹⁵⁴.

Les cheminots sont donc mis en garde, ce qui ne les empêche pas d'être à l'abri des soupçons, surtout les éventuels travailleurs étrangers. Dans les territoires occupés par l'armée allemande, on met en garde contre les travailleurs français et belges qui tenteraient de cacher des lettres dans les wagons dans un but d'espionnage. Ces doutes furent émis suite à la découverte d'une enveloppe cachée dans un wagon¹⁵⁵. Dès septembre 1915 l'administration allemande s'inquiète des étrangers qui travaillent dans les compagnies de chemin de fer, parce que les soldats sont bavards et que « les voyages en train donnent l'occasion de faire des observations non sou-

¹⁵⁰ BArch, R4201/713 *document du 22 novembre 1917.*

¹⁵¹ BayHSta, MKr 11484, *Eisenbahnüberwachungsdienst*, 15 juillet 1918.

¹⁵² BArch PH 15/104, *Verordnungsblatt der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen (Brüssel)*, n° 22, 19 août 1915

¹⁵³ BayHSta, B4a/42. „Übergebt nichts an unbekannte Personen ! Es können feindliche Nachrichtensammler sein.

¹⁵⁴ Voir par exemple Ivan CASSAGNAU, *Ce que chaque jour...*, *op. cit.*, p. 103 ;

Jean HUSTACH, *Brancardier à Verdun : journal inédit : juin-août 1916*, Rome, Portaparole, 2016, p. 43.

¹⁵⁵ BArch, R4201/713, *document du 22 janvier 1918.*

haitées notamment sur le mouvement des troupes »¹⁵⁶. De correspondances échangées entre les compagnies et l'armée, il ressort que la grande majorité des étrangers, même neutres, ont été mis à l'écart. Il reste quelques Hongrois et Autrichiens qui travaillent à des postes où ils ne sont pas en contact avec des informations militaires importantes. À l'automne 1916 on rappelle aux compagnies que l'embauche de personnel étranger n'est pas interdite, mais pas forcément souhaitée, et qu'ils ne doivent pas avoir de postes où ils pourraient obtenir des informations concernant le déplacement de troupes ou de munitions¹⁵⁷. Le service de surveillance des trains en Allemagne signale en 1918 que les marins hollandais, souvent détenteurs de deux passeports, voyagent beaucoup en train et sont donc à surveiller. Enfin ce même service dénonce, suite à la paix avec la Russie, l'augmentation de voyageurs russes, travailleurs ou prisonniers, parmi lesquels se cachent des agents¹⁵⁸.

Les espions peuvent donc trouver des informations grâce à l'imprudence des cheminots ou des employés de gare ou en étant employés dans le service ferroviaire, toutefois ils essaient généralement d'extorquer des informations directement auprès des personnes, notamment les militaires.

Taisez-vous, méfiez-vous

Dès octobre 1914 le commandement allemand s'alarme des conversations des militaires en présence du public. « On déplore malheureusement encore que des militaires dans des lieux publics, notamment dans les trains et les trains électriques, n'observent pas la retenue nécessaire dans leur discussion. » L'attention doit être portée à toutes personnes, de sexe féminin ou masculin, « qui, particulièrement en gare ou pendant le voyage en train, se rapprochent des soldats et leur posent des questions concernant le Militaire », et qui auraient un trop vif intérêt pour la troupe ou prendraient des notes en gare. Dans un tel cas les soldats doivent arrêter immédiatement la personne et la remettre à la police ou au personnel du train¹⁵⁹. Un document du 3 novembre 1914, très proche dans les termes, est édité par la *Linienkommandantur* de Bruxelles et s'adresse directement aux cheminots. De nouveaux cas d'espionnage ont prouvé que la discrétion n'était pas suffisante chez les soldats comme chez les employés du rail face à des personnes inconnu-e-s. Les supérieurs doivent faire respecter strictement les règles

¹⁵⁶ BArch, RS/6275, 20 septembre 1915

„Eisenbahnfahrten Gelegenheit zu unerwünschten Beobachtungen über Truppenbewegungen usw. Bieten.“

¹⁵⁷ *Ibid.*, 1er décembre 1916.

¹⁵⁸ BayHSta, MKr 11484, *Eisenbahnüberwachungsdienst*, 15 juillet 1918.

¹⁵⁹ SächsHStA, 11263, 546, *Kriegsministerium*. 28 octobre 1914 ; BayHSta, B4a/42.

concernant les secrets militaires et le rappeler régulièrement à leurs agents¹⁶⁰.

Plusieurs pancartes ont été affichées dans les gares allemandes et des territoires occupés invitant les soldats à la discrétion et à la prudence, surtout pour les blessés¹⁶¹ : « Pour se protéger des espions ennemis et de leurs complices qui, c'est prouvé, circulent massivement dans les gares et dans les trains, il est interdit par le ministère de la guerre à tous les membres de l'armée, particulièrement les blessés, de parler des déplacements et des positions de troupes, d'informations nouvelles [...] surtout pas à des hommes ou femmes inconnus »¹⁶². Sur chaque affiche il est toujours fait mention de la présence de nombreux espions en gare et dans les trains. « Soldat ! Attention à vos discussions ! Danger d'espions ! »¹⁶³ On rappelle que les espions essayent de nouer des contacts sympathiques ou d'offrir à boire et qu'au moindre doute il faut les arrêter, et bien vérifier qu'ils ne jettent rien ou ne détruisent quelque chose. On essaye de rendre les soldats conscients du danger via une tactique culpabilisante : « Un mot irréfléchi peut coûter la vie de beaucoup de camarades ! [...] Le soldat allemand ne doit pas seulement combattre pour sa patrie, mais aussi être capable de se taire »¹⁶⁴.

Ces rappels à la discrétion semblent n'avoir jamais été suffisamment respectés puisque le 15 juillet 1918, les surveillants des trains (EÜR) se plaignent encore que pour se rendre intéressants, et par inattention, des militaires et surtout des officiers parlent tout haut dans les trains de choses secrètes comme l'heure et l'endroit d'une attaque. Des médecins et aumôniers militaires en vacances et en civil auraient également ce genre de propos dans des wagons de 3^e classe¹⁶⁵. En octobre il a encore été observé que des cheminots des territoires occupés parlent des transports de troupes en public¹⁶⁶. Cette lutte contre le bavardage et l'imprudence va être menée jusqu'au bout du conflit côté allemand, même si parfois, pour une raison matérielle, la prévention ne peut être faite comme souhaitée. Ainsi l'affiche « *Der Feind hört mit* » (L'ennemi écoute) est autorisée en gare mais ne pourra être affichée dans les trains pour cause de pénurie de personnel et... de colle¹⁶⁷ !

¹⁶⁰ BayHSta, B 4a/42, 3 novembre 1914

¹⁶¹ Voir par exemple les affiches in BayHSta, PH7/19.

¹⁶² „Zum Schutze gegen feindliche Spione und ihre Helfershelfer, die sich nachweisig in Menge auf unsere Bahnhöfen und in den Zügen umhertreiben, ist es allen Heeresangehörigen, besonders auch unsern Verwundeten, durch das Kriegsministerium verboten, über Truppenstellungen, Truppenverschiebungen, Neuformationen und andere militärische Maßnahmen irgendwelche Mitteilungen zu machen, besonders nicht an unbekannte Männer und Frauen.“

¹⁶³ BayHSta, B4a/42, Affiche, „Soldaten ! Vorsicht bei Gesprächen ! Spionengefahr !“

¹⁶⁴ *Ibid.*, Affiche, „Ein unbedachtes Wort kann vielen Kameraden das Leben kosten ! Fremde, die sich an euch herandrängen und euch aushorchen wollen, meldet sofort den Bahnbeamten ! Der deutsche Soldat muß für sein Vaterland nicht nur kämpfen, sondern auch schweigen können.“

¹⁶⁵ BayHSta, MKr11484, Eisenbahnüberwachungsdienst, 15 juillet 1918.

¹⁶⁶ BayHSta, B4a/41, note secrète de la Linienkommandantur, de Bruxelles, du 11 octobre 1918.

¹⁶⁷ BArch, R4201/713, document du 25 février 1918, ministère des travaux publics.

En France les préoccupations des autorités sont les mêmes et les mesures ne varient pas beaucoup. Une affiche est placée dans les gares pour inviter les soldats à signaler les suspects, puisqu'il y aurait toujours plus de gens qui cherchent à démoraliser les civils et à trouver des renseignements auprès des soldats venus du front. Ces derniers peuvent d'ailleurs les arrêter eux-mêmes. Ces agents ennemis essayent de payer à boire ou félicitent les décorés, et tentent ainsi d'engager la conversation sur la situation des armées¹⁶⁸. La célèbre affiche « Taisez-vous, méfiez-vous ! Les oreilles ennemies vous écoutent. » fut vue dans beaucoup de lieux publics, et notamment dans les trains et les gares¹⁶⁹.

Fin juin 1915 le gouvernement militaire de la 14^e Région envoie un texte, au préfet du Rhône, qu'il souhaite voir parvenir aux rédactions des journaux de la région afin qu'elles publient un article proche de ce texte mais de manière anonyme et sans le laisser paraître comme un communiqué de l'autorité militaire. Le texte déplore que tant de gens bavardent de sujets concernant la défense nationale dans les lieux publics. « Il faut être méfiant en temps de guerre : parmi les personnes qui écoutent, il y en a souvent une, à l'air le plus innocent du monde, un monsieur âgé, une dame respectable, qui a intérêt à savoir. » Il explique ensuite que même si des détails peuvent sembler sans importance, accumulés et mis à bout cela peut constituer des renseignements précieux pour l'ennemi. « Il faut que tous [...] nous apprenions à nous méfier et à nous taire, nous ferons ainsi œuvre de bon citoyen, de bon patriote. »¹⁷⁰ Des mises en garde qui, comme pour l'Allemagne, ne semblent pas être suivies par tous, puisqu'un an plus tard en juillet 1916 une note affirme que beaucoup d'hommes et certains gradés au service des GVC parlent trop entre eux ou avec des étrangers sur ce qu'ils ont vu pendant leur service¹⁷¹. Il est également rappelé aux permissionnaires que même s'ils se trouvent en pays neutre, leur méfiance ne doit pas baisser, car là aussi des espions sont à l'affût de renseignements¹⁷². On l'a compris la gare et le train, que ce soit au front, à l'arrière ou même en pays neutre représentent un nid d'espions dont les oreilles et les yeux traînent partout. Mais il faut alors poser la question, est-ce que ces espions étaient vraiment si nombreux et si présents que nous le laissent entendre les autorités civiles et militaires et toutes ces mesures eurent-elles vraiment un impact ?

¹⁶⁸ SHAT, 19N255, document du 16 août 1915.

¹⁶⁹ CNAH SNCF, 111 LM13, note du 12 novembre 1915 et circulaire du 28 octobre 1915.

Voir aussi Pierre DARMON, *Vivre à Paris...*, op. cit., p. 158 ; Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, op. cit., p. 294. Marcelle commente l'arrivée du panneau « taisez vous méfiez-vous » ;

Une affiche souvent « revue et corrigée » par les soldats.
Voir Emmanuelle CRONIER, *L'échappée belle*, op. cit., p. 971.

¹⁷⁰ AD Rhône, 1M144, document du 26 juin 1915.

¹⁷¹ SHAT, 16N2816, note du Lieutenant-Colonel de Monestrol du 11 juillet 1916.

¹⁷² AML, 115II53, document du 23 novembre 1916 (circulaire 332)

Réalité ou paranoïa ?

L'étude de l'espionnage en gare et dans les trains durant la Première Guerre mondiale ne permet pas toujours de différencier la réalité du fantasme. L'espionnage par définition est quelque chose de secret, et même si les services de renseignements en savent parfois beaucoup sur les méthodes ou les agents des pays voisins, ils doivent composer avec énormément d'inconnues. C'est la raison pour laquelle la méfiance est de mise et que derrière chaque citoyen se cache potentiellement un espion. Certains rapports font état d'arrestations ou d'identifications d'espions qui ne semblent pas pouvoir souffrir de contestation. Mais beaucoup d'autres documents d'archives supposent, pensent, croient avoir trouvé la trace d'un espion ou de son action. La supposition, avec rarement de certitude en conclusion, est la marque de nombreuses notes ou rapports. Le nombre de mesures et de correspondances qui traitent des moyens de contrer les espions ou du risque de les voir agir est bien supérieur à ceux qui constatent avec certitude l'existence de ceux-ci ou leur arrestation effective. Il ne s'agit pas de remettre en cause la réalité de l'existence des espions, loin de là, mais au fil des archives on a parfois l'impression d'une certaine paranoïa de la part des autorités, et de résultats peu concluants en rapport avec la lutte organisée. Bien sûr on peut affirmer que c'est justement cette lutte sans relâche qui a permis de moins ressentir ou d'enrayer l'activité des espions. Mais on a aussi l'impression que beaucoup de temps et de personnels ont été sacrifiés pour cela. D'autant que via cette méfiance, peut-être exagérée, les autorités ont conforté le peuple dans une paranoïa et une espionnisme aiguë.

Dès le début de la guerre, la présence d'espions dans les gares et les trains est avérée par des arrestations. Tel cet homme surpris en Bavière en train de prendre des notes dans les toilettes d'un train et qui transportait beaucoup de dessins de ponts et autres ouvrages d'art venant de différentes régions d'Allemagne¹⁷³ ou ce Galicien en vêtements de femmes qui avait laissé une bombe vraisemblablement destinée à un attentat contre l'atelier principal de la gare de Neuau-
bing¹⁷⁴.

Dans les archives militaires françaises de nombreux dossiers signalent des personnes dangereuses ou potentiellement dangereuses¹⁷⁵. Ainsi ces cinq Allemands arrêtés dans les gares parisiennes le 3 août 1914 dont quatre furent trouvés sur des voies de banlieue et qui furent immédiatement soupçonnés de sabotage¹⁷⁶. En juin 1915 l'arrestation d'un espion, dont le

¹⁷³ BayHSta, 1.AK946, document du 1^{er} août 1914.

¹⁷⁴ *Ibid.*, autre document du 1^{er} août 1914.

¹⁷⁵ Particulièrement dans *in* SHAT, 19N255

¹⁷⁶ A. N, F/7/12936, document du 4 août 1914.

nom de code est connu et qui circule en train entre des grandes villes de France, est demandée. L'agent aurait même eu l'audace d'indiquer comme profession sur son passeport, « voyageur ». Un espion s'évade en gare de Chartres pendant son transfert entre le camp de Folkestone (comté de Kent) et de Ruchard (Indre-et-Loire)¹⁷⁷. Ces exemples sont a priori incontestables et confirment que des espions se déplacent sur le territoire des pays belligérants.

En octobre 1914 deux jeunes dames, apparemment françaises, questionneraient dans des gares et des trains les soldats sur le but de leur déplacement et sur les nouvelles militaires. L'une d'elles a voyagé de Crevelt (Krefeld) à Coblenze, via Neuss et Cologne, et aurait, semble-t-il, effectué un voyage quelques jours auparavant entre Aix-la-Chapelle et Wiesbaden. L'autre femme aurait voyagé entre Hanovre et Halle, via Braunschweig et Magdebourg. Installées dans les compartiments des trains de nuit où il y a des soldats, elles écoutent et prennent des notes. Elles auraient des bonnes connaissances sur les emplacements du quartier général et des différents régiments sur le front : « âge 24-28 ans, fines, habillées normalement, une porte une fourrure, ont l'air sûres d'elles et parlent bien allemand, cheveux et yeux foncés, et malgré de longs voyages pas de valises. » Selon le commandement cela ne fait aucun doute qu'il s'agit d'agentes françaises qui arrivent à obtenir beaucoup d'informations des soldats grâce à une prise de contact aimable¹⁷⁸. Il rappelle alors que les soldats de tout grade doivent être très attentifs et que les Russes et les Français utilisent beaucoup de femmes pour l'espionnage. Les Russes auraient également pris des passeports aux Allemands et les auraient donnés aux Anglais pour leurs espions¹⁷⁹. Encore une fois cet exemple ne semble pas pouvoir souffrir de contestation, mais quand on lit ce document, on a tout de même l'impression que les sources manquent et que la certitude n'est pas si établie. Il est difficile de distinguer la limite entre le fondé et l'imaginaire, faute de preuves tangibles. Certains documents, eux, proviennent directement des agences d'espionnage, et fournissent les indications données par les agents présents dans les pays ennemis. Ainsi en août 1915 une espionne allemande lors d'un voyage à Dieppe et à Amiens collecte des informations. Elle indique le nombre de soldats anglais aperçus en gare de Dieppe, la présence massive de soldats français à Amiens, les bâtiments utiles à l'armée ennemie, et donne des indications pouvant être observées depuis les airs pour repérer le quartier général du général French. Dans ses indications la gare sert de point de repère¹⁸⁰. Toujours en août 1915 l'agent Af 36 indique que lors d'un voyage, le train doit se ranger dix fois pour laisser passer des trains de munitions¹⁸¹.

¹⁷⁷ SHAT, 19N 255, document du 9 août 1915

¹⁷⁸ „durch lebenswürdiges Entgegenkommen “

¹⁷⁹ BArch, R4201/689, document du 24 octobre 1914.

¹⁸⁰ BArch, Microfilm : PH 3/572 à 576, p. 44, Antwerpen, le 9 août 1915.

¹⁸¹ Microfilm PH3/572 à 576, p. 143 et 144, 16 août 1915

Cela semble donc établi, les agents ennemis sont présents sur le territoire et circulent à travers le pays. Mais au-delà de ces quelques exemples concrets, tous les autres documents que j'ai pu consulter, ne sont que suppositions et sont caractérisés par une incertitude permanente ou par des éléments qui semblent complètement inventés. Le chef de gare de Lavardac, dans le Lot et Garonne, reçoit sous une forme officielle ce télégramme : « Une femme grande, chapeau plumé, donne des bonbons empoisonnés. Arrêtez-la ainsi que toute la bande »¹⁸². Les étrangers restent les plus soupçonnés : Deux soldats amènent au commissariat de la gare de Perrache un homme qu'ils accusent d'être un espion, et qui est Alsacien. Le commissaire spécial de la gare du Nord fait arrêter un Allemand dans un hôtel proche de la gare car le patron de l'hôtel a été arrêté pour espionnage. Il recommande, par la même occasion, au personnel de la gare d'être très vigilant et exige la surveillance la plus étroite et la plus sévère dans toutes les dépendances de la gare¹⁸³.

Selon Hedwig Voß, des espions traîneraient partout et les membres de la Croix-Rouge doivent pour cette raison se montrer très méfiants. On lui donne à surveiller une fille qui vendait des cartes de la Croix-Rouge aux soldats, et récoltait leurs cartes pour les envoyer à leurs familles. Elle et son complice sont dans la salle d'attente, et selon Voß, ils ont le type étudiant russe classique : « Les visages des deux sont des masques de cire, seuls leurs yeux sombres brûlent. Je ne vous connais pas, racaille, mais je suis contente que vous soyez emmenés »¹⁸⁴.

Même quand des preuves semblent réelles et que des choses anormales se produisent, on se rend compte qu'en fait cela n'est pas forcément la marque des espions. Car finalement c'est aussi une facilité d'expliquer l'inexplicable par l'invocation de l'espionnage.

En Allemagne, entre le 10 septembre 1916 et le 27 mars 1917 une série de rapports signale l'apparition d'étranges signes tracés à la craie sur les wagons transportant des troupes¹⁸⁵. Différents signes ont été observés à Vienne, Varsovie, Katowice, Hambourg, Aubigny-au-Bac, Munich, Oldenburg et Augsburg. Le premier rapport de Vienne suppose que ces signes pourraient en partie provenir des soldats mais pense qu'il pourrait également s'agir d'un code pour les espions, tandis qu'un autre pense avoir trouvé la signification des signes qui indiqueraient le nombre d'officiers et de soldats présents dans un transport. Des écritures sont également observées, comme en Prusse où était écrit « Grammstetten » sur un wagon laissant penser

¹⁸² in Yves POURCHER, *Les jours de guerre*, op. cit., p. 55.

¹⁸³ A. N, F/7/12936, rapport du 3 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris

¹⁸⁴ Hedwig Voß, *Im Dienste*, op. cit., p. 18.

„Die Gesichter der beiden sind weiße Wachsmasken, nur die dunklen Augen glühen.
Ich kenne euch nicht, Gelichter, freue mich aber, dass ihr abgeführt werdet.“

¹⁸⁵ BayHSta, 1.AK1341, *Zeichen und Aufschriften an eisenbahnwagen, 1916-1918*. Voir les signes en annexe.

qu'il s'agirait de « Stettin » et signifierait que « Stettin en tant que nœud ferroviaire et centre de transport important, devrait être considéré de façon certaine comme lieu de rencontre des espions ». L'importance de tenir à l'écart les civils des trains de soldats est alors rappelée. En septembre 1916 on remarque des croix au niveau des roues des wagons, mais inscrites de telle façon que l'on ne peut pas les voir en regardant de face. Encore une fois personne ne sait ce que cela signifie mais il y a une certitude que cela est l'œuvre d'espions, et donne des informations sur les transports de troupes ou pourrait servir pour du sabotage. Ces signes ne sont parfois repérés qu'au moment du départ et on charge donc les gares du parcours de veiller à les effacer. Le 6 février 1917 le chef du service du chemin de fer de l'état-major prussien¹⁸⁶ note que tous ces signes observés à beaucoup d'endroits différents sont là pour transmettre des informations aux ennemis : « C'est avec certitude, qu'une organisation de l'espionnage ennemi s'étend sur l'ensemble du territoire et des territoires occupés, dont les agents, dans les gares importantes, et à l'aide de signes communiquent entre eux et envoient vers les pays neutres des informations sur les déplacements de troupes. » Toutefois certains signes ne sont pas suspects, car ils sont utilisés par les cheminots et aussi par les soldats pour retrouver leur voiture. Ce sont généralement des signes simples comme des traits, des croix ou des ronds barrés. Justement c'est une partie importante des signes qui ont pu être relevés sur les trains. On voit alors que beaucoup de signes n'avaient donc pas lieu d'éveiller l'inquiétude des autorités. Ce chef d'état-major demande de lutter contre ce service d'espionnage apparu depuis 1916 en poursuivant et arrêtant les gens au comportement suspect, et en recopiant les signes avant de les effacer. Ces signes ainsi que les renseignements sur le train où ils ont été relevés doivent être envoyés à la *Linienkommandantur*. On demande également aux cheminots d'utiliser des signes très simples qui ne peuvent pas semer le doute. Finalement le 6 mars 1917 on demande d'éviter les signaux sur les portières, et si les employés en ont vraiment besoin alors ils ne doivent vraiment pas porter à confusion.

Dans le courant du mois de mars 1917 d'autres signes sont de nouveau relevés, et à chaque fois personne ne sait d'où cela provient ni ce que cela signifie. À Munich on suppose que, puisque lors du départ d'un régiment la foule a essayé de s'approcher du train et fut repoussée par des militaires et renvoyée derrière le barrage, peut-être à cette occasion quelqu'un a réussi à faire ces inscriptions. Il est cependant rappelé que les signes sont en partie l'œuvre des cheminots chargés de déplacer les wagons. Cette affaire des signes mystérieux ne fut jamais résolue. Aucune preuve ne put établir avec certitude que des espions étaient vraiment responsables de

¹⁸⁶ *Chef der Eisenbahn-Abteil des preuß. Stellv Generalstab der Armee.*

ces signes et qu'il y eût l'existence d'un code. Puisque plusieurs documents indiquent que les soldats et les cheminots marquent souvent les wagons à la craie, tout laisse à penser que ces signes n'ont en réalité eu aucune signification. Ici nous avons donc affaire à un phénomène, certes étrange et attirant l'attention, mais qui, à part avoir fait couler beaucoup d'encre et excité l'imagination de ceux qui ont tenté de déchiffrer le « code », n'a apporté aucune certitude ou aucune aide pour la lutte contre l'espionnage.

On comprend alors mieux l'ambiguïté toujours présente dans les documents traitant de l'espionnage dans le cadre du ferroviaire. Un autre rapport de Bavière indique que les espions se reconnaissent via des signaux secrets, et qu'il serait bien de les découvrir¹⁸⁷. C'est le rêve de tout contre-espionnage. Mais en attendant l'auteur de ce document n'est pas sûr de ce qu'il avance.

En juillet 1918, les agents de surveillance des trains (EÜR), chargés de contrôler les voyageurs pouvant être des prisonniers évadés, des déserteurs et surtout des espions, dressent un premier bilan six mois après leur création. Semblants bien renseignés, ils confirment que les agences de renseignements ennemies cherchent à obtenir des faux papiers et des reproductions de tampons, et qu'ils laisseraient leurs agents en Allemagne circuler en uniforme afin de tromper les contrôles mais admettent que « l'identification de tels agents ennemis par les agents de surveillance des trains n'a jusqu'ici pas réussi »¹⁸⁸. Même constat pour les EÜR du Württemberg en 1918 qui malgré quelques arrestations n'ont pu appréhender aucun espion¹⁸⁹.

Finalement le fait que les espions aient été aussi nombreux ou aussi bien organisés que certains documents officiels le prétendaient, ne change pas les mesures pour lutter contre les possibles activités de cet espionnage.

L'espion est donc un élément à part entière de ce conflit. L'évidence de son existence, de ses agissements dissimulés mais dangereux pour la patrie est ancrée chez les contemporains du premier conflit mondial. Les citoyens cherchent donc à démasquer ces individus, surtout pour ceux qui ne peuvent pas « faire leur devoir », l'éventualité d'aider ou de participer à l'arrestation d'espions a pu séduire. Cela traduit une volonté chez beaucoup de citoyens de participer à leur manière à la défense du pays, de rendre service à leur échelle. D'ailleurs les autorités civiles et militaires, persuadées que des agents ennemis pouvaient agir à tout moment, encouragent cette attitude et cette volonté. Les Français proposent des récompenses pour qui capturera un

¹⁸⁷ BayHSta, *Eisenbahntruppen (WK) 1754, Kriegsregierung Pfalz*.

¹⁸⁸ BayHSta, MKr 11484, *Eisenbahnüberwachungsdienst „Die Ermittlungen solcher feindlicher Agenten durch die Eisenbahnüberwachung ist bisher nicht gelungen.“*

¹⁸⁹ Florian ALTENHÖNER, *Kommunikation und Kontrolle : Gerüchte und städtische Öffentlichkeiten in Berlin und London 1914/1918*, München, Oldenbourg, 2008, p. 115-116 et 135

Allemand arrivé sur le territoire à l'aide d'un avion¹⁹⁰. On s'imagine les civils guettant les cieux avec l'espoir de pouvoir faire un acte héroïque et patriotique. Les Allemands proposent aussi une récompense allant jusqu'à 1 000 marks pour quiconque empêchera un attentat visant les chemins de fer¹⁹¹. Dès le 9 septembre 1914, la direction royale et impériale du chemin de fer (*Königlich Eisenbahndirektion* et *Kaiserliche Generaldirektion*) envoie une note pour s'assurer que dans toutes les gares et les wagons des trains allemands il y ait un panneau avec inscrit : « Voyageurs, aidez-nous à protéger nos ponts et tunnels »¹⁹². Adrienne Thomas, à l'occasion d'un voyage vers Berlin, est fort étonnée qu'en plein milieu de l'Empire et afin d'éviter les attentats contre les ponts, ordre soit donné de fermer les fenêtres et de ne pas stationner dans le couloir au passage des ouvrages d'art, alors que dans sa région, frontalière avec la France, ces mesures n'existent pas¹⁹³. Les territoires plus éloignés des théâtres de guerre, auraient-ils eu tendance à exagérer leur crainte de l'espionnage et du sabotage ?

En avril 1917 le ministre allemand des transports au sujet des mesures pour lutter contre le sabotage et l'espionnage signale que beaucoup de messages arriveraient des pays neutres pour signaler l'envoi par les pays ennemis de nombreux agents chargés de surveiller et détruire des entreprises, des ateliers, et autres structures importantes. Pour le ministre même si jusqu'à maintenant il ne s'est presque rien passé, ce n'est pas une raison de croire qu'ils sont à l'abri. Selon le document, un employé de longue date, un volontaire, un *Hilfsdienstpflichtige*¹⁹⁴, peut être tenté par les grosses sommes d'argent proposées et trahir son pays¹⁹⁵. Donc comme souvent même si rien ne se passe, on demande aux gens d'être aux aguets. Jusqu'au bout de la guerre les soupçons d'espionnage vont voir le jour, certains messages s'alarmant d'un éventuel risque d'espionnage arriveront même jusqu'au 12 novembre 1918...¹⁹⁶ Ces mises en garde ont, à mon sens, contribué à des paniques injustifiées, et conforté une sorte de paranoïa parmi la population. Finalement si une fois les premiers mois passés, l'espionnage chez la population a pu se calmer quelque peu, elle a toujours été entretenue au fil du conflit, puisque du côté des autorités militaires et civiles, elle n'a jamais connu de baisse. Des autorités qui cherchèrent à contrôler la vente des journaux dans les gares, lieux de l'information.

¹⁹⁰ SHAT, 16N2810, document du 14 octobre 1915.

¹⁹¹ BArch PH 15/104, *Verordnungsblatt der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen* (Brüssel), n° 35, 27 octobre 1915, note 529.

¹⁹² BArch, R4201/689, document du 9 septembre 1914.

¹⁹³ Thomas ADRIENNE, *Die Katrin wird soldat*, op. cit., p. 61.

¹⁹⁴ Personne assujettie au service auxiliaire patriotique.

¹⁹⁵ BayHSta, B1/209, avril 1917.

¹⁹⁶ BArch, R4201/716, 12 novembre 1918, ministère des travaux publics.

Journaux et affiches

La gare, source de nouvelles fraîches

Charles le Goffic, qui revient en train de Bretagne à Paris début août 1914, est en manque d'informations. Il a appris la veille par le communiqué du soir le succès de la marche sur Altkirch : « Il nous tarde d'avoir quelque journal qui relate cette belle opération. Mais, à Guingamp, les journaux ne sont pas encore arrivés ; à Saint-Brieuc ils sont bien arrivés : seulement il n'en reste plus un numéro à la marchande ; les Briochins l'ont dépouillée avant nous. J'ai la chance d'être reconnu sur le quai par le maire de Saint-Brieuc, M. Servain, qui m'offre gracieusement son exemplaire d'une feuille régionale. »¹⁹⁷ Les grands journaux étant acheminés par train, la gare est donc l'endroit où on peut trouver au plus tôt des nouvelles.

Dans la ville de Neubrandenburg, située entre Berlin et la côte de la mer Baltique, la gare est le lieu de réception des journaux du soir venus de Berlin, et impatientement attendus par la population. Les nouvelles du front arrivent déjà avec trois jours de décalage, à quoi il faut rajouter le temps nécessaire pour l'acheminement des journaux des grandes villes aux plus petits centres urbains et aux villages¹⁹⁸. Pour la France la situation n'est pas différente, il y a donc certainement eu un nombre important de gens venus acheter un journal en gare, sans pour autant avoir eu l'intention de prendre le train. La foule nombreuse devant les gares dans les premières semaines d'août 1914 a pu accaparer les journaux, aux dépens des voyageurs qui lors de leurs correspondances, ou arrêts prolongés, n'ont pu en obtenir. Même à Paris, où beaucoup de journaux ont leur siège et où les vendeurs de presse ne manquent pas, les abords des gares font partie des endroits centraux de la ville où on va acheter le journal. Le photographe Lansiaux, a légendé un de ses clichés où l'on voit de nombreuses personnes réunies en petits groupes et lisant des journaux devant la gare Montparnasse : « Sur certains points de Paris, on se rassemble à une heure déterminée généralement de 5 à 6 pour lire les journaux et faire des commentaires »¹⁹⁹.

La gare est donc l'un des lieux pour obtenir les dernières nouvelles et cela tout au long du conflit. Fernand Laponce de retour de permission passe par la gare de Rouen le 27 mai 1918. Il remarque sur le quai « des groupes de voyageurs s'arrachant une édition des journaux de Paris ». Il achète alors un journal, qui n'est pas de bon augure pour lui, puisqu'il y est annoncé « en manchettes grasses » le déclenchement de ce qui fut la dernière grande offensive alle-

¹⁹⁷ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, op. cit., p. 56

¹⁹⁸ Peter MAUBACH, *Neubrandenburg im 1. Weltkrieg*, op. cit., p. 130.

¹⁹⁹ Fonds du photographe Charles LANSIAUX, op. cit., photo 436-73706-3.

mande dans l'Aisne. Il conclut alors : « Cette fois, je vais bien arriver pour la bagarre »²⁰⁰. Les membres sanitaires de la Croix-Rouge allemande attrapent « au vol » des journaux lors des passages en gare du train sanitaire pour alimenter les blessés en nouvelles²⁰¹.

Les autorités militaires et civiles ont alors essayé de contrôler quelque peu ce qui pouvait être lu ou pas par la population, ou du moins tenté d'influencer les lectures.

Ingérence des autorités

Mi-août 1915, le commissaire de police de Villefranche fait inspecter la gare PLM pour vérifier si des exemplaires des journaux « L'homme enchaîné », « Le XIX^e siècle » et « Le rappel » y étaient vendus. N'ayant rien trouvé il suppose que les journaux ont dû être saisis à Paris ou en cours de route. Quant à l'article du journal « La guerre sociale » intitulé « L'inévitable », il ne contenait que le titre, le reste étant blanc²⁰² : signe d'un article intégralement censuré. Preuve que certains journaux, même passés entre les ciseaux d'Anastasia, pouvaient encore être empêchés d'avoir une large diffusion si le gouvernement ou le commandement militaire le décidait. Dans les gares, la prévôté fouille des colis ou des ballots quand ils sont adressés à des destinataires inconnus ou « défavorablement connus »²⁰³. Ainsi 175 numéros de « L'écho de Paris » sont saisis en gare de Bray-Dunes²⁰⁴. Dans ce genre de cas l'ordre est donné par téléphone ou télégraphe afin d'intercepter les journaux avant qu'ils ne soient acheminés et diffusés²⁰⁵.

En Allemagne les autorités ont aussi pu intervenir mais d'une autre façon. En effet si la presse est également soumise à un contrôle, la censure y est moins rigide qu'en France²⁰⁶, ce qui n'empêche pas que les autorités ont beaucoup essayé d'intervenir auprès des librairies de gares.

Les compagnies ferroviaires peuvent décider de ce qui est vendu ou non, que ce soit dans les librairies des gares, ou plus généralement au sein du bâtiment voyageur²⁰⁷. Toutefois l'autorité militaire ou le ministère des travaux publics gardent le droit d'interdire la vente ou la publication de tout écrit, même les cartes postales, qu'ils jugeraient contraire à l'intérêt du pays. Ainsi dans les gares des territoires occupés la possibilité pour des entreprises privées d'ouvrir des

²⁰⁰ Fernand LAPONCE, *Journal de marche...*, op. cit., p. 16.

²⁰¹ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 21, 15 octobre 1916, p. 720.

²⁰² AD Rhône, 4M453, document du 16 août 1915.

²⁰³ Shat, 22N44, dossier 1. Cité in Louis PANEL, *Gendarmerie et contre espionnage*, op. cit., p. 67.

²⁰⁴ Louis PANEL, *Gendarmerie et contre espionnage*, op. cit., p. 68.

²⁰⁵ Voir aussi à propos des saisies SHAT, 16N2676. Consignes pour les commissaires militaires des gares de la zone d'action de la commission régulatrice d'Is-sur-Tille, p. 15

²⁰⁶ Olivier FORCADE, « *Information, censure et propagande* » in *Encyclopédie de la Grande Guerre*, op. cit., p. 457.

²⁰⁷ Voir le cas des cartes de bienfaisance de la Croix-Rouge et de la *Königlichen-Eisenbahndirektion* in BArch, R 4201/774, documents du 28 juin, 30 juin, 11 septembre et 23 septembre 1915.

librairies de gare existe, mais la demande doit en être faite auprès de la direction militaire générale du chemin de fer²⁰⁸.

Durant les deux premiers mois de guerre certains journaux à la ligne éditoriale trop socialiste ou trop satirique, comme les journaux sociaux-démocrates dont *Vorwärts* (journal officiel du SPD) ou *Simplicissimus*, ont quand même dû obtenir une autorisation pour être vendus en gare. Des autorisations accordées par le ministère des travaux publics « jusqu'à nouvel ordre » et sous réserve que les commandants des corps d'Armée (*Generalkommando*) ne s'y opposent pas²⁰⁹.

Que cela provienne du ministère de la Culture, du ministère des Travaux publics ou du ministère des Affaires étrangères, les autorités civiles ont tenté d'influencer les lectures des passagers en demandant, voire en exigeant, aux libraires de gares de vendre certains journaux, revues et même romans.

Ainsi les numéros de guerre de la Revue mensuelle internationale pour la science, l'art et la technique : *Internationale Monatsschrift für Wissenschaft, Kunst und Technik (Kriegsnummer)*, doivent être vendus dans les librairies de gare²¹⁰.

Écrite par des chercheurs et des personnages de la vie publique, qui expliquent l'affaiblissement culturel des autres puissances, cette revue a pour but de convaincre l'intelligentsia étrangère, particulièrement celle des pays neutres, que l'Allemagne fut contrainte à faire la guerre. Le public visé, les intellectuels des pays neutres, pourra donc se la procurer lors de ses voyages en train à travers l'Allemagne²¹¹.

Les soldats de l'Empire pourront, s'ils la lisent, être ainsi confortés dans l'idée que l'Allemagne n'est pas responsable du conflit qui s'abat sur l'Europe.

Même chose pour les cahiers de Max Beyer ainsi que l'œuvre de Hans Dahl « Réveillez-vous peuples du nord » (*Wacht auf Ihr Völker des Nordens*) qui doivent être vendus par les librairies Stilke des gares berlinoises.²¹²

S'il s'agit généralement de recommandations très appuyées, donc difficilement refusables, certaines ventes sont tout simplement exigées. Par exemple celle des « bons livres allemands pas chers », qui malgré la marge tarifaire réduite qu'elle offre aux librairies, doivent être vendus

²⁰⁸ BAArch, PH15/104, *Verordnungsblatt der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen* (Brüssel), n° 41, 7 décembre 1915.

²⁰⁹ BAArch, R4201/774, *documents du 15 août 1914, du 25 août 1914 et du 1^{er} septembre 1914*.

²¹⁰ *Ibid.*, *document du 5 septembre 1914*.

²¹¹ Celle-ci fut très certainement envoyée également dans les pays neutres. Ce projet qui n'est pas sans rappeler les articles que Romain ROLLAND dénonce dans « Au-dessus de la mêlée » n'a rien de surprenant dans le contexte de ce début de guerre. Romain ROLLAND, *Au-dessus de la mêlée*, Paris, P. Ollendorff, 1915.

²¹² BAArch, R4201/774, *document du 31 juillet 1915*.

en plus grande quantité. Des livres dont le tirage ne fait qu'augmenter et qui sont recommandés par le gouvernement²¹³. Cela semble s'expliquer pour deux raisons. D'une part, la lecture d'œuvres divertissantes dont le format est adapté aux voyages permet de refouler quelque peu les épreuves et les difficultés causées par la guerre. D'autre part la promotion de livres allemands s'inscrit dans le contexte du début de guerre où l'on mène une réelle chasse à l'utilisation des mots étrangers, particulièrement français et anglais, que ce soit pour les noms d'établissements, type cafés ou hôtels, dans les documents officiels, dans les écoles ou encore dans les conversations. À Berlin et Stuttgart, et sans doute dans d'autres villes du pays, des « affiches de germanisation » (*Germanifizierungsplakate*) sont accrochées dans les gares²¹⁴.

Au fil de la guerre, et même si les publications baissent en raison du manque de papier, les tentatives d'influence du gouvernement se prolongent. En avril 1917 le ministère des Affaires étrangères garantit au journal bi-quotidien « *Züricher Post* », très favorable à l'Allemagne contrairement à d'autres journaux helvétiques « *Neuen Züricher Zeitung* », et qui « prend en compte pour toutes les grandes questions politiques le point de vue de l'Allemagne et essaye de le faire entendre en Suisse » d'attirer l'attention des librairies de gares afin que sa distribution soit favorisée²¹⁵. Les propriétaires de ces dernières, — particulièrement ceux des gares de Berlin, qui possèdent aussi les librairies des territoires occupés, de Frankfurt-sur-le-Main et de Breslau²¹⁶ — ne doivent pas considérer cette recommandation seulement d'un point de vue commercial, même si le but est d'augmenter sensiblement les ventes de ce journal, mais surtout d'un point de vue patriotique. Un mois et demi plus tard c'est le journal suisse « *Berner Tagblatt* » qui doit être mis en valeur²¹⁷.

Cette demande est également émise pour les gares d'Alsace-Moselle en mai 1917, où, par le décret du 19 décembre 1915, les journaux étrangers sont interdits à l'exception de ceux parus en Autriche-Hongrie. La direction de la compagnie reprenant les termes du ministère souhaiterait que le haut commandement du groupe d'Armée du duc Albrecht (*Oberkommando der Heeresgruppe Herzog Albrecht*) accepte exceptionnellement la vente du « *Züricher Post* ». Cette demande a pour but évident d'influencer positivement les civils et les soldats, surtout dans des endroits sensibles comme les régions frontalières et annexées ou les territoires occupés.

²¹³ BArch, R4201/774, document du 10 septembre 1915

²¹⁴ Jeffrey VERHEY, *Der „Geist von 1914...“*, op. cit., p. 152.

²¹⁵ „Insbesondere ist dem Blatte von Auswärtigen Amt zugesichert worden, in Anerkennung seiner uns günstigen Haltung dahin wirken zu wollen, dass die deutschen Bahnhofsbuchhandlung auf die Zeitung aufmerksam gemacht und zu ihrem bevorzugten Vertriebe veranlasst werden würden.“

²¹⁶ Respectivement libraires Georg STILKE, VATERNAHM, et DITTMAR. BArch, R 4201/774, deux documents du 14 avril 1917.

²¹⁷ BArch, R4201/774, document du 7 juin 1917.

Toutefois, en accord avec le ministère pour l'Alsace-Lorraine, ce haut commandement refusa cette exception, craignant que cela entraîne des demandes provenant d'autres journaux dont la sympathie envers l'Allemagne serait peut-être moins évidente²¹⁸. Malgré les tentatives d'ingérences du gouvernement, la décision finale reste donc entre les mains du commandement militaire qui n'est pas prêt à prendre des risques pour une affaire de propagande.

Pour le reste du territoire du *Reich* cette ingérence continuera jusqu'à la fin du conflit à l'instar de la brochure « *Diplomatie secrète* » (maison d'édition de l'entreprise Ferdinand Wyss à Berne) dont « la diffusion en Allemagne est politiquement souhaitée » par le ministère des travaux publics qui exige que de « façon appropriée les librairies de gares » en soient avisées²¹⁹.

Un autre moyen d'information et de communication était également très présent en ce début de siècle, l'affichage.

Affiches

En ce début de xx^e siècle les affiches sont le principal moyen de communication en gare. Quand une modification survient dans l'organisation du chemin de fer, comme un changement de tarif ou la création de nouvelles lignes, la nouvelle est affichée en gare²²⁰. Ces affiches « doivent être vues du public »²²¹ ou encore être « placardées en permanence auprès des guichets d'enregistrement des bagages »²²². En France le décret du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et local, précise bien que les horaires des trains doivent être affichés en gare²²³, les règles concernant les voyageurs placardées dans chaque compartiment de train, et le décret lui-même doit « être constamment affiché dans les gares »²²⁴.

Il peut aussi s'agir d'affiches internes à la compagnie. En juin 1917 en Allemagne on demande que des affiches soient posées dans les salles de travail des cheminots afin que, dans le but de ne pas perturber le travail qui a toujours priorité, ces derniers ne rendent pas systématiquement les honneurs, et par exemple ne se lèvent pas si un supérieur entre dans la pièce²²⁵.

²¹⁸ BArch, R4201/774, document du 19 et 20 juin 1917.

²¹⁹ BArch, R4201/774, document du 22 août 1918.

„In dem Verlage der Firma Ferd. Wyss in Bern ist unter dem Titel „Geheim Diplomatie“ eine Broschüre erschienen, deren Verbreitung in Deutschland politisch erwünscht ist. Im geeigneter Weise sind die Bahnhofsbuchhandlungen hiervon zu verständigen.“

²²⁰ Voir par exemple l'article du *Petit Parisien* du 6 janvier 1915, p. 4.

²²¹ CNAH SNCF, 9SLM4, Ordre de service n° 475.

²²² *Ibid.*, Ordre de service n° 422.

²²³ A.N. 19770958/1, TI 695, décret du 11 novembre 1917, article 61, p. 37.

²²⁴ *Ibid.*, Art 96, p. 37

²²⁵ BArch, PH15/104, document du 26 juin 1917.

Dès la période de la mobilisation les affiches changent de nature. En Allemagne des affiches interdisent la consommation d'alcool dans l'enceinte des gares²²⁶ tandis qu'en France Charles Hennebois observe durant son long périple en train vers le front l'apparition de nouvelles affiches : « Dans chaque station, maintenant, des affiches voyantes, placées sous la marquise, indiquent à grands traits les caractéristiques de l'aéroplane allemand : forme plus massive, trapue ; la croix d'empire sous les ailes et terminaison de poisson. »²²⁷ Les mesures de circulation des voyageurs, comme l'obtention obligatoire de sauf-conduit pour la circulation dans la zone des armées, sont aussi affichées dans les gares ou encore l'obligation pour les militaires de confier leurs lettres aux plantons des gares, qui se chargeront eux-mêmes de les porter à la poste civile²²⁸.

Les affiches font donc partie, durant toute la guerre, du paysage visuel de la gare et donnent des informations capitales, qu'elles concernent le militaire ou les voyageurs civils. En octobre 1918, les affiches sont encore nombreuses dans les gares allemandes, comme celles qui vantent le neuvième emprunt de guerre²²⁹.

Conclusion

L'espace ferroviaire semble être l'endroit privilégié pour des rassemblements. Des curieux se rendent aux gares pour combler leur soif de « regarder », de « savoir ». Dans une guerre qui reste abstraite sur le front domestique, particulièrement dans les premières semaines, cela permet d'observer du concret. Une curiosité qui fut souvent assouvie pour beaucoup mais au prix d'une dure réalité : la guerre n'est pas un jeu d'enfant et elle meurtrit corps et âmes. Ce phénomène des curieux est directement en lien avec les rumeurs qui ont donc circulé intensivement tout au long du conflit. La gare et les trains en sont parfois l'objet, mais sont aussi et surtout les lieux principaux de leur propagation. Que ce soit via les cheminots, les soldats, les réfugiés ou les autres civils les bruits les plus divers ont alimenté les discussions et les échanges entre ces différents groupes. Le besoin de savoir, le silence de la presse sur certains sujets et les contradictions entre cette dernière et les récits oraux ont fortement contribué aux rumeurs. Même si elles sont rapidement mises en cause, elles sont pour autant souvent répétées. Les autorités militaires ou civiles ont tenté de lutter contre, mais cet objectif n'était pas réalisable, et l'espace ferroviaire les a entretenus tout au long de la guerre.

²²⁶ BayHSta, 1.AK972, *Alkoholverbot auf Bahnhöfe, 1914-1916*.

²²⁷ Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 4-5.

²²⁸ Is sur Tille 18 novembre 1915. *Consignes pour les commissaires militaires des gares de la zone d'action de la commission régulatrice d'Is-sur-Tille*, chapitre iii, art. 9, p. 15 et art. 21 p 18 ; art. 1, p. 12.

²²⁹ BArch, R4201/716, *document du 5 octobre 1918*.

C'est aussi le cas de l'espionnage qui, très présente durant les premières semaines du conflit, ne va pas disparaître par la suite. Le chemin de fer représente à la fois une cible potentielle des agents ennemis mais également le lieu où ils obtiennent des informations et donc un espace où l'on se doit d'être prudent et méfiant. Les informations en rapport avec le Militaire ne doivent surtout pas filtrer ou être divulguées. Si l'existence et la présence d'espions sur le territoire fut bien sur une réalité, les autorités militaires et civiles ont semble-t-il été parfois trop concentrées sur la recherche de l'espion, finalement presque toujours insaisissable, et ont entraîné avec eux l'ensemble de la société. De nombreux soldats ou de civils ont fait les frais de dénonciations abusives et discriminantes quand ils n'ont pas été pris directement et physiquement à partie. L'espion est souvent déguisé et use de stratagème, la méfiance peut donc se porter sur presque n'importe qui. Il y eut donc de nombreux contrôles et mesures pour tenter d'enrayer les missions de ces agents mystérieux. Des consignes pas toujours appliquées ou applicables et qui ont pu varier selon les lieux.

Ces différents phénomènes et les nombreuses personnes empruntant l'espace ferroviaire chaque jour encouragent les autorités à toujours plus « contrôler » cet espace. Les journaux et les revues représentant le meilleur, voire presque l'unique moyen d'information, leur vente dans les gares est donc tout à fait logique, tout autant que la tentative d'influence des autorités sur ses ventes. La présence de littérature en tout genre, particulièrement les journaux, et des affiches, information ou publicité, ne va qu'augmenter après la guerre. C'est aussi un facteur de modernisation. À l'été 1919 on prévoit la pose de distributeurs de livres (*Bücher-Automaten*) au sein des gares allemandes²³⁰. Cependant dès 1917 l'après-guerre se prépare déjà, et une compagnie privée obtient un contrat de 15 ans pour s'occuper de l'affichage de publicités dans les trains et les gares de certaines compagnies²³¹. Ces dernières conservent un droit de regard sur les emplacements prévus. Cette évolution dans le paysage ferroviaire, encore présente aujourd'hui, a clairement un but lucratif mais doit aussi permettre la reconversion de blessés de guerre que le bénéficiaire de ce contrat s'engage à recruter en priorité. Un recrutement prioritaire qui doit également toucher les librairies de gares²³². Après avoir côtoyé le réseau ferroviaire durant le conflit, certains soldats vont donc y revenir rapidement pour y vendre des livres ou y apposer des affiches. Avant cela il est probable qu'ils aient emprunté l'espace ferroviaire non pas en tant que voyageurs mais en tant que blessés.

²³⁰ BArch, R4201/774, Berlin, 22 août 1919.

²³¹ BArch, R4201/774, 6 décembre 1917 ; Archiv des *Evangelischen Werkes für Diakonie und Entwicklung (AEWDE)*, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, Protokoll n° 6, 14 novembre 1918.

²³² *Das Rotes Kreuz, op. cit.*, n° 26, 29 décembre 1918, p. 455.

PARTIE 3 - CHAPITRE II

ESPACES DE RÉCEPTION DES VICTIMES

Introduction

Derrière le terme « réfugié » entre 1914 et 1918, se cachent des millions de destins. Certains sont riches, d'autres pauvres, certains sont évacués, d'autres choisissent de partir face à une menace trop proche. Beaucoup sont des enfants, des femmes et des personnes âgées. Mais ils ont tous un point commun, ils ont quitté leur maison, leur vie, ne savent pour l'écrasante majorité pas où aller. Leur départ spontané n'a pas non plus été prévu et provoque un encombrement et une gêne pour les autorités puisqu'il a généralement lieu dans des périodes d'opérations militaires intenses. Leurs passages sont signalés dans l'ensemble du territoire et un secours d'urgence doit tout d'abord leur être fourni afin simplement d'assurer leur survie. Les premières vagues sont incontestablement celles qui ont subi le plus le manque d'organisation quand les suivantes bénéficièrent d'une aide mieux préparée et surtout d'un transport en train plus systématique. Leur passage dans l'espace ferroviaire est généralement court mais très intense, provoquant de multiples réactions : effroi, attendrissement, rumeurs, volonté d'aider mais aussi rejet et incompréhension. Ces réfugiés font le lien entre les parties du territoire touchées par la guerre et celles épargnées car plus à l'arrière. Ils côtoient les soldats durant leur fuite avant de débarquer dans le monde des civils et de devoir y rester jusqu'à la libération de leur terre d'habitation. Qui sont ces réfugiés ? Comment et où fuient-ils ? Comment furent-ils accueillis et pris en charge lors de leur fuite ?

Toutefois les victimes principales de ce conflit sont bien sûr les soldats. Ceux sérieusement blessés ou malades, dont le rétablissement n'est pas possible à court terme et qui sont capable de supporter un transport en train sont évacués de la zone des Armées. Les gares régulatrices jouent alors de nouveau un rôle important, mais ce sont cette fois-ci les gares régulatrices sanitaires. Une fois l'assurance de quitter la zone de l'avant, le train sanitaire devient un lieu de souffrances mais aussi d'échanges, de détente, un lieu mouvant où vivent des jours entiers les équipes sanitaires. On y observe le paysage, on y prie, on y lit, et on espère en sortir le plus loin possible du front. Ainsi chaque gare passée avec le train sanitaire est un pas vers la vie. Comment se déroule une évacuation et quel rôle y jouent les trains sanitaires ? Quels furent les espoirs des soldats durant ce périple médical et ferroviaire ?

Tout au long de la route de l'évacuation et jusque dans les hôpitaux de l'arrière, les soldats

vont être pris en charge par les membres de la Croix-Rouge. L'activité de la Croix-Rouge allemande (*Deutsche Rotes-Kreuz*) et française (Croix-Rouge Française) durant la Première Guerre mondiale est gigantesque. Déjà présente, en temps de paix, au cœur des villes et à l'occasion de manifestations temporaires, avec l'éclatement du conflit, la Croix-Rouge va suppléer le service sanitaire de l'Armée aux quatre coins du pays. Qu'il s'agisse des professionnels de santé, de volontaires de longue date ou qui se sont engagés au début ou durant la guerre, cette association a réuni des milliers d'hommes et de femmes autour d'une cause commune, l'aide au prochain et aux victimes des conflits. En effet la Croix-Rouge dispose d'une force soignante que l'Armée n'a pas, les femmes, et celles-ci jouent un rôle primordial dans l'organisation de la Croix-Rouge autant que dans l'imaginaire du public. Ce sont donc des civils, qui à un poste privilégié d'observation et sous serment de conserver les secrets militaires, vont assurer le passage entre la zone du front et les formations sanitaires de l'arrière. Une expérience riche en émotions et très marquante à laquelle beaucoup ont aspiré sans pour autant en supporter la charge émotionnelle. Qui compose les rangs de la Croix-Rouge et quels ont été les services rendus par l'association ? Quelles furent les motivations du personnel et les répercussions de la guerre sur ces derniers ? Quelle fut l'image de la femme au sein et en dehors de l'association ?

Ces expériences fortes en émotions et même traumatisantes à la vue de certaines blessures, des civils d'une autre association allemande l'ont aussi vécu. Il s'agit des membres des *Bahn-hofsmissions*. Exclusivement dédiée à la protection des femmes et des jeunes filles dans l'espace ferroviaire et les grandes villes, cette association qui a déjà investi l'espace de la gare bien avant le conflit, se voit obligée de s'adapter pour conserver une activité durant le conflit et surtout garantir sa présence en gare. Ces missions travaillent avec la Croix-Rouge et se voient confiés des missions par l'État leur permettant à leur manière de participer à l'effort de guerre. Le public visé change quelque peu mais les objectifs restent les mêmes : garantir l'honneur des jeunes filles et maintenir les gens dans la religion. Présentes jusqu'après l'armistice en gare, ces missions ont connu localement une activité très variée selon les lieux et les différentes époques de la guerre et ont dû lutter tout au long pour continuer à exister malgré une activité en baisse. Quelle est cette association, ses buts et ses membres ? Comment les *Bahn-hofsmission* tentèrent tout au long du conflit de se rendre utile, en variant leur activité, pour conserver leurs droits de présence en gare ? Comment les autorités ainsi que la Croix-Rouge profitent de cette volonté d'exister et d'aider ?

Il n'y a pas que les soldats fraîchement blessés qui sont acheminés en train. Dès mars 1915 des échanges de prisonniers gravement blessés entre la France et l'Allemagne eurent lieu via la

Suisse neutre. Les prisonniers représentaient certes un moyen de pression et une main-d'œuvre facile mais les deux belligérants ne souhaitent pas conserver en captivité certaines catégories. Les soldats trop infirmes, trop malades ou trop vieux, dont il est garanti par des accords plusieurs fois renouvelés durant le conflit qu'ils n'auront plus d'utilité pour l'ennemi, sont alors échangés. Ces échanges se déroulèrent tous de la même façon : un train part de Constance, traverse la Suisse et arrive à Lyon avant de repartir en sens inverse et par le même parcours jusqu'à Constance. Le cérémonial d'accueil est également le même, les deux pays étant attachés à recevoir ces grands blessés rapatriés, mais aussi les membres du service sanitaire fait prisonniers, avec les honneurs officiels. Ces cérémonies symboliques doivent rendre honneurs à ces héros mais permettent également, via la presse et le public qui y assiste, de donner de la visibilité à la ville de Lyon et aux présidents de cérémonies. En effet les sources étant bien plus nombreuses côté français, notamment grâce à la correspondance du préfet du Rhône, le cas de la France est traité en premier et plus en profondeur. Quelles furent les évolutions des accords d'échanges ? Quel ressenti pour les grands blessés rapatriés et comment ont-ils été accueillis au moment de leur retour ? Qui participe à ces cérémonies et qu'elle en est la portée symbolique ? Quelle fut l'importance des présidents de cérémonies et de leur discours ?

Réfugiés

« En fait il y avait quatre armées qui se suivaient l'une à côté de l'autre ou se rencontraient : les régiments des troupes en retraite, les colonnes de charrettes du peuple en fuite, d'innombrables ribambelles de bétail et les trains de chemin de fer sans fin, qui roulaient vers l'ouest et le sud. Comme sur les charrettes le long de la route, un désordre inouï d'humains et de choses régnait dans les trains [...] Dans les gares cela avait l'air terrible. »¹

Que ce soit en Allemagne ou en France le terme de réfugiés regroupe plusieurs catégories de civils². Les expatriés, ou ceux qui se trouvaient momentanément hors du pays au moment de la déclaration de guerre, revenant dans leur pays. Les évacués, qui quittent leur lieu d'habitation

¹ „Eigentlich waren es vier Heere, die nebeneinander herzogen oder sich begegneten : die Regimenter des ausrückenden Truppen, die Wagenkolonnen der flüchtenden Bevölkerung, unzählige Scharen von Vieh und die endlose Eisenbahnzüge, die nach Westen und Süden rollten. Wie bei den Wagen an der Landstraße, herrschte auch in den Zügen ein unerhörtes Durcheinander von Menschen und Sachen [...] Ganz schlimm sah es auf den Stationen aus.“
Albert BRACKMANN, *Aus der Fluchtbewegung*, p. 13.

² Pour la France voir à ce propos Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande Guerre*, op. cit., chapitre « La diversité des situations »

sous l'ordre de l'armée et qui, notamment pour l'évacuation des places fortes, bénéficieront plus facilement d'un voyage en train. Les réfugiés, que l'on pourrait nommer « réfugiés volontaires », qui ont choisi d'eux-mêmes de fuir face à l'avancée de l'armée ennemie³. Et enfin les rapatriés, qui ont une tout autre façon de rejoindre l'arrière et qui pour beaucoup y ont été forcés. Ce chapitre traite des trois premières catégories⁴ qui au moment de leur passage en gare dans leur pays ne se différencient pas réellement puisqu'ils sont tous loin de chez eux et en détournés dans l'espace ferroviaire. Seule la spontanéité du départ et les moyens de transport ont pu varier. Cette diversité de cas, rassemblés sous le même terme, rend compliqué l'établissement de statistiques sur les réfugiés en France entre 1914 et 1918⁵. D'autant plus qu'aux Français s'ajoutent les étrangers en fuite, principalement les Belges. Un chiffre global oscille entre deux et trois millions de personnes ayant fui à un moment ou à un autre durant le conflit⁶. Pour les catégories étudiées ici, il est donc impossible de donner une estimation précise même s'il semble certain que cela a concerné plus d'un million de personnes.

Pour l'Allemagne le flux de réfugiés le plus important concerne les habitants de la Prusse, particulièrement la Prusse orientale, même si les expatriés revenant de France, d'Angleterre, de Belgique, de Russie ou même d'Égypte et d'Inde⁷ représentent un nombre conséquent. Selon le journal de la Croix-Rouge, la première invasion de la Prusse orientale par les Russes lors de la troisième semaine d'août 1914 toucha, même si de façon parfois assez brève, les trois quarts du territoire, provoquant la migration de 600 000 civils. Lors de la deuxième invasion en octobre et novembre 1914 ce n'est qu'un sixième du territoire d'*Ostpreußen* qui est touché, mais cette fois-ci durant 4 mois, provoquant le déplacement de 300 000 à 400 000 personnes⁸.

Fuite

Si la foule attire la foule, la foule en fuite entraîne la fuite. Ainsi pourrait-on résumer très sommairement l'effet boule de neige qui se produisit en Belgique d'abord puis en France durant les premiers mois de la guerre⁹. Dans les toutes premières semaines, alors que la situation militaire

³ Pour la France cette catégorie renferme les civils qui quitteront Paris en 1914 et en 1918, même si cette fuite peut sembler moins justifiée que dans les départements réellement touchés par les batailles c'est pourquoi j'en traite dans un chapitre à part.

⁴ En excluant la fuite de Paris à laquelle un autre chapitre est consacré.

⁵ Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande guerre*, op. cit., p. 64-76

⁶ *Ibid.*, p. 75

⁷ Pour ces deux derniers pays voir : 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 8 (Hannover) ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 14

⁸ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 2, 23 janvier 1916, p. 12 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 1, 9 janvier 1916, p. 47

⁹ Michael AMARA, *Des Belges à l'épreuve de l'Exil*, op. cit., p. 29

est confuse mais que l'avancée de l'armée allemande continue inexorablement, les populations de Belgique puis de l'est et du nord de la France vont fuir toujours plus à l'ouest et au sud. La plupart le font par la route parce que le réseau ferroviaire est accaparé par l'armée et qu'aucun train n'a, dans un premier temps, été prévu pour eux. La première semaine de la guerre, la compagnie du Nord n'a prévu aucun train d'évacuation et « compte même que cette éventualité ne se produira pas »¹⁰. À ce moment les troupes et les soldats mobilisés continuent à se diriger sur la Belgique, la situation n'est pas encore alarmante. Ces éventuels trains d'évacuation ne concerneraient d'ailleurs que le matériel et le personnel ferroviaire, et non les civils en détresse. C'est exactement ce qui se passe sur la frontière est en Allemagne. La situation n'est pas considérée comme menaçante et seul le trafic pour la mobilisation et le transport des chevaux réquisitionnés avait été prévu. Pourtant dès la fin juillet une partie de la population fuit d'ores et déjà vers le centre de l'empire¹¹. Sur le front ouest, comme sur le front est, dans les zones proches des combats les populations en fuite côtoient les soldats. Selon les endroits, les flots de réfugiés sur les routes vont croiser ou aller dans la même direction que les colonnes des soldats. La deuxième possibilité a bien sûr amplifié la conviction de la population du bien-fondé de sa fuite. Si la majorité n'a eu d'autre choix que de fuir par la route et le plus souvent à pied, une partie parviendra à trouver place dans des trains roulant vers des zones plus calmes¹².

Dans les territoires qui subissent les combats la limite entre les deux armées ennemies n'est pas clairement établie. Ainsi les civils en fuite peuvent vite se retrouver du mauvais côté et certains ont erré plusieurs jours ou semaines, en manque de nourriture et de sommeil, jusqu'à pouvoir embarquer dans un train les emmenant plus à l'arrière¹³. Le train devient alors une machine salvatrice permettant de se mettre réellement en sécurité. Cependant même une fois à bord du train l'ennemi peut encore surgir¹⁴ ou le convoi peut stopper avant son terminus¹⁵ et les réfugiés se trouvent de nouveau perdus, ne sachant que faire, se mêlant bien souvent aux soldats.

¹⁰ A. N, F/7/12936, *rapports des préfets et des commissaires spéciaux sur la situation générale et l'état d'esprit de la population*, journée du 7 août et du 8 août 1914

¹¹ Albert BRACKMANN, *Aus der Fluchtbewegung*, *op. cit.*, p. 7

¹² Au sujet de la fuite à pied et l'espoir de trouver un train voir Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, *op. cit.*, p. 82-83 ; Photo agence Rol, « Réfugiés d'Alost attendant des trains à la gare de Quatrecht [Kwatrecht] » <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b69322519.item> ; pour l'Allemagne voir *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 1, 9 janvier 1916, p. 12.

¹³ Albert BRACKMANN, *Aus der Fluchtbewegung*, *op. cit.*, p. 21 à 27.

¹⁴ *Ibid.*, p. 20-21

¹⁵ *Ibid.*, p. 14-15

Ces scènes de fuite, que celles-ci soient observées depuis la route¹⁶ ou depuis l'espace ferroviaire, marquent les soldats. « Les halles sont pleines d'une foule lamentable : mille évacués d'Épinal, arrivés dans l'après-midi. Mon ami Repiquet, qui les accueillit à la gare, me conte des détails affreux sur les misères de ces pauvres gens, depuis trente heures dans le train, sans vivres, sans soins ; une femme portait un bébé mort dans ses bras, faute de lait. [...] On dit qu'il en viendra trois mille » note Jean Marot le 4 août 1914 à Châlons-sur-Saône¹⁷. La misère des réfugiés, partis dans la précipitation, emportant tout ce qu'ils ont pu sauver, meubles et bétails, mais souvent rien, même pas de quoi se vêtir, est un tableau souvent dépeint par des soldats ou des civils¹⁸. C'est une des premières images de la guerre, et de ce que celle-ci engendre, qui parvient à l'arrière. Si l'on en croit le témoignage de Marot, l'aide la plus simple n'a pas non plus été prévue pour sustenter ces victimes civiles de la guerre. Même pas par la Croix-Rouge : « Mais qui donc avait prévu de tels besoins ? ... Du pain, il ne pouvait y en avoir pour eux, à aucun prix. On leur disait : « Attendez jusqu'à l'autre gare ! ... » Et voilà deux jours que certains attendaient. Les infirmières avaient l'ordre de ne rien distraire des réserves pour les blessés. »¹⁹ Dans cette gare éloignée de 400 km du front, c'est seulement quelques jours plus tard, après le déchargement d'un jeune enfant mort de privations qu'une « mesure de clémence » est mise en place par la ville qui offre du lait pour les enfants et des boules de pains²⁰. Pour les Croix-Rouge française et allemande, la prise en charge des réfugiés est une « assistance qui ne rentre pas dans sa mission de guerre »²¹, même si la Croix-Rouge ne va bien sûr pas refuser son secours à ces civils, victimes collatérales du conflit : « Bien que cela ne faisait pas partie du devoir de la Croix-Rouge, il fut nécessaire de venir en aide aux réfugiés de passage, particulièrement les Prussiens de l'est chassés de leurs maisons et de leurs fermes.²² » La Croix-Rouge allemande fournit donc nourriture, abris, et habits aux réfugiés, et se chargera plus tard de leur trouver un travail. Pour la ville d'Hambourg citée ici, jusqu'à fin 1915 ce sont 14 000 réfugiés qui resteront plus ou moins longtemps en ville. Il semble donc clair que les États, et les associations à leurs côtés, n'allaient pas laisser ces civils sans aide mais que celle-ci fut parfois quelque peu longue à

¹⁶ Zacharie BAQUÉ, *Journal d'un poilu...*, op. cit., p. 38 ; ÉDOUARD CŒURDEVEY, *Carnets de guerre*, op. cit., p. 29 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 20, 4 octobre 1914, p. 689 ; Renaud DE LA FRÉGEOLLIÈRE, *À tire d'ailes*, op. cit., p. 22-23

¹⁷ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 4-5

¹⁸ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 156-157 ; Albert BRACKMANN, *Aus der Fluchtbewegung*, op. cit., p. 13 ; Hedwig VOß, *Im Dienste...*, op. cit., p. 24.

¹⁹ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 158

²⁰ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 160

²¹ *Bulletin CRF* n° 3, octobre 1916, p. 49

²² „Obgleich es nicht zu den Aufgaben des Roten Kreuzes gehörte, ergab sich doch die Notwendigkeit, den durchreisenden Flüchtlingen, insbesondere den von Haus und Hof vertriebenen Ostpreußen, helfend zur Seite zu stehen.“ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 17, 20 août 1916, p. 585

être mise en place, et fut de toute façon de l'ordre de l'improvisation²³. Cela explique les témoignages divergents à ce sujet même si le secrétaire général de la Société de Secours aux Blessés Militaires (SSBM) en juillet 1917 certifie qu'ils sont venus en aide « dès les premiers jours » aux réfugiés, et que ceux-ci ont pu trouver assistance dans toutes les infirmeries et cantines de gare²⁴.

Toutefois la façon dont les vagues suivantes de réfugiés ont été gérées, notamment la mise à disposition de trains entiers, particulièrement en Prusse orientale en octobre 1914²⁵, prouve bien que les premières n'ont pas eu droit aux mêmes attentions. Cette nouvelle fuite devant l'ennemi a eu pour effet de surcharger les gares placées sur le chemin de l'évacuation. Cela était déjà le cas dès le début de la guerre pour les chanceux qui purent emprunter un train. Néanmoins, du fait de cette mise à disposition de l'outil ferroviaire, les vagues suivantes de réfugiés seront encore plus importantes pour le chemin de fer. D'ailleurs c'est très logiquement que les associations, voulant venir en aide aux réfugiés, le font en fonction de la carte du réseau ferré, privilégiant les points de croisement des axes ferroviaires²⁶.

Ce qui ressort le plus des documents concernant les réfugiés, c'est qu'ils gênent et encombrant. Ils encombrant les routes, les gares et les villes, et gênent soit l'armée²⁷, soit les maires des communes. « Nous devons les voir souvent, pendant la retraite, les pauvres évacués, encombrant de leurs voitures les routes et les places des villages, dépaysés, ahuris, bousculés par les gendarmes, gênants et pitoyables » écrit Marc Bloch à leur sujet²⁸. La plupart des réfugiés, c'est-à-dire ceux qui ne sachant pas où aller ne pouvaient s'offrir le luxe de partir trop loin ou trop longtemps²⁹, ont souvent eu le désir de ne pas trop s'éloigner de leur lieu de résidence. L'espoir de pouvoir vite réintégrer leur lieu d'habitation les pousse à rester dans leur département ou ceux limitrophes³⁰, entraînant souvent un nouveau départ forcé. Soit en raison de l'avance de l'ennemi soit parce qu'ils étaient encore trop proches de la zone d'opération et gênaient donc l'organisation militaire. Ordre fut donné par le ministère de l'Intérieur français de ne pas laisser les réfugiés stationner longtemps dans la zone des armées³¹.

²³ *Pour nos rapatriés : la France guerrière et fraternelle*, 1918, p. 13

²⁴ *Bulletin CRE, Assemblée générale de la SSBM*, 22 juillet 1917, p. 34-35

²⁵ Voir : Albert BRACKMANN, *Aus der Fluchtbewegung*, op. cit., p. 20-21 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 2, 23 janvier 1916, p. 47

²⁶ *Pour nos rapatriés*, op. cit., p. 29 ; *15. Rundschreiben der DBM*, Berlin, novembre 1914, p. 8 (Kreuz)

²⁷ Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande Guerre*, op. cit., p. 98-99

²⁸ Marc BLOCH, *La bataille de la marne*, op. cit., p. 472

²⁹ Voir à ce propos la réflexion au sujet de la disparité des cas que l'on regroupe sous le terme de réfugiés in Michael AMARA, *Des Belges à l'épreuve de l'Exil*, op. cit., p. 56

³⁰ Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande Guerre*, op. cit., p. 80

³¹ *Pour nos rapatriés*, op. cit., p. 15

Pour ceux qui échouent à Paris le même principe s'applique. À l'instar des provinciaux qui ont déménagé dans la capitale³², ils restent proches de la gare qui les relie à leur région. Il y avait deux avantages à cette proximité. Être au plus près des lignes ferroviaires qui pourraient les ramener chez eux et, via les convois de nouveaux réfugiés pouvant amener avec eux des nouvelles du pays ou des êtres chers, rester proches d'une source d'information directe³³.

Où rester ?

Cet exode de masse donne un sentiment d'impuissance à ceux qui y assistent : « Un torrent qui s'écoule, auquel ne peut résister aucune digue, l'invasion pacifique avant l'autre invasion »³⁴. Il n'y a donc pas qu'un souci humanitaire face au destin tragique de ces nombreux civils mais bien souvent également un souci logistique pouvant mettre en danger la défense du pays. En Allemagne peu de temps avant la deuxième invasion de la Prusse par les Russes, l'état-major tentera de convaincre les populations de ne pas fuir de chez eux et de faire confiance à la promesse russe d'être respectueux des populations et des biens d'autrui³⁵. Mais comment des civils se trouvant sur les terrains d'opérations auraient-ils pu préférer rester et se retrouver du côté de l'ennemi, qu'on ne cessait, par une propagande continue, de désigner sous les pires vocables, étant forcément barbare, voleur et violeur ? D'ailleurs ceux qui ont préféré ne pas partir le regrettent rapidement à l'image d'Henriette Thiesset restée avec une partie de sa famille dans son village : « Que n'avons-nous évacué, nous serions Français et plus heureux »³⁶.

Les réfugiés arrivent donc en masse dans les premières semaines de l'invasion, et si la plupart ont circulé via les routes, dans les trains et les gares c'est tout de même la cohue. À la gare du Nord à Paris le commissaire spécial écrit : « L'avalanche des voyageurs a démesurément grossi. C'est toute la région du nord et du nord-est qui déverse dans la capitale un torrent de réfugiés. On en a relevé hier (26 août) une douzaine de mille. Des mesures urgentes me paraissent s'imposer pour parer aux dangers de cette autre invasion. »³⁷ Les jours suivants le flux diminue même si les chiffres restent impressionnants, pour la journée du 27 ce sont 6 000 à 7 000 réfugiés qui sont décomptés, et le 28 et le 29 août, ce sont encore 2 000 Belges et Français qui

³² Alfred FIERRO, *Histoire et dictionnaire de Paris*, op. cit., p. 301

³³ Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande Guerre*, op. cit., p. 87 ; Maurice DEMAISON, *Croquis de Paris*, op. cit., p. 197-199

³⁴ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...* op. cit., p. 187

³⁵ Albert BRACKMANN, *Aus der Fluchtbewegung*, op. cit., p. 7-8 et 17-19. Pour le front ouest même tactique, Voir Michael AMARA, *Des Belges à l'épreuve de l'Exil*, op. cit., p. 29-30

³⁶ Henriette THIESSET, *Journal de guerre*, op. cit., p. 54. Ce sentiment peut-être parfois plus long à venir, voir *Oubliés de la Grande guerre : humanitaire et culture de guerre, 1914-1918 populations occupées, déportés civils, prisonniers de guerre*, Paris, Éd. Noësis, 1998, p. 65

³⁷ A. N, F/7/12936, Rapport du 27 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial. Gare du nord-Paris

arrivent à la gare. Paris aurait déjà reçu au 24 août plus de 70 000 réfugiés par trains spéciaux³⁸. « Se représente-t-on ce que peut-être le transport de tant de personnes au milieu des difficultés de communication naturellement suscitées par les convois de troupes, de blessés, de munitions, de subsistances, par l'évacuation du camp retranché de Paris, au milieu de la pénurie de wagons ? »³⁹

Hormis ces arrivées non prévues et pouvant gêner les plans de l'armée, les autorités sont dérangées par l'augmentation de l'espionnage due à la présence des réfugiés⁴⁰ ainsi que par les bruits et les rumeurs que ces derniers colportent. À cela s'ajoute un risque sanitaire. Fin août l'organisation d'un service sanitaire fut envisagée par les préfetures de la Seine et de Paris mais « les moyens pratiques » pour assurer ce service manquaient en raison d'un « filtrage » difficile à l'arrivée des trains dû à l'affluence massive des voyageurs de toutes sortes en cette fin d'été 1914⁴¹. Cela laisse une nouvelle fois penser que l'accueil dans les gares des populations fuyant devant l'ennemi ne s'est pas mis en place partout de la même manière ni à la même vitesse. Toutefois la plupart finirent par être pris en charge, au moins à leur arrivée dans des grandes villes, par la Croix-Rouge et des comités de réfugiés actifs en gare⁴². Ce spectacle de la misère offert par les réfugiés pousse les autorités à mettre rapidement tout en œuvre pour qu'ils ne restent pas non plus dans ces grandes villes, à moins que leur force de travail puisse y être utilisée. Ils sont alors orientés vers les villes de moindres importances et dans les campagnes, où la main-d'œuvre agricole était la bienvenue⁴³.

Que ce soit dans les premières semaines de la guerre ou beaucoup plus tard dans le conflit, lorsque la population civile fuit une région, on la retrouve un peu partout sur le territoire. Certes les villes et les régions proches de leur lieu d'habitation sont les premières touchées mais beaucoup continuent, ou se voient forcés à continuer leur voyage. Ainsi que ce soit dans les bulletins des Croix-Rouge allemande ou française ou dans ceux des *Bahnhofsmiissions* on trouve la trace du passage des réfugiés dans énormément de villes, parfois bien loin de la zone envahie. À la gare de Duisburg la *Bahnhofsmiission* travaille beaucoup avec les réfugiés. Ceux

³⁸ *Pour nos rapatriés, op. cit.*, p. 30

³⁹ *Pour nos rapatriés, op. cit.*, p. 15-16

⁴⁰ Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande Guerre, op. cit.*, p. 97

⁴¹ A. N, F/7/12936, *Rapport du 27 août 1914, police des chemins de fer, commissariat spécial*. Gare du nord-Paris

⁴² *Bulletin CRF, n° 2*, juillet 1916, p. 33-34 ; Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande Guerre, op. cit.*, p. 138 ; *Pour nos rapatriés, op. cit.*, p. 28 ; En Allemagne il y a par exemple la „preußischen Übernahmestelle für Flüchtlinge“ Voir 16. *Rundschreiben der DBM*, p. 22

⁴³ Voir par exemple AD Rhône, 4m 414, *les deux documents du maire et du préfet (note pour la presse)* d'octobre 1914 ; A. N, F/7/12936, Dijon, document du 24 septembre 1914 ; Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande Guerre, op. cit.*, p. 101-102. ; *Pour nos rapatriés, op. cit.*, p. 16. Pour l'Allemagne *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 18, 6 septembre 1914, p. 620

venus de la proche Alsace bien sûr mais aussi avec ceux arrivant de la Prusse orientale⁴⁴. Ils sont également signalés, pour ne citer que ces exemples, par la Croix-Rouge à Hambourg et dans sa région⁴⁵. En France les réfugiés passent ou s'établissent à Remoulins, Nice, Grenoble ou Ambert pour ne citer que ces villes⁴⁶. Dans ces deux dernières villes, en plus d'exercer un accueil à la gare, la Croix-Rouge a ouvert respectivement un dépôt et un asile pour réfugiés⁴⁷.

Assistance

Le premier secours apporté par les associations présentes en gare est d'offrir à boire et à manger à ces civils ayant fui dans la précipitation, mais aussi de les reconforter moralement, les consoler, les rassurer. À Elberfeld au mois d'août 1914, la *Bahnhofsmmission*, malgré l'arrivée en pleine nuit de trois trains de réfugiés fuyant la Belgique, offre du café chaud, du pain et beaucoup de vêtements⁴⁸. À Nuremberg il y a beaucoup de réfugiés rentrant de France, dont certains sont atteints de paranoïa suite à leur départ houleux, telle cette femme autrichienne : sa maison a été pillée et elle refuse de manger et de boire puisque persuadée qu'on cherche à l'empoisonner. Elle finit par accepter de manger avant de continuer son voyage, mise en confiance par une membre de la *Bahnhofsmmission* qu'elle imagine être sa mère⁴⁹.

Qu'ils arrivent de l'étranger ou de régions envahies par l'ennemi ces civils ont besoin de réconfort. Combien d'hommes et surtout de femmes ont, en gare ou directement dans les trains, par leurs paroles et leur bienveillance endigué les peines, tenté d'apaiser les maux de ces êtres à la dérive. Car la grande majorité, dont beaucoup sont des personnes âgées, des femmes et des enfants, n'a aucune idée d'où se rendre. Ils fuient mais vers où ? Même les personnes plus aisées n'ont pas forcément de la famille ou un autre lieu dans le pays où trouver refuge⁵⁰. « Nous ne savons pas où aller et ce que nous devons faire » déclarent des réfugiés en gare à Hedwig Voß⁵¹. Ce constat ressort de beaucoup de témoignages de comités de la Croix-Rouge décrivant des réfugiés sous le choc causé par leur départ et le long voyage qui a suivi, souvent séparés de leurs

⁴⁴ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 18-19

⁴⁵ Elmshorn et Hohenwestedt mais également à Lissa (pologne), Cismar, Stralsund et Oberhausen

⁴⁶ Leur présence en gare de Perrache est aussi souvent évoquée particulièrement en 1914 et 1915 in AD Rhône, 4M125 Commissariat Perrache, Service journalier : 8 septembre, 20 septembre, 6 novembre, 29 novembre 1914, 3 janvier et 29 avril 1915 ; 4m 126 : 6 juin, 19 juin, 5 juillet 1915. Voir les autres carnets pour le reste de la guerre.

⁴⁷ *Bulletin CRF*, n° 12, janvier 1919, p. 336 (Ambert) ; *Bulletin CRF*, n° 13, avril 1919, p. 395 (Grenoble) ; *Bulletin CRF*, n° 14, juillet 1919, p. 445 (Nice) et p. 447 (Remoulins)

⁴⁸ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 6

⁴⁹ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 24 (Nürnberg)

⁵⁰ Voir le cas des riches Allemands, revenant de Russie et que la *Bahnhofsmmission* doit reloger in 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 11 (Cöln)

⁵¹ Hedwig Voss, *Im Dienste...*, op. cit., p. 22 „Wir wissen nicht, wohin und was wir sollen“

proches et ne sachant pas où et comment les retrouver, quand ceux-ci n'ont pas été simplement retenus par les puissances ennemies⁵². Les associations vont alors tenter de leur trouver un lieu de refuge, une école pour les enfants, et plus tard un travail pour les adultes. Mais au moment de l'arrivée en gare, caractérisée par une détresse et un ahurissement bien visibles ainsi qu'une incapacité à prendre des décisions, ces trains de réfugiés marquent les populations en apportant l'image de la misère et du malheur provoqués par la guerre⁵³. Le commissaire de la gare du Nord malgré « l'invasion » décrite, qualifie ces gens de « malheureux » qui arrivent dans un état « lamentable et la plupart dépourvus de ressources »⁵⁴.

Dans les bulletins de la Croix-Rouge allemande des détails de cette misère sont donnés : « Quelles scènes s'offrirent à nos yeux ! Là une mère qui cherchait son enfant, là-bas des vieilles personnes lamentables se trébalaient avec ce qu'ils avaient pu sauver de tous leurs biens, seulement un sac avec de la literie et on ne sait quel animal de compagnie, un oiseau dans une cage, un chien ou un chat. Là une femme demandait une assistance médicale pour son grand-père paralysé, là-bas un homme pour la femme qui avait accouché il y a peu. Et qui était prêt à regarder à l'intérieur des wagons, ne pouvait pas échapper aux lamentations de tous ces malheureux de tout âge qui, entre le peu de biens sauvés, s'en allaient dans l'inconnu lointain »⁵⁵. Une description très proche est faite des convois de réfugiés en gare de Rastenburg qui reçoit 500 à 600 réfugiés par jour lors de la deuxième invasion de la Prusse : femmes venant d'accoucher en fuite, enfants voulant revenir chez eux mais n'ayant plus de maisons, objets les plus divers qui ont pu être sauvés, un couple de vieux angoissés puisqu'à l'occasion de cette fuite ils prennent le train pour la première fois de leur vie, et la constatation de toute la souffrance infligée à la Prusse de l'est et de l'ouest en regardant à l'intérieur de ces trains⁵⁶. Dans le cas de l'empire allemand, beaucoup plus étiré que la France, les écarts géographiques, et donc de culture ou de langue, entre ceux qui fuient et ceux qui les accueillent sont encore plus marqués. C'est ainsi qu'Hedwig Voß se sent très étrangère envers ces populations qui ont des visages et un dialecte différents, et certaines de ses réflexions paraissent choquantes pour une dame de

⁵² Voir par ex le cas des réfugiés venant d'Angleterre in Hannover 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 15

⁵³ Voir par Michael AMARA, *Des Belges à l'épreuve de l'Exil*, op. cit., p. 56-58

⁵⁴ A. N, F/7/12936, *Rapports des préfets et des commissaires spéciaux sur la situation générale et l'état d'esprit de la population*, 25 août 1914

⁵⁵ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 5, 7 mars 1915, p. 162 Stettin „Welche Szenen boten sich da unserm Auge ! Dort suchte ein Mutter ihre Kinder, dort liefen jammernde alte Leute herum, die von ihrer ganzen Habe nur einen Sack mit Betten und irgend ein Haustier, einen Vogel im Bauer, einen Hund oder eine Katze gerettet hatten. Dort hat eine Frau um ärztliche Hilfe für ihren gelähmten Großvater, dort ein Mann für die frisch entbundene Wöchnerin. Und wer nun in das Innere der Bahnwagen einzublicken vermochte, der konnte sich dem Jammer all der Unglücklichen jeden Alters nicht entziehen, welche dort zwischen wenigem geretteten Hausrat in die unbekannte Ferne zogen.“

⁵⁶ *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 17/18, 1er septembre 1918 p. 67-68 (Rastenburg) ; Voir aussi Stendhal et Duisburg in 15. *Rundschreiben der DBM* et 16. *Rundschreiben der DBM*.

la Croix-Rouge : « Transport de personnes venant de l'Est. Le dialecte de Prusse de l'Est, le mauvais polonais sonnent étrangement à nos oreilles. [...] Le regard de ces individus n'inspire pas entièrement confiance, comme celui de nos jeunes soldats. Après leur assaut nous avons le sentiment que nous devrions nettoyer tout le quai et nous plonger nous-même dans une baignoire »⁵⁷. « Ils sont accroupis et vautrés, pour la plupart abrutis et confus. Est-ce leur nature, ou cela a-t-il été provoqué par la catastrophe qui a déferlé sur eux tout à coup ? »⁵⁸

Plus tard, probablement lors de la deuxième invasion de la Prusse par les Russes, elle décrit les réfugiés comme étant insolents, trop mendiants, ayant des visages de voleurs, elle se méfie des plaintes qu'ils expriment et comprend pourquoi son cœur reste si froid face à eux⁵⁹. Parmi eux certains ont trahi le pays ou se sont laissés acheter et n'ont pas bien traité les soldats. Elle tiendrait ces faits des blessés et tout en continuant à distribuer boissons et nourriture dans le train, elle arrive à la dernière voiture : « Ça, ce sont de vrais Allemands. Cheveux blonds, yeux bleus, des visages d'enfants se pressent à la fenêtre, leurs yeux brillent, comme je leur donne, sans demander, à boire et à manger [...] là tout à coup mon cœur est de nouveau réveillé, là mes yeux brillent de larmes. Ça, ce sont nos manières, notre sang. Vous, nous vous aidons, avec vous on se sent unis »⁶⁰.

Pourtant tous n'expriment pas du dégoût comme Voß même si la saleté fait aussi partie des convois, par exemple chez les bébés qui sont lavés en gare par la Croix-Rouge et qui « d'un paquet de crasses et de guenilles » redeviennent « des enfants appétissants »⁶¹.

Les convois de réfugiés causent du désordre et de la désorganisation au sein des gares et ce furent certainement des trains moins simples à gérer que ceux transportant les soldats. Pourtant les trains de blessés ne devaient pas être plus agréables à traiter mais ils étaient attendus et représentaient quelque chose de glorieux, même dans le sang et la boue, comparés aux transports de réfugiés, simplement misérables. Peut-être peut-on trouver là une explication à la réaction de certains membres d'associations. De plus il semblerait que des personnes aient tenté d'abu-

⁵⁷ Hedwig Voß, *Im Dienste...*, op. cit., p. 22-23 : „Menschentransporte aus dem Osten. Seltsam klingen der ostpreußische Dialekt, das gebrochene Polnisch an unser Ohr. [...] Der Anblick dieser Gestalten ist nicht durchweg vertrauenerweckend, wie der unserer feldgrauen Jungen. Wir haben nach ihrem Überfall das Gefühl, als müssten wir den ganzen Bahnsteig reinigen und uns selbst in die Badewanne begeben.“

⁵⁸ *Ibid.*, p. 24 : „Sie hocken und liegen herum, zum großen Teil stumpf und dumpf. Ist es so ihre Art, oder hat es die plötzlich über sie hereinbrechende Katastrophe bewirkt.“

⁵⁹ *Ibid.*, p. 36

⁶⁰ *Ibid.*, p. 44 « Das sind echte Deutsche. Blondhaarige, blauäugige Kindergesichter drücken sich gegen die Fensterscheiben, ihre Augen leuchten, wie ich ihnen unaufgefordert zu essen und trinken gebe. [...] Da ist auf einmal mein Herz wieder wach, da glänzt auch mir die Träne im Auge. Das ist Art von unserer Art, Blut von unserm Blut. Euch helfen wir, mit euch fühlen wir tief. »

⁶¹ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 5, 7 mars 1915, p. 162 « aus manch einem Bündel von Schmutz und Lumpen schälte sich hinter dieser Tätigkeit doch noch ein appetitliches Menschenkind heraus. »

ser de l'aide apportée aux réfugiés pour voyager et se nourrir gratuitement⁶². Qu'elles furent elles-mêmes dans la misère ou réellement dans la tromperie, il est impossible de l'affirmer, ces personnes sont désignées comme étant des « faux réfugiés » (*unechte Flüchtlinge*)⁶³.

Un passage court mais intense

Les convois de réfugiés qui se rajoutent à tous les autres convois, militaires et civils, durant le mois d'août contribuent à rendre les gares de certaines villes très pleines et très agitées⁶⁴. Au début de la guerre tandis qu'à Berlin les dialectes de la Prusse de l'Est résonnent partout dans les gares⁶⁵, à Paris ce sont les Belges et les populations du Nord qui se reposent sur de la paille et se restaurent, par exemple dans une des salles des bagages et de la douane à la gare du Nord.⁶⁶ Mais les vagues de réfugiés ont la particularité de ne pas durer longtemps et leur passage en gare reste également de l'ordre du temporaire. Quel que furent l'accueil reçu à la descente du train et les possibilités de se reposer, de trouver des vêtements ou des produits de première nécessité, de se nourrir ou de se désaltérer, le but n'était pas de rester en gare et un séjour prolongé n'y était de toute façon pas possible. Très nombreux sont les comités de la Croix-Rouge et des *Bahnhofsmmission* à expliquer que si le travail en gare avait connu un nouvel aspect devenu très important avec l'aide aux réfugiés, rapidement le travail « normal » de guerre recommença. À Elmshorn par exemple la Croix-Rouge semble avoir dû s'occuper des trains de réfugiés seulement trois nuits mais en si peu de temps ce sont 3 000 réfugiés qui passèrent en gare et furent en partie accueillis en ville⁶⁷.

Pourtant il semble qu'exceptionnellement le travail en gare avec les réfugiés a pu se prolonger, notamment en Prusse non occupée. Ainsi à Königsberg un train de 300 réfugiés stationna en gare trois semaines durant lesquelles la Croix-Rouge se chargea de leur subsistance⁶⁸. Les trains d'évacuation des cheminots, composés de fourgons à marchandise où trois à quatre

⁶² Un phénomène déjà observé pour les engagés volontaires au début de la guerre

⁶³ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 14-15 ; 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, p. 9 (Bielefeld) ; Hedwig Voss, *Im Dienste...*, *op. cit.*, p. 50-51

⁶⁴ Voir par exemple la description des gares berlinoises in 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1915, p. 1-4 ; Albert BRACKMANN, *Aus der Fluchtbewegung*, *op. cit.*, p. 14-15 et 21

⁶⁵ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 11 (Berlin)

⁶⁶ Annexes photo lansiaux 455-25298-16 + Photo gallica : ZA = ZB et ZC

⁶⁷ *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 14, 11 juillet 1915, p. 495 ; Voir aussi 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Nürnberg ; Voir le compte rendu d'Hambourg pour 1915 in *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 1/2, 1^{er} janvier 1917, p. 7-9 et le compte rendu de 1916 in *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 15/16, 1^{er} août 1917, p. 88-90 ; *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 9/10, 1^{er} mai 1917, p. 55 ; Bruno W. NIKLES, *Soziale Hilfe am Bahnhof: Zur Geschichte der Bahnhofsmmission in Deutschland (1894-1960)*, Freiburg im Breisgau, Lambertus, 1994, p. 108

⁶⁸ *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 8, 18 avril 1915, p. 280 ; Voir aussi 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 11, (Dirschau).

familles et leurs biens matériels s'entassaient, ont aussi erré de gare en gare pendant plusieurs semaines⁶⁹. Si ces vagues de transport de réfugiés ne s'étiraient pas trop dans le temps, elles se répétèrent tout au long de la guerre. En France jusqu'à la victoire de la Marne puis durant la course à la mer et de nouveau en 1918 avec la reprise de la guerre de mouvement. En Allemagne la Prusse fut envahie deux fois entre août et septembre 1914 puis entre novembre 1914 et février 1915. Durant ces périodes l'activité auprès des réfugiés peut s'avérer très intense. Dans certaines gares l'afflux est si important que la *Bahnhofsmmission* se voit obligée d'engager du personnel supplémentaire⁷⁰. Les volontaires de cette association, qui était principalement destinée à s'occuper des jeunes filles en gare, passent en réalité dans certaines gares plus de temps auprès des réfugiés. D'autant plus que le nombre de jeunes filles voyageant seules connaît une nette baisse avec le déclenchement du conflit⁷¹. Seul Berlin voit le chiffre de celles ayant été aidées par la *Bahnhofsmmission* augmenter en 1914 par rapport à 1913. Toutefois cette augmentation s'explique, elle aussi, par l'affluence de beaucoup de jeunes filles réfugiées dans la capitale du Reich⁷².

En Prusse la nécessité pour ces civils de revenir au plus vite chez eux, eut pour conséquence la répétition de leur fuite par deux ou même trois fois⁷³. Parfois les mêmes membres d'association les ont vus passer puis repasser et ce plusieurs fois dans les deux directions⁷⁴. En France on a cherché à éviter ces retours prématurés et donc risqués même si, en raison d'un mauvais filtrage en gare, cela n'a pas toujours réussi⁷⁵.

Les réfugiés de 1918

En mars 1918 avec l'offensive et la percée allemande les populations civiles du nord et de l'est de la France vont de nouveau prendre la fuite. C'est d'abord le Nord qui est touché, l'armée faisant évacuer les villages menacés par l'avance de l'ennemi. Il s'agit donc d'évacuations voulues même si elles se font dans la précipitation. En effet les villes et villages sont évacués au dernier moment par une armée surprise de la percée allemande et de la reprise de la guerre de mouvement mais en aucun cas surprise par l'offensive, attendue et prévisible. La façon d'éva-

⁶⁹ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 7, 4 avril 1915, p. 248

⁷⁰ Voir par exemple le cas de Leipzig in 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 12

⁷¹ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 17-18 (Nürnberg) ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 2 et 8

⁷² 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 11

⁷³ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 7, 4 avril 1915, p. 248

⁷⁴ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 11, 30 mai 1915, p. 389

⁷⁵ Voir la déclaration du Commandant de la x^e armée in Philippe NIVET, *Les réfugiés français de la Grande Guerre, op. cit.*, p. 93

cuer et les délais très courts sont vivement critiqués par les associations de réfugiés⁷⁶. En ce qui concerne la suite de l'évacuation, c'est-à-dire le chemin menant vers des régions plus calmes, les archives de la Croix-Rouge livrent une meilleure impression. L'improvisation restant comme souvent un maître mot mais c'est également le cas de l'efficacité.

La gare de Pont-de-Briques au sud de Boulogne-sur-Mer joue alors un rôle important, en ravitaillant les convois de réfugiés de jour comme de nuit. La plupart de ces convois circulent via Rouen, et ses différentes gares, ou via Louviers, qui sert d'annexe, avant de continuer plus au sud ou plus à l'ouest. Suite à une demande du président du Conseil il est décidé que des membres de la Croix-Rouge accompagnent les trains transportant des réfugiés sur l'ensemble de leur parcours⁷⁷. Ainsi une dame infirmière, envoyée de Paris, et une auxiliaire, provenant des équipes des gares de Rouen, vont soutenir médicalement et surtout moralement les civils ayant fui leur lieu d'habitation. Les convois sont nourris à la gare du Nord de Rouen et après un court transport en camion, organisé par la Croix-Rouge américaine, le convoi repart de la gare de Rouen-Orléans. Durant un mois les membres de la Croix-Rouge vont donc partager un peu du sort des réfugiés. La grande misère, l'expérience des bombardements, le sort des enfants sont autant de facteurs qui marquent ces membres, qui saisissent que les plus démunis ont besoin d'eux car la plupart des gens aisés trouvent de l'aide plus facilement : « à vivre dans leur intimité on prend d'utiles leçons »⁷⁸.

Ces convois roulent durant deux à trois jours et sont nourris en route, même si parfois la gare tant attendue n'a pas pu préparer à manger et il faut alors attendre la prochaine. Ces haltes sont l'occasion pour les dames accompagnatrices de visiter le reste du train. En effet elles sont généralement restées dans les quelques wagons munis de places assises, destinés aux plus limités physiquement, les autres devant voyager dans des wagons à bestiaux⁷⁹. C'est pourquoi elles nomment des chefs de wagon qui sont chargés de veiller au bon ordre durant la marche du train. Elles se renseignent sur les personnes devant descendre en cours de route, celles qui ont potentiellement un proche ou une connaissance pouvant les héberger. Les arrêts en gare sont aussi l'occasion pour « les dames accompagnatrices »⁸⁰ de se reposer un peu et de profiter de l'aide de leurs collègues qui sont avertis en avance de l'arrivée du train et des soins ou de la nourriture

⁷⁶ *Ibid.*, *op. cit.*, p. 38-43

⁷⁷ Bulletin CRE, n° 10, juillet 1918, p. 266.

⁷⁸ *Ibid.*, *op. cit.*, p. 270. Un phénomène qui se retrouve au sein des trains de rapatriés.

⁷⁹ *Ibid.*, *op. cit.*, p. 268. Composition des trains : 30 wagons à bestiaux, quelques wagons de 3e, un ou deux wagons à couloirs avec 70 places assises pour les plus nécessiteux, femmes avec bébés et vieillards.

⁸⁰ Terme utilisé dans les bulletins de la Croix-Rouge.

à distribuer⁸¹. Car pour ces évacuations de 1918 le ministère de l'Intérieur a exigé que toutes les installations prévues en gare pour les blessés ou les permissionnaires soient mises à la disposition des réfugiés⁸², c'est-à-dire principalement les cantines et les infirmeries de gare. Avec la contribution supplémentaire de la Croix-Rouge américaine, les évacués peuvent apprécier des repas dont ils n'avaient plus l'habitude : « tous les rapports reçus sur ces pénibles voyages sont unanimes à signaler la joie, le bonheur qui éclatent parmi ces pauvres évacués, habitués depuis de longs jours à manquer de tout, à rouler de privations en privations, à n'éprouver que déceptions et mécomptes, lorsqu'ils se voient offrir des places à des tables propres, servies d'avance, où les rations ne leur sont pas parcimonieusement ménagées, où ils ont le choix des mets, où enfin ils sont gracieusement servis »⁸³.

Souvent les voyages sont agités, et les arrêts non prévus en gare sont nombreux puisque la priorité au transport militaire continue à primer. Pendant la nuit certaines gares sont vides et sombres et ces conditions rendent le service des dames accompagnatrices encore plus difficile. Le trajet se termine généralement à l'arrivée dans le chef-lieu du département d'accueil. C'est là que les réfugiés seront répartis dans l'ensemble du département, ce qui signifie pour beaucoup encore un court voyage en train.

Le travail avec les enfants en bas âge est une partie importante de l'activité. Laver, soigner, habiller les bébés qui retrouvent un aspect plus humain après des jours entiers sans soins, à l'image de ce bébé pris en charge en gare de Rouen et qui n'avait pas été changé depuis huit jours⁸⁴. À Rouen tout a été installé pour accueillir les réfugiés même si cela s'est fait, dans un premier temps, de façon spontanée. Face à ce défilé de la misère, comme en début de guerre, toutes les bonnes âmes, et sans doute celles désireuses de se montrer, cherchent à se faire enrôler pour aider. Les soins aux soldats et la promiscuité avec ces derniers n'ont pas toujours été vus du meilleur œil par les familles des jeunes volontaires, la Croix-Rouge en est consciente et use d'un argument : « C'est l'infirmerie de fortune modèle. On comprend bien que certaines mères de famille hésitent à laisser leurs filles prendre du service dans les hôpitaux de blessés ; mais ici les jeunes filles sont au contraire dans leur élément. Aussi tout Rouen est là.⁸⁵ » Avec les femmes, les personnes âgées et les enfants les risques sont moindres et les infirmières ou auxiliaires de la Croix-Rouge peuvent alors exercer un des aspects le plus important de leur

⁸¹ Bulletin CRF, n° 10, juillet 1918, p. 267-268

⁸² *Ibid.*, p. 268.

⁸³ *Ibid.*, p. 269.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 267.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 267.

mission, et le seul qu'on semble vouloir absolument leur laisser, le réconfort moral. Dans le cas des réfugiés il semble être à double niveau puisqu'en confiant leur accompagnement et leur prise en charge à la Croix-Rouge on cherche non seulement à soulager leur souffrance physique et psychologique mais également à rassurer les soldats des régions menacées quant au sort de leurs proches⁸⁶. Le bulletin de la Croix-Rouge, avec son ton un peu pathos, décrit le désordre sur les quais de la gare, quand un train est en préparation, remplis de ballots, « de colis de tout genre qu'ils traînent laborieusement avec eux depuis des jours et des jours » : « Ils sont exténués. Mais voici qu'une infirmière en tenue vient à passer, elle leur parle, elle leur annonce qu'elle part avec eux. Ces infortunés se transfigurent, l'espoir semble renaître sur leurs visages si tristes ; le courage résigné, même fataliste qui jamais ne les a abandonnés, fait place presque à de la joie. C'est une protectrice qui leur apparaît : ils l'interrogent, la consultent et, dès le premier abord, lui témoignent une confiance touchante ; chacun veut causer avec elle, chacun lui raconte son histoire, ses malheurs, ses projets »⁸⁷. Les réfugiés et leurs accompagnatrices ont donc un vécu commun d'une expérience forte et marquante, même si les réfugiés le vivent pleinement et que les autres le vivent en partie par procuration.

Lorsque les Allemands mènent l'offensive entre Reims et Noyon, les habitants de Marne et d'Oise subissent le même sort que les populations de Picardie et d'Artois. « On a vu refluer sur la Seine, entre Troyes et Paris, les mêmes lamentables colonnes [...] à ce moment les évacuations de Rouen étaient terminées. Nos infirmières ont alors continué le même travail. Les points de départ ont changé, le service est le même. »⁸⁸ Ainsi entre le 1^{er} avril et le 15 juin 1918, 68 trains ont été mis en marche et 136 infirmières les ont accompagnés.

D'une façon générale le travail d'accueil des réfugiés a duré jusque dans les mois suivant l'armistice. En effet avec la reprise de la guerre de mouvement et la libération des territoires occupés, et donc leur réinvestissement progressif par les populations civiles, les flots de réfugiés en fuite ou sur le retour ont été importants en 1918 et début 1919. Ainsi l'infirmier de la gare de Marseille qui s'occupe principalement des soins aux soldats a distribué 20 943 repas aux réfugiés et aux rapatriés sur l'ensemble de l'année 1918⁸⁹.

À la fin de la guerre, face au souhait de ces millions de réfugiés de retourner chez eux la question des autorisations de circulation et des tarifs pour le transport se posa. Beaucoup eurent le

⁸⁶ *Ibid.*, p. 266

⁸⁷ *Ibid.*, p. 268

⁸⁸ *Ibid.*, p. 269

⁸⁹ Bulletin CRE, n° 14, juillet 1919, p. 430

droit d'emprunter le train gratuitement⁹⁰ ou à tarif préférentiel, en fonction de leur situation financière, de leur statut de réfugiés (évacués, départs volontaires, rapatriés) ou du grade militaire des membres de la famille qui étaient mobilisés. La crainte de l'encombrement du réseau fut de nouveau d'actualité, notamment pour Paris⁹¹. Si la fuite ne s'était pas faite pour tous par train, le retour le fut majoritairement. Beaucoup revinrent comme ils étaient partis, dans des wagons de marchandises ou des wagons à bestiaux⁹².

En Allemagne la Croix-Rouge évoquait en septembre 1919 un chiffre de 50 000 réfugiés ayant quitté l'Alsace-Lorraine, et le nombre de personnes ayant quitté les territoires de l'Est fut encore plus élevé⁹³. Il en revint en train de Grande-Russie (Groß-Russland), de Géorgie, d'Ukraine ou encore de Finlande⁹⁴.

Toutefois la Croix-Rouge était, en premier lieu, chargée de porter secours aux blessés⁹⁵. La guerre engendre également des malades et ces victimes de la guerre doivent donc être transportées par train.

Route de l'évacuation

« Mon vieux, c'est la bonne blessure, après tout, j'vas être évacué, y a pas d'erreur. [...] On va m'attacher une étiquette rouge à la capote, y a pas d'erreur, et m'mener à l'arrière [...] Pis l'ambulance, pis l'train sanitaire avec des chatteries des dames de la Croix-Rouge tout le long du chemin. »⁹⁶

Les exercices de chargement et de déchargement de train sanitaires furent nombreux dans les années d'avant-guerre. Ils faisaient partie du programme de préparation, en cas de conflit, des associations, la Croix-Rouge en premier lieu, chargées d'assister l'armée et son service sanitaire. Durant le conflit, des blessés ont pu être acheminés sur les hôpitaux de l'arrière via bateaux ou ambulance motorisé mais l'immense majorité des blessés et malades de la Première Guerre mondiale furent transportés par chemin de fer. Tout débute dans une gare de l'arrière front.

⁹⁰ En Saxe les réfugiés, ainsi que les expatriés sans moyens, ont tous droit au transport gratuit. SächsHStA, 13753, 71. *Sitzung des Eisenbahnrates*, mars 1915

⁹¹ AD Rhône, R1607

⁹² Fernand DEMEULENAERE, *L'Histoire de Douai*, op. cit., p. 117 et 120

⁹³ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 18, 7 septembre 1919, p. 274 ; Voir aussi 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 7

⁹⁴ BArch, R 4201/716, note du 9 octobre 1918

⁹⁵ Voir par exemple, BArch, R 4101/117, documents du 31 janvier et du 13 février 1913

⁹⁶ *Volpatte* in Henri BARBUSSE, *Le feu*, op. cit., chapitre IV « Volpatte et Fouillade »

Les soldats ayant reçu les premiers soins aux postes de secours afin de les rendre transportables, sont acheminés par camions, voitures, voire à pied si leur état le permet, et rassemblés à la gare où ils vont être triés avant d'être embarqués dans un train qui les emmènera plus ou moins loin selon leurs types de blessures. Les prochaines heures, et le plus souvent les prochains jours, vont donc se passer à bord du train.

Quand le train arrive à sa destination finale il faut décharger les blessés. Une opération qui, selon le type de train, le nombre de personnel disponible, l'expérience de ces derniers, et la praticité de la gare, peut durer d'une à plusieurs heures. Les soldats sont alors conduits en ambulance, en tramway ou même à pied vers un hôpital où ils resteront le temps nécessaire pour être rétablis.

Dans les faits beaucoup de blessés et malades ne sont pas embarqués en train, ou alors pour peu de temps, et vont rester dans la zone proche du front dans les hôpitaux de l'armée. Généralement il y a deux cas possibles pour que cette décision soit prise. Soit le blessé ou malade n'est pas atteint très gravement et sa guérison ou son rétablissement est prévisible sur le court terme. On cherche donc à ne pas trop l'éloigner de la zone des Armées pour des raisons pratiques (réintégration rapide dans une unité) mais aussi psychologiques.⁹⁷ En effet on ne souhaitait pas forcément que le soldat séjourne à l'arrière pour peu de temps, il ne devait pas se déshabituer de l'ambiance de l'arrière-front notamment la perception des bruits provenant du front (canon) Deuxième cas de figure, le blessé est atteint trop gravement et un transport trop long serait alors risqué pour sa santé. Ce deuxième cas de figure est intéressant, il permet de comprendre ce que j'ai nommé « l'éloignement positif ». Un soldat blessé, et qui est embarqué dans un train sanitaire, a tout intérêt à être emmené le plus loin possible à l'arrière. Cet éloignement de la zone des Armées signifie qu'il a à la fois une blessure assez grave, justifiant une longue hospitalisation, et certainement une longue convalescence, et en même temps une blessure qui ne met plus directement son pronostic vital en jeu. Malgré les évolutions des trains sanitaires, au fil du conflit et leur confort toujours plus grand⁹⁸, le déplacement des blessés à travers les territoires nationaux resta tout au long du conflit très long – notamment parce qu'il n'était pas considéré comme transport prioritaire –⁹⁹ et souvent très douloureux pour les patients.¹⁰⁰ Ceux

⁹⁷ Vincent VIET, *La santé en guerre, 1914-1918 : une politique pionnière en univers incertain*, Paris, Sciences po, les presses, 2015, p. 245 (notamment note 51)

⁹⁸ Voir le premier chapitre in *Le service de santé aux armées, les trains sanitaires*, *op. cit.*

⁹⁹ BArch, R 4101/117, document du 29 novembre 1914 ; Jean Marot voyage 85 heures avec son train sanitaire et en attend le départ une journée et demi. Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, *op. cit.*, p. 104-109

¹⁰⁰ Voir par exemple José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...* *op. cit.*, p. 59-60 ; BArch, R 4101/117, document du 15 novembre 1918

qui ne pouvaient plus supporter le voyage, « ceux qui ne peuvent aller plus loin »¹⁰¹ étaient déchargés du train dans des gares pour être pris en charge par les hôpitaux locaux, quand la mort ne les frappait pas alors qu'ils étaient encore à la gare. Cette décision revient au chef du train sanitaire.¹⁰² Cela signifie que les soldats qui arrivaient à la destination prévue, parfois à l'autre bout du territoire, avaient, malgré leur blessure, réussi la première étape, la survie. Bien sûr beaucoup sont morts des suites de leurs blessures dans les hôpitaux de l'arrière mais en atteignant cet hôpital, c'est-à-dire en réussissant à passer l'épreuve de l'évacuation, cela signifiait, du moins théoriquement, que leur chance de survie était assez haute malgré les amputations et les mutilations. Une constatation qui fait écrire à un membre de la Croix-Rouge que l'expression « le premier pansement décide du destin du blessé », transformée en « le premier transport décide de son destin » serait tout à fait correcte en optant pour « le premier bandage et le premier transport décident du destin du blessé. »¹⁰³ À la gare de Metz, en août 1914, les trains sanitaires amènent des blessés venus des combats tout proches, Adrienne Thomas, membre de la Croix-Rouge, résume bien cette idée d'un éloignement positif, en s'occupant des blessés trop graves qui sont déchargés dès Metz : « Metz, c'est mieux qu'ils ne sachent pas ce que cela signifie : devoir rester ici »¹⁰⁴. Beaucoup de soldats semblent en être tout de même bien conscients. L'expression « bonne blessure » vue comme un bon filon pour échapper pour un temps long, voire définitivement, à la zone du front, trouve ici un complément. La blessure est importante mais l'évacuation, et sa destination, le sont tout autant.

Le tri et l'espoir

En France la première étape importante dans l'évacuation est le passage par la gare régulatrice sanitaire. C'est à cet endroit que les médecins-chefs des trains sanitaires, supervisés par le médecin chef de la gare régulatrice sanitaire (médecin régulateur), décident quels sont les blessés qui doivent être retenus dans la zone des Armées, et ceux qui peuvent continuer vers la zone de l'Intérieur.¹⁰⁵ Qui continuait son voyage au-delà de cette gare était donc assuré de quitter la zone des Armées pour un temps assez important. C'est ce que confirme Jean Marot qui regrette même de ne pas avoir été blessé plus grièvement : « Gare d'évacuation : c'est le crible qui ne

¹⁰¹ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...* op. cit., p. 63

¹⁰² BArch, R 4101 / 117, document du 15 novembre 1918

¹⁰³ *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 1/2, 1er mars 1916, p. 25

¹⁰⁴ *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 189 (30 août 1914)

„Metz- gut, dass sie nicht wissen was das heißt: hier bleiben müssen.“ ; Voir aussi le 25 août 1914 et p. 270.

¹⁰⁵ SHAT, 16N2826, « Rôle du médecin chef de Gare-Régulatrice » juin-juillet 1917 ;

Voir aussi *Le service de santé aux armées, les trains sanitaires*, op. cit. chapitre II ;

Vincent VIET, *La santé en guerre*, op. cit., p. 259-260

laisse filer vers l'intérieur que les plus blessés. L'« intérieur » !... ce ne sera pas pour moi : je ne suis pas assez démoli ; cet idiot de bouche aurait bien dû me casser un peu plus d'os »¹⁰⁶. Marot sera tout de même évacué ce qui était très souvent le cas durant l'année 1914 et 1915 en raison d'un manque de moyens dans la zone des Armées¹⁰⁷. En 1918 les évacuations en dehors de cette zone seront de nouveau très nombreuses en raison de la reprise de la guerre de mouvement¹⁰⁸.

Une fois sortis de la zone des Armées, les soldats ne connaîtront le lieu d'hospitalisation à l'arrière qu'à leur arrivée et cela va dépendre de plusieurs facteurs : la nationalité du soldat¹⁰⁹, le type de blessures puisque chaque hôpital a souvent une spécialisation, et les places disponibles dans les formations sanitaires.¹¹⁰ Ce n'est donc pas la gravité de la blessure ou le temps de convalescence qui détermine le lieu de l'hospitalisation à l'arrière. Des blessés peuvent très bien être emmenés jusqu'à Lourdes, alors que leur temps de convalescence sera moins long que ceux hospitalisés à Lyon. Pour les soldats l'important est d'être emmenés à l'arrière. Cela signifie qu'ils pourront peut-être passer un peu de temps chez eux et qu'ils devront de toute façon passer par leurs dépôts avant de rejoindre à nouveau le front. « Si je passe la gare d'évacuation, je suis hors de la zone des armées, il faudra que je revienne au dépôt de Mirande. »¹¹¹

Pour les soldats, ce qui prime avant tout durant l'évacuation c'est donc le soulagement de s'éloigner des zones de combat, tel ce poilu français légèrement blessé en attente du train sanitaire qui l'emmènera vers l'arrière : « Quel repos, aussi moral que physique, ne plus entendre cette mitraille ; coucher sur une bonne paille avec une couverture. Ce que cela semble bon »¹¹². Les soldats blessés ou malades sont donc pleins d'espoir à attendre la décision en gare. Zacharie Baqué décrit cette sélection du médecin qui consulte les fiches d'évacuation et attribue une fiche de couleur (rouge, jaune ou blanc) selon les cas : « Pour les rouges, pas d'erreur, il s'agit de blessés ; aux convalescents, un billet jaune [...] ; aux grands malades, le billet blanc : c'est la Côte d'Azur. Les jaunes iront dans un dépôt d'éclopés du voisinage ; ils ne quitteront pas la zone des armées, ils ne verront pas la terre promise. J'ai un billet blanc ! »¹¹³ Baqué n'atteindra pas la Côte d'Azur que tout le train espérait et sera débarqué à Avignon malgré les protestations. Même espérance du côté de Paul Ricadat en gare d'Is-sur-Tille à bord du train sanitaire

¹⁰⁶ Jean MAROT, Première rencontre avec..., *op. cit.*, p. 103-104.

¹⁰⁷ Vincent VIET, *La santé en guerre*, *op. cit.*, p. 262.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 263.

¹⁰⁹ SHAT, 16N 2857, note du 24 juin 1918.

¹¹⁰ Vincent VIET, *La santé en guerre*, *op. cit.*, p. 261 ; pour l'Allemagne voir par exemple Dominik RICHERT, *Beste Gelegenheit zum sterben*, *op. cit.*, p. 185.

¹¹¹ Zacharie BAQUÉ, *Journal d'un poilu...*, *op. cit.*, p. 107.

¹¹² Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, *op. cit.*, p. 279.

¹¹³ Zacharie BAQUÉ, *Journal d'un poilu...*, *op. cit.*, p. 113-114.

qui l'évacue vers l'intérieur : « J'ai compris, nous sommes sur la ligne Dijon, Lyon, Marseille. Si seulement nous atterrissions dans un hôpital à Nice ». Il sera finalement débarqué à Dijon après avoir tenté de rester dans le train.¹¹⁴ La Côte d'Azur est donc une destination souhaitée par des soldats qui ne viennent pourtant pas de cette région mais qui désirent certainement être le plus loin possible du front et pouvoir profiter d'un climat plus favorable.

En Allemagne, par exemple en Bavière, des blessés ont pu être emmenés plus loin que prévu en raison d'un manque de voitures pour les transporter de la gare au *Lazarett*.¹¹⁵ À la sortie du train, c'est en effet par camions mais souvent aussi par tramways, et toujours assurée par la Croix-Rouge,¹¹⁶ que la route de l'évacuation se terminait.

« La France entière connaît de vue les trains sanitaires. Depuis plus d'un an, ils ont circulé sur toutes nos lignes. Leur passage, prévu ou imprévu, a toujours groupé devant les gares, le long des routes ou sentiers qui avoisinent la voie ferrée, les patriotiques habitants des pays traversés. »¹¹⁷

Au fil de la guerre, bien comprendre l'évacuation des blessés, c'est aussi saisir l'importance des trains sanitaires et les évolutions du matériel, notamment les différents modèles de ci-vières, qui s'adaptent toujours plus au transport en train. Certains trains sanitaires construits durant le conflit ont pu comporter salle d'opération, cuisine, réserve de denrées et de matériel médical, ou encore une salle de vie pour les équipes accompagnant le train, tandis que d'autres comportent places assises et/ou couchées¹¹⁸. Quel que fut le type de trains, il y eut très souvent à l'intérieur des contacts humains très forts. Entre soldats mais surtout entre les équipes soignantes et les blessés qui partageaient le même wagon durant des heures et même plutôt des jours.¹¹⁹ En plus d'assurer les soins nécessaires et le ravitaillement des blessés les soignants discutent, font la lecture pour les soldats en incapacité de le faire eux-mêmes ou prient.¹²⁰ Un moment de partage exceptionnellement long dans cette route de l'évacuation où les blessés

¹¹⁴ Paul RICADAT, *Petits récits...*, op. cit., p. 81-83

¹¹⁵ BayHSta, MKr 10495, document du Königliches Kriegsministerium de 1915 à propos de la gare d'Aschaffenburg

¹¹⁶ *Bulletin CRF*, Assemblée général de la SSBM, 22 juillet 1917

¹¹⁷ *Le service de santé aux armées, les trains sanitaires*, op. cit.

¹¹⁸ Pour comprendre les différences entre ces trains, notamment les trains dits « permanents », « semi-permanents » et « improvisés » voir *Le service de santé aux armées, les trains sanitaires*, op. cit. p. 132-134 ; Vincent VIET, *La santé en guerre*, op. cit. ; Marcel PESCHAUD, *Politique et fonctionnement*, op. cit., p. 80 ; Julien BLAIN, *Les trains sanitaires en France pendant les guerres de 1870, de 1914-1918 et la campagne de mai-juin 1940*, Université Paris VII Denis Diderot, 1994

¹¹⁹ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 21, 15 octobre 1916, p. 719-721, „Erinnerungen eines freiwilligen Krankenpflegers im Vereinslazarettzug“ 0 3 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 2, 24 janvier 1915, p. 65-66, Weihnachtszeit im Lazarettzug.

¹²⁰ La prière et la pratique de la religion au sein même des trains est une chose courante, notamment par la présence de prêtres ou pasteurs et semble avoir été imposé aux athées qui n'ont pas d'autres choix que d'écouter. Voir *Le service de santé aux armées, les trains sanitaires*, op. cit. p. 142-145 ; *Das Rote-Kreuz*, op. cit., n° 24, 28 novembre 1915 p. 867.

sont bien souvent traités à la chaîne depuis le poste de secours jusqu'à l'arrivée dans les formations sanitaires de l'arrière.

Un train sanitaire c'est aussi la guerre qui se déplace dans le pays. Parfois des chefs ou commissaires de gare font rendre les honneurs, même si cela ne fut pas du tout systématique. Il y eut parfois beaucoup de gens pour les accueillir, pour distribuer des choses aux soldats¹²¹ même si les arrivées de nuit ou en gare de marchandises n'étaient pas rares. Des distributions qui seront source de conflit entre association type Croix-Rouge et des civils venus donner spontanément.¹²² Mais à l'inverse c'est aussi pour beaucoup de cheminots ou de soldats la possibilité de recevoir quelque chose puisque les trains sanitaires, particulièrement en Allemagne, avaient souvent une réserve de *Liebesgaben* qui n'étaient pas seulement destinés aux blessés.¹²³ C'est aussi le paysage qui joue une fois de plus un rôle important.¹²⁴ On passe d'un territoire en guerre à une nature plus apaisée, certainement plus proche de sa vie d'avant-guerre. Pour les Allemands c'est le passage du pays ennemi, même si occupé, à la patrie forcément plus belle¹²⁵. Une fois la mission d'évacuation terminée, il ne reste plus que l'équipe sanitaire qui avant de repartir en mission devra attendre que le train soit désinfecté et couvrira parfois d'énormes distances avant d'atteindre le nouveau lieu de chargement des blessés.¹²⁶

C'est pour cela que la Croix-Rouge a une importance si grande pour mon sujet puisque son activité commence principalement dans les gares de l'arrière-front, et continue le long des axes ferroviaires jusque dans les villes les plus reculées de l'arrière. Et si beaucoup de ses membres ont travaillé dans les hôpitaux militaires et les hôpitaux créés par la Croix-Rouge, l'espace ferroviaire est un passage obligatoire dans l'évacuation, et l'activité de la Croix-Rouge sur le réseau ferroviaire est très importante.

¹²¹ *Le service de santé aux armées, les trains sanitaires*, op. cit. p. 142

¹²² Pour l'Allemagne voir *Kommunalpolitik im Ersten Weltkrieg: die Tagebücher Erich Koch-Wesers 1914 bis 1918*, Walter Mühlhausen (dir.), München: Oldenbourg, 1999, p. 51-52; Pour la France voir le dossier sur les conflits au sujet de « la ligue des blessés » en gare de Givors in AD Rhône, 1m 143

¹²³ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 13, 27 juin 1915, p. 465-466, Vereinslazzüge und Liebesgaben

¹²⁴ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 22, 1er novembre 1914, p. 768-769, Erste Fahrt Hilfs-Lazarettzug von Düsseldorf nach Frankreich

¹²⁵ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 21, 15 octobre 1916, p. 719-721, „Erinnerungen eines freiwilligen Krankenpflegers im Vereinslazarettzug“; *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 2/3, 1^{er} février 1917, p. 14; n° 3/4, 1^{er} mars 1917, p. 31

¹²⁶ à propos de la désinfection des trains sanitaires, *Trains Le service de santé aux armées, les trains sanitaires*, op. cit. p. 140; BArch, R 4101 / 117, document du 30 mai 1912, n° 915; BayHSta, MKr 10495, *Gr. Hauptquartier*, 11 décembre 1915; 13 octobre 1915, *Kriegsministerium*; 29 octobre 1915; *Kriegsministerium* 17 septembre 1915; Voir également SHAT, 7N 2052; SHAT, 16N 2857, 8 décembre 1918

Croix-Rouge

« Quel spectacle par rapport à celui de leurs départs. Les uniformes tachés de saleté et de sang, en partie déchirés. Des bandages aux têtes, aux bras et aux jambes. [...] L'ambiance est morose. Ils ne reviennent vraiment pas en vainqueur. »¹²⁷

Croix-Rouge et Armée

Quand la mobilisation est proclamée début août 1914 les membres de la Croix-Rouge, Français et Allemands, vont tout de suite se mettre au travail, c'est-à-dire se mettre à disposition de l'autorité militaire. La création et l'existence de la Croix-Rouge sont, en effet, intrinsèquement liées à l'armée et à l'éventualité d'un conflit armé (ou d'une guerre)¹²⁸. Elle se désigne elle-même comme « bras droit de l'armée » (*Hilfglied der Armee*) puisque, comme les textes d'avant-guerre le prévoyaient, sans faire partie du service de santé en guerre (*Kriegs-sanitätsdienst*) de l'armée, elle en est le complément. L'utilisation de ses membres dans les premières lignes n'est pas prévue par les conventions, et doit tenir de l'exception¹²⁹, l'armée disposant de ses propres brancardiers et soignants. Ceux-ci sont principalement engagés dans les premières lignes et la zone la plus proche du front, utilisant le symbole de la Croix-Rouge en tant que signe de neutralité (convention de Genève) mais pas en tant que membres de l'association. C'est donc principalement à partir de l'arrière-front (*Etappengebiet*) et sur le front domestique que les membres de la Croix-Rouge sont actifs. Dans la zone des Armées, la Croix-Rouge est sous le commandement strict du Militaire. À l'arrière, même si elle reste officiellement sous les ordres du commandement militaire et de ses représentants, elle jouit d'une indépendance plus importante et remplace quasiment intégralement ce service sanitaire, fournissant tout le personnel et le matériel pour gérer les installations sanitaires dans les gares de l'arrière. Les associations de la Croix-Rouge, féminines et masculines, sont indépendantes et ont leur propre organisation et hiérarchie mais sont soumises à l'autorité militaire en cas de conflit.

Durant les années avant la guerre la Croix-Rouge a été de plus en plus active dans la société civile, participant intensément à des missions d'ordre social et d'hygiène publique comme l'aide au plus démunis, aux malades, à la petite enfance, aux victimes d'accidents ou de catastrophe

¹²⁷ Hedwig, Voß, *Im dienste*, *op. cit.*, p. 25 „Welch ein Anblick im Vergleich zu dem, als sie auszogen. Die Uniformen mit Schmutz und Blut befleckt, zum Teil zerrissen. Verbände an den Köpfen, den Armen und den Beinen. [...] Die Stimmung ist eine gedrückte. Sie kehren ja nicht als Sieger heim.“

¹²⁸ Dieter Riesenberger, *Für Humanität in Krieg und Frieden : das Internationale Rote Kreuz 1863 – 1977*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1992

¹²⁹ *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 16, 8 août 1915, p. 566

naturelle et à la lutte contre les maladies infectieuses (tuberculose). Ces missions dites de paix sont devenues l'activité principale des Croix-Rouge allemande et française mais n'étaient pas prévues au moment de la création de l'association¹³⁰, qui s'efforcera de les poursuivre au maximum pendant le conflit, tout en s'engageant pleinement dans l'activité de guerre.

Structure organisationnelle

Il n'est pas possible de décrire ici l'histoire de la création de la Croix-Rouge mais il est important de comprendre comment est composée cette association.¹³¹ Au début de la guerre elle est en fait un regroupement de plusieurs associations : de femmes et d'hommes, et de religieux et religieuses de différents ordres. L'Union des Femmes de France (UFF), la Société de Secours aux Blessés Militaires (SSBM), et l'Association des Dames Françaises, réunies en 1914 en plus de 400 comités, forment la Croix-Rouge française.

Que ce soit pour la France ou l'Allemagne des comités au niveau local (*Zweigverein*) sont regroupés au niveau départemental (*Provinzial-Verein*) puis régional (*Landesverein*), eux-mêmes regroupés au niveau national et représentés par un comité central (*Zentral Komitee der Deutschen Vereine vom Rote-Kreuz*).

En Allemagne les comités locaux peuvent être composés par trois associations différentes de la Croix-Rouge. Les *Sanitätskolonne* (groupements de soins) *vom Roten-Kreuz*, les *Pflegergenossenschaft* (compagnies de soignants) *vom Roten-Kreuz*, et les *Samariter-Verein vom Roten-Kreuz*. Ces associations sont toutes à composante masculine regroupant brancardiers et soignants. Les femmes actives au sein de la DRK, infirmières (*Schwestern*), aide-infirmières (*Hilfsschwestern*) et auxiliaires (*Helperinnen*) sont regroupées en huit associations de femmes de la Croix-Rouge (*Frauen-Vereine vom Roten-Kreuz*) à un niveau régional, formant au niveau national le *Verband der Deutschen Landes-Frauen-Vereine vom Roten-Kreuz*. Sept d'entre elles ne sont actives que sur leur territoire régional¹³² tandis que la huitième représente toutes les autres régions de l'empire dont la Prusse.

C'est l'ensemble de ces volontaires masculins et féminins membres de la Croix-Rouge allemande, auxquels s'ajoutent les ordres religieux (*Ritterorden*)¹³³ et certaines associations alliées de la Croix-Rouge (*verbündete Vereine*) et reconnues par elle qui forment le *Freiwillige Kran-*

¹³⁰ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 15, 25 juillet 1915, p. 525

¹³¹ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 16, 5 août 1917, p. 565-567 ; n° 17, 19 août 1917, p. 602-603

¹³² Royaume de Bavière, Württemberg, Sachsen et les grands-duchés de Bade, d'Hesse-Darmstadt, de Saxe-Weimar et de Mecklenburg-Schwerin

¹³³ Johanniter-Ritter, Malteser-Ritter et St. Georgs-Ritter

kenpflege (soins bénévoles aux malades), chargé, en cas de guerre, de soutenir et d'alléger le service sanitaire de l'armée. Pour la France l'organisation est sensiblement la même, les infirmières religieuses s'ajoutant aux associations de la Croix-Rouge. Même pour les missions de paix, qui s'exercent seulement sur le territoire national, la Croix-Rouge doit reconnaître les différentes associations locales qui désirent aider, et les rassemble, dès la mobilisation, sous le nom de *Nationaler Frauendienst* (Service nationale des femmes)¹³⁴.

Pour l'Allemagne les membres de la Croix-Rouge sont alors placés sous une triple tutelle : leur organisation locale, le délégué territorial en charge de la gestion des *Freiwillige Krankenpflege*¹³⁵ et l'autorité militaire pour laquelle ils travaillent et à laquelle ils obéissent. Pour les femmes l'association locale représente une maison mère qui se doit de tisser un lien fort avec elles, les formant et les accompagnant dans leurs missions grâce à des membres expérimentées et chargées de veiller à ce que les volontaires restent à leur place et n'aient pas d'attitudes déplacées.

En août 1914 la Croix-Rouge est donc une association dont les membres sont d'origines très différentes. Toutefois traditionnellement les membres fondateurs et en charge des responsabilités sont en France et en Allemagne des personnes appartenant soit à des ordres religieux soit à la classe aristocratique¹³⁶. Pour donner du temps de façon bénévole à l'association, il faut pouvoir se le permettre financièrement¹³⁷. Néanmoins en proposant de petits salaires, la Croix-Rouge va réussir à attirer à elle de nombreuses femmes de classes plus modestes et qui à la faveur des formations vont pouvoir travailler comme aide-infirmière ou auxiliaire.

Si la Croix-Rouge est si importante pour l'armée c'est parce qu'elle dispose d'un nombre de membres considérable¹³⁸ surtout en ce qui concerne les soignants qui furent formés durant des décennies par la Croix-Rouge en prévision d'un conflit.

Pour les soutenir dans leur mission il avait été prévu des formations d'aide-infirmières et d'auxiliaires, qui s'engageaient à se mettre à disposition de l'association en cas de guerre. En Allemagne ces formations débutèrent dès le milieu des années 1900 mais n'ont d'abord pas connu de gros succès. La mobilisation entraîne, elle, des milliers de demandes de formation¹³⁹.

¹³⁴ Parmi ces associations il y a également des comités de femmes de partis politiques ou de syndicats comme le *Frauensekretariat beim Parteivorstand der SPD* ainsi que le *Arbeiterinnensekretariat der Generalkommission der freien Gewerkschaften*. Voir Karen HAGEMANN, *Heimat-Front : Militär und Geschlechtsverhältnisse im Zeitalter der Weltkriege*, Frankfurt, Campus-Verlag, 2002, p. 21-22 ; Gertrud BÄUMER *Die deutsche Frau in der sozialen Kriegsfürsorge*, Gotha : Perthes, 1916, p. 2-4

¹³⁵ C'est d'ailleurs un militaire qui est nommé par le Kaiser à la tête du *Freiwillige Krankenpflege*.

¹³⁶ La SSBM est par exemple présidée par M. le marquis de Vogüé et la comtesse d'Haussonville

¹³⁷ Else KOCH, „*Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...*“, *op. cit.*, p. 45

¹³⁸ Dont les *Sanitätskolonne* organisées elles-mêmes sur un modèle militaire.

Voir par exemple *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 1/2, 1^{er} janvier 1917, p. 11

¹³⁹ Rien que pour *Groß-Berlin* ce sont une centaine de cours de formation qui s'ouvrent au début de la guerre.

Le temps de formation, six mois pour les aides-infirmières, va même être écourté en début de guerre afin de répondre aux besoins urgents de personnels dans les formations sanitaires. À partir de mars 1915, face à la certitude d'une guerre longue, les formations reprendront alors leurs délais classiques¹⁴⁰. Les auxiliaires sont, elles aussi, formées mais beaucoup plus rapidement puisqu'elles ne sont en principe pas destinées à des missions de soins proprement dites. Elles sont là pour soutenir les infirmières et les aides-infirmières, par exemple en fabriquant ou en lavant des bandages. En gare elles se voient confier des missions très variées sans pour autant être exclues des actes de soins. C'est-à-dire que même si elles n'ont pas de réelles formations médicales elles vont quand même assister les soignant(e)s et donc être confrontées aux blessures des soldats.

Dans les deux pays les religieuses formées comme infirmières s'ajoutent à ce nombre, ainsi que toutes les femmes qui, déjà formées, se mettent à la disposition de la Croix-Rouge ou sont recrutées par elle.

En France la CRF avait déjà formé beaucoup de femmes et jeunes filles avant la guerre. Pour autant la prévision d'un manque futur de personnel et la fièvre de l'engagement ont également eu pour résultat l'augmentation des formations pour infirmières et auxiliaires.

Fièvre de l'engagement

« Qui n'a pas pu observer à une gare dans les premiers temps des événements de guerre, les jeunes aides s'activer, pour être engagés dans une station de rafraîchissement (*Erfrischungsstation*) et prendre part au travail. »¹⁴¹ Ainsi s'exprime le chef des *Kolonnen* de Rastenburg en se remémorant en 1917 les débuts de la guerre. Roussel-Lépine décrit côté français la sensation de beaucoup de civils restés à l'arrière cet été 1914, et qui se sentent « inutiles », possédés par « les soifs de dévouement », ayant « besoin de s'étourdir dans le travail » : « Pauvres civils, en quête d'un brassard, d'un insigne, d'un chef ou d'un drapeau. Les Croix-Rouge les recueilleront comme des soldats dispersés »¹⁴².

C'est une constatation que l'on retrouve dans tous les témoignages et tous les journaux allemands et français de la Croix-Rouge : avec l'entrée en guerre de leur pays, énormément de gens qui ne sont pas ou pas encore mobilisables vont tenter de se faire engager par la Croix-

¹⁴⁰ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 16, 5 août 1917, p. 395

¹⁴¹ *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 21/22, 1^{er} novembre 1917, p. 113 „Wer hat nicht auf irgend einem Bahnhof in der ersten Zeit der Kriegereignisse die jugendlichen Helfer sich redlich bemühen sehen, zu ihrem Teil der Arbeit bei einer Erfrischungsstation sich einzugliedern.“

¹⁴² José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 8 et 11.

Voir aussi Marc HÉLYS, *Cantinière de la Croix-Rouge*, Paris, Perrin, 1917, p. 7-8

Rouge. Dans l'état du Württemberg, alors qu'en juillet 1914 l'ensemble des membres actifs de la Croix-Rouge était de 3300, ce sont 6 000 personnes qui vont se présenter dans les bureaux ou les installations pour se porter volontaires. C'est une véritable « épidémie » selon le responsable de la Croix-Rouge auprès de l'armée et du Kaiser¹⁴³. À ces volontaires de la dernière heure s'ajoutent les membres de la Croix-Rouge qui ne participaient plus depuis longtemps aux activités et exercices des comités et qui font de nouveau surface¹⁴⁴.

Cette volonté d'engagement a plusieurs explications. Il y a souvent une véritable détermination à se rendre utile par tous les moyens, l'envie d'aider son pays et de participer, même de façon modeste, à l'effort de guerre, est indéniable. Pour les hommes qui ne sont plus en âge de combattre ou ne le sont pas encore, pour ceux qui ne le peuvent pas, et pour les femmes à qui l'on refuse le rôle de combattante, l'engagement dans la Croix-Rouge, afin d'agir pour la patrie, semble idéal. C'est d'ailleurs ce que l'association tente régulièrement de faire passer comme message : « Fidèle à notre devoir : « En cas de guerre, exercer une assistance pour les blessés et les malades » nous nous préparons pour notre travail, nous appelons toutes les femmes et filles à s'associer à notre œuvre d'amour. Chaque cœur qui s'ouvre à nous est le bienvenu, chaque main qui désire travailler avec nous, nous la saisirons avec reconnaissance. »¹⁴⁵

Les associations féminines de la Croix-Rouge cherchent à gagner toutes les femmes et jeunes filles du pays comme membres¹⁴⁶, aimant à rappeler qu'elles sont interconfessionnelles, et que la croyance religieuse n'est pas un facteur d'acceptation en leur sein¹⁴⁷. Face à ces appels récurrents on ne peut que s'étonner de la dénonciation de cette « épidémie » de l'engagement. En réalité la Croix-Rouge a considéré qu'avec l'entrée en guerre, ses membres actifs allaient diminuer et qu'il était donc nécessaire de pousser au volontarisme. Cette crainte fut bien sûr plus réelle pour les associations d'hommes, et s'avéra inutile pour les femmes. Toutefois la Croix-Rouge semblait viser principalement les femmes formées au métier d'infirmière ou de soignante.

Au début du conflit, certains engagements ont aussi été motivés par orgueil, et cela semble concerner surtout les classes supérieures. Nombreux sont les témoignages et sources qui dénoncent les femmes qui s'engagent dans les rangs de la Croix-Rouge, non pas seulement par

¹⁴³ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 16, 5 août 1917, p. 395

¹⁴⁴ Voir par ex *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 17/18, 1^{er} septembre 1916, p. 92 ;
Der deutsche Kolonnenführer, n° 1/2, 1^{er} janvier 1917, p. 7 (*Jahresbericht Hamburger Kolonne 1915*)

¹⁴⁵ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 16, 5 août 1917, p. 545 (Appel du *Vaterländische Frauen-verein* du 2 août 1914) „*Treu unserer Pflicht : „Im Kriegsfall Fürsorge für die Verwundeten und Kranken ausüben“ rüsten wir zu unserer Arbeit, rufen wir alle Frauen und Mädchen auf, sich mit uns in unserem Liebeswerk zu vereinen. Jedes Herz, das sich uns öffnet, ist uns willkommen, jedes Hand, die mit uns arbeiten will, werden wir dankbar ergreifen.*“

¹⁴⁶ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 19, 20 septembre 1914, p. 650

¹⁴⁷ *Das Rote Kreuz, op. cit.*, n° 2, 24 janvier 1915, p. 49

bonté mais par effet de mode, par désir de se faire voir et de porter l'uniforme : « Dès qu'on a su que Lannion recevrait des blessés, la plus louable des émulations s'est emparée des dames de la « société », comme on appelle ici la classe dirigeante. C'était à qui de ces dames s'inscrirait comme infirmière. On ne voyait qu'elles matin et soir, dans la rue qui mène à Saint-Joseph »¹⁴⁸.

Mais l'apprentissage du métier d'infirmière ne s'improvise pas, et ces dames vont devoir, si elles veulent se rendre utiles, commencer une formation ou se proposer comme auxiliaires. Celles qui ne sont pas rebutées par cette idée l'ont souvent été par la suite au contact des blessés et des malades¹⁴⁹. C'est pourquoi elles sont vite moquées par leurs contemporains, si elles font de leur uniforme un objet de mise en valeur¹⁵⁰. La fierté de le porter peut être acceptable si on le mérite. Ainsi Adrienne Thomas, qui s'engage comme auxiliaire à la gare de Metz, est fière de porter sa robe de diaconesse et trouve amusant qu'on l'appelle « sœur »¹⁵¹. Cependant elle resta fidèle à son poste et précise bien qu'elle ne porte pas son uniforme dans la rue¹⁵². Les dénonciations se portent donc sur celles qui cherchent à se rendre coquettes et visibles en se promenant dans les lieux publics, notamment aux abords des gares, et qui par là ternissent l'image de la profession d'infirmière et de la Croix-Rouge. En juillet 1916 le journal de la Croix-Rouge allemande (*Das Rote-Kreuz*) montre du doigt ceux « qui en temps de guerre flairent tout d'abord une bonne occasion, d'être pour une fois quelqu'un d'important et de valeureux et avec des brassards colorés au bras dans les hôpitaux militaires et les gares de montrer leur importance à leurs prochains. »¹⁵³

Cet état de fait n'a pas duré longtemps, beaucoup de ces personnes ont vite stoppé leur activité et les autorités et responsables de la Croix-Rouge ont sévi. Dès le 14 septembre 1914, le ministre de la guerre français Millerand, afin d'éviter « les abus auxquels a donné lieu le port du costume des Dames infirmières », décide d'interdire « à toute Dame infirmière de porter son costume en dehors de la formation sanitaire à laquelle elle est affectée. »¹⁵⁴ Une décision confirmée par les récits de contemporains telle Colette qui, en février 1915, se moque des dames de Paris revenues fraîchement de province, et qui n'ont pas encore saisi cette évolution des six der-

¹⁴⁸ Charles LE GOFFIC, *Bourguignottes...*, *op. cit.*, p. 34-35

¹⁴⁹ Voir par exemple José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 70-71

¹⁵⁰ Yvonne KNIBIELHER, « *Les anges blancs* » in *Françaises en guerre*, *op. cit.*, p. 37 ; André DUCASSE ; Jacques MEYER ; Gabriel PERREUX, *Vie et mort des Français*, *op. cit.*, p. 229

¹⁵¹ *Adrienne Thomas, Aufzeichnungen...*, *op. cit.*, p. 19

¹⁵² *Ibid.*, p. 81

¹⁵³ *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 14, 9 juillet 1916, p. 476 : „die im Kriege zu allererst eine gute Gelegenheit witterten, um auch einmal jemand von Belang und Bedeutung zu sein und mit farbigen Binden am Arm in Lazaretten und Bahnhöfen den Mitmenschen ihre Wichtigkeit zu beweisen.“ ; Voir aussi Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, *op. cit.*, p. 58

¹⁵⁴ AML, 115 II 53, ministère de la Guerre, 13 septembre 1914

niers mois : « Elles se maquillent et elles parlent ambulance. Ici, ça ne se porte plus. On fait, ou on ne fait pas, son petit métier d'infirmière, mais on n'en parle pas. Les femmes n'abordent plus le rouge en croix au corsage, ni sur les joues. Du fard, trois rangs de perles au cou et des aigrettes : rien de tel pour signaler, sur une femme, un récent retour des provinces élégantes. »¹⁵⁵ Dans sa première édition de guerre, le bulletin de la SSBM diffuse un long résumé de l'action de l'association depuis le début du conflit, et à propos des infirmières, précise que « la coquetterie n'est plus aujourd'hui que dans la bravoure »¹⁵⁶. Celles qui ont fait preuve d'un engagement honnête restèrent mais les désistements furent nombreux et se ressentirent au sein des installations. Ainsi Adrienne Thomas est déjà au bout de neuf mois la seule des volontaires d'août 1914 à être encore présente¹⁵⁷. Elle dénonce les filles de son milieu qui ont abandonné après avoir compris que ce n'est pas à la station de la Croix-Rouge qu'elles trouveraient un mari¹⁵⁸.

Bien que la volonté d'aider ait été sincère chez de nombreux civils, la capacité à résister physiquement et moralement, elle, a pu manquer, expliquant les nombreuses défections au sein des infirmeries de gares dans les premiers mois. La plupart des volontaires désiraient en effet servir auprès des blessés et malades, et la Croix-Rouge, consciente de ce double phénomène, rappelle volontiers que d'autres missions tout aussi utiles pour la patrie peuvent-être remplies sous sa bannière¹⁵⁹.

Les gares ont pu paraître attirantes pour les civils engagés par la Croix-Rouge puisqu'elles se situent sur la route de l'évacuation, et ont donc vu passer des soldats dont les blessures, comme l'expérience du champ de bataille, étaient encore très « fraîches ». Les installations de la Croix-Rouge en gare ont bien sûr été occupées par des infirmières formées, et qui donc avaient déjà une expérience des blessures et du sang, même si cette expérience fut sans doute pour la plupart très légère en comparaison de ce que cette guerre a pu leur imposer. À ce personnel, formé et souvent déjà prévu d'avant-guerre, s'ajoutent tous ces nouveaux volontaires, qui commencent en tant qu'auxiliaires et qui, eux, n'ont aucune expérience et vont être les témoins de scènes souvent traumatisantes au passage des trains sanitaires.

¹⁵⁵ COLETTE, *Les heures longues*, op. cit., p. 61 ; Voir aussi Maurice DEMAISON, *Croquis de Paris*, op. cit., p. 82 (les brassards) ; Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 118

¹⁵⁶ Bulletin CRF, n° 1, avril 1916, p. 11

¹⁵⁷ *Adrienne Thomas, Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 35 ; *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 276 ; Voir aussi José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 167-168

¹⁵⁸ *Die Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 290 ; Voir aussi Else KOCH, „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...“, op. cit., p. 40

¹⁵⁹ Voir l'appel de la CRF in Antoine DELECRAZ, *Paris pendant...*, op. cit., p. 66-67 + Else KOCH, „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...“, op. cit., p. 41 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 1 (1. Kriegs-Nummer), 16 août 1914, p. 4 „Aufruf!“

Différence de classe et de genre

Cette différence entre la catégorie des infirmières, aides-infirmières et celle des auxiliaires ne s'arrête pas à l'expérience. Leur statut joue un rôle très important, surtout en Allemagne où les différences de classes au sein de l'empire sont encore importantes et surtout officielles. La plupart des femmes composant la première catégorie sont généralement issues de l'aristocratie et des familles de la haute-bourgeoisie, tandis que les auxiliaires sont issues de la petite bourgeoisie et des classes populaires. Rapidement après le début de la guerre, des bruits, réels pour certains, complètement fantasmés pour d'autres, ont circulé sur l'attitude de ces auxiliaires et causé des scandales. Il leur est particulièrement reproché d'user de l'uniforme sans y être autorisé, et ainsi de se faire passer aux yeux du public pour des infirmières, et d'en salir l'honneur en abordant des hommes ou en fumant dans l'espace public. Les faits sont presque systématiquement tus mais l'honneur, l'image bafouée de l'infirmière par le comportement de certaines, sont très souvent évoqués dans les articles du *Das Rote-Kreuz* ou par certains témoins. À la lecture de ces articles on comprend vite que les infirmières ne tiennent absolument pas à être confondues avec ces auxiliaires et qu'en interne tout est censé les différencier (uniforme, coiffe, manteau). Plusieurs documents font ressortir ce réel dédain des femmes de bonnes familles pour celles de classes plus modestes. Elles sont décrites dans les archives militaires comme « très superficielles » et « aventureuses »¹⁶⁰, cherchant plus le contact avec des hommes qu'à se rendre utile pour la patrie. Il manque malheureusement de place ici pour approfondir l'étude de cette réelle discrimination interne à la Croix-Rouge durant la Première Guerre mondiale¹⁶¹.

Dans le cas des gares, ce conflit interne a pu devenir problématique, s'il était ressenti par le public. Des trois lieux où la Croix-Rouge est active pour les soldats blessés ou malades (*Etappe*, gare, *Lazarett*) c'est en effet à la gare que leur activité, et donc l'attitude de ses membres, sont le plus visibles par la population. Plusieurs articles viennent par exemple rappeler que le salut entre membres de la Croix-Rouge est essentiel, tout autant pour la cohésion interne que pour l'image renvoyée au public. C'est aussi un lieu où les contacts avec de nombreux hommes, les

¹⁶⁰ BArch, PH1 4398F

¹⁶¹ Voir à ce propos: Karen HAGEMANN, *Heimat-Front*, op. cit., p. 110-122 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 18, 6 septembre 1914, p. 611 ; n° 19, 20 septembre 1914, p. 657 ; n° 20, 4 octobre 1914, p. 692 ; n° 22, 1^{er} novembre 1914, p. 765-766 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 2, 24 janvier 1915, p. 53 ; n° 6, 21 mars 1915, p. 205 ; n° 26, 26 décembre 1915, p. 934 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 8, 16 avril 1916 ; n° 8, 16 avril 1916, p. 256 ; n° 25, 10 décembre 1916, p. 849 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 3, 4 février 1917, p. 67-68 ; n° 15, 22 juillet 1917, p. 373 ; n° 17, 19 août 1917, p. 421 ; n° 18, 2 septembre 1917, p. 439 ; n° 14, 8 juillet 1917, p. 348-349 ; n° 25, 9 décembre 1917, p. 587-588 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 17, 25 août 1918, p. 310 ; n° 20, 6 octobre 1918, p. 355 et 357 ; n° 22, 3 novembre 1918, p. 388 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 14 du 13 Juillet 1919 p 213 à 215 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 8, 25 avril 1920, p. 115 ; n° 9, 9 mai 1920, p. 130 ; Marc HÉLYS, *Cantinière de la Croix-Rouge*, op. cit., p. 20-27

soldats et les médecins, sont majoritaires et quotidiens. Bien que ce contact soit inévitable pour les membres de la Croix-Rouge en gare¹⁶², les auxiliaires doivent tâcher de l'éviter surtout avec les médecins ou les officiers de l'armée. C'est ce qu'exprime très clairement Adrienne Thomas¹⁶³, qui est pourtant issue d'une famille bourgeoise mais est consciente de son statut au sein de la Croix-Rouge, et qui laisse entendre que c'est en raison de l'attitude déplacée de l'équipe de nuit que la station de la Croix-Rouge va fermer¹⁶⁴ : « On a malheureusement engagé des dames, dont le comportement nous a tous entraînés dans la boue. Particulièrement pour les auxiliaires de l'équipe de nuit, on n'a pas paru être conscient de quel milieu on les avait tirés »¹⁶⁵.

Des équipes de nuit qui n'étaient pas censées être composées de femmes auxiliaires, pas seulement en raison de leur statut mais aussi simplement en raison de leur sexe. La séparation des hommes et des femmes au sein de la Croix-Rouge était aussi très marquée, surtout selon les tâches qui leur sont attribuées. Que ce soit pour faire un pansement à un endroit délicat, pour surveiller les dortoirs de permissionnaires ou encore pour emporter des *Liebesgaben* dans la zone du front, dans l'espace ferroviaire les hommes sont toujours préférés aux femmes dès que le contact devient trop proche avec les soldats¹⁶⁶. Bien sûr face à l'urgence d'un convoi de blessés au milieu d'une journée très remplie, des femmes ont dû agir là où un homme aurait dû le faire mais même dans ces cas extrêmes, ce sont alors des femmes d'expérience, souvent des religieuses, qui ont pris le relais des hommes. Elles ont également été chargées d'encadrer les équipes de jeunes filles travaillant dans les gares.

Parmi ces membres d'origines très variées, beaucoup sont présents, au nom de la Croix-Rouge, dans de nombreuses gares du territoire. En premier lieu pour installer et gérer les infirmeries de gares, dont l'installation en cas de conflit avait été, pour la plupart, décidée une ou plusieurs décennies avant la guerre¹⁶⁷. En France par exemple, c'est par un décret du 19 octobre 1892 que le service des infirmeries de gare est confié à la SSBM¹⁶⁸ qui en installe 70 dès le début du conflit. Mais les membres de la Croix-Rouge des deux pays sont aussi présents dans les gares via les cantines de gares ou les dortoirs pour soldats voyageant isolément ou en permission.

¹⁶² Voir les craintes des parents d'Adrienne Thomas in *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat, op. cit.*, p. 169-170

¹⁶³ *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat, op. cit.*, p. 201 (26 août 1914)

¹⁶⁴ *Adrienne Thomas, Aufzeichnungen...*, *op. cit.*, p. 86 et 88

¹⁶⁵ *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat, op. cit.*, p. 290 „Man hat zur Mitarbeit leider Damen herangezogen, deren Verhalten uns alle mit in den Dreck gezogen hat. Besonders bei den Helferinnen der Nachtgruppe scheint man nicht bewußt zu haben, aus welchem Milieu man sie sich herausholte“

¹⁶⁶ Else KOCH, „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...“, *op. cit.*, p. 44 ; José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 38-41

¹⁶⁷ Pour certaines le matériel y était déjà stocké dans les années avant le conflit. Voir par *Bulletin CRF*, n° 7, octobre 1917, p. 151 ; *Bulletin CRF*, n° 12, janvier 1919, p. 353

¹⁶⁸ *Bulletin CRF*, n° 1, avril 1916, p. 6 (confirmé par le décret du 2 mai 1913 et l'instruction ministérielle du 31 octobre 1911)

D'autres œuvres annexes de la Croix-Rouge, telles « le cercle du soldat » ou « la chemise du soldat » pour la France ou les foyers pour soldats côté allemand, ont pu développer leur activité en gare ou dans ses alentours directs, mais sans que cet emplacement soit systématique, au contraire des dortoirs, infirmeries et cantines de gare.

Début du travail concret

La première mission de la Croix-Rouge va consister à distribuer de la nourriture, des boissons, et plein d'autres *Liebesgaben* aux soldats sur le départ. Dans certains cas, des soins médicaux ont pu être dispensés. Ici il ne s'agit pas encore de blessures de guerre mais plutôt d'accidents de route¹⁶⁹. Ces stations de rafraîchissement (*Erfrischungsstation*) et de ravitaillement (*Verpflegungsstation*) vont selon les cas être mise en place à la demande de l'autorité militaire ou de façon spontanée par les Croix-Rouge locales.

Une fois les premières batailles passées, l'afflux de blessés dans les gares commença et c'est alors l'activité principale pour laquelle avait été créée la Croix-Rouge qui débuta : les soins aux soldats blessés ou malades.

Durant les trajets d'évacuation des blessés, des haltes dans différentes gares vont avoir lieu afin de les nourrir, de leur donner à boire, de leur offrir des *Liebesgaben* (tabac par exemple) et de faire ou refaire les pansements et bandages nécessaires. Selon la proximité de la gare du théâtre de guerre, ces soins vont être plus ou moins importants. En ce début de guerre si les premiers convois sont généralement signalés à l'avance et ont bénéficié de toute l'attention du personnel de la Croix-Rouge présent en gare, au fur et à mesure des premières semaines, quand la guerre de mouvement est encore d'actualité et que les batailles sont très couteuses en hommes¹⁷⁰, la situation va se dégrader : « La tâche devient écrasante. Il y a des blessés partout, dans les trains de voyageurs, dans les fourgons de marchandises, et les trains d'évacuation ne se comptent plus. Pour un d'annoncé il en arrive trois. On ne les annonce même plus en avance »¹⁷¹.

Les soins médicaux fournis aux soldats représentent bien sûr une partie importante du travail de la Croix-Rouge en gare mais elle est loin d'être la seule. En réalité c'est surtout la partie la plus connue et celle que chaque volontaire s'imagine exercer. C'est ce qui ressort souvent des témoignages des membres de la Croix-Rouge au sujet des volontaires qui, au début du conflit, viennent pour servir dans l'association. « Elles affluent toutes proposer leurs services : « nous

¹⁶⁹ Voir par exemple le compte rendu de la ville de Hof pour la période 1914-1918 in *Der deutsche Kolonnenführer*, *op. cit.*, n° 13, 1er novembre 1920, p. 108

¹⁷⁰ Pour rappel les premières semaines et mois du conflit sont les plus meurtriers de la guerre et ont donc provoquées énormément de blessés.

¹⁷¹ José Roussel-Lépine, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 150

voulons aider, nous voulons aller à la guerre, de préférence soigner des blessés. »¹⁷²

Soigner les blessés est bien sûr primordial mais les nourrir et leur donner à boire est tout aussi essentiel. Bien sûr cette tâche peut sembler moins flatteuse, mais elle va pourtant être la principale de nombreuses femmes et jeunes filles membres de l'association. Elle permet un contact direct avec les combattants puisque c'est bien souvent au sein même du train que la distribution, voire l'aide pour manger, va s'effectuer. Une tâche qui incommoda plus d'une volontaire, l'odeur dans les wagons de blessés étant parfois très forte¹⁷³. Mais avant de distribuer cette nourriture il faut la préparer et aussi les boissons chaudes ou froides. Ainsi Adrienne Thomas est-elle quelque peu agacée de servir dans un premier temps de coursier et de passer des heures dans la cuisine organisée par la Croix-Rouge à la gare de Metz, et résume ainsi son activité de volontaire lors de l'arrivée d'un train : « Moi seule n'avais pas le droit de servir bien que je le désirais. J'étais simplement de nouveau Jean, à qui on confiait le soin de dix litres de lait, qui étaient sur le gaz et bien sûr ne devaient pas brûler. Jean barbotait avec une grosse louche dans la marée blanche et réfléchissait que pour lui toute la guerre consisterait seulement à toujours faire attention que quelque chose ne brûle pas »¹⁷⁴.

Mais ces préparations vont aussi être faites dans l'urgence et c'est alors que le sens de l'improvisation et l'ingéniosité des membres de la Croix-Rouge vont être utiles. Souvent un télégramme annonce l'arrivée d'un train à ravitailler deux heures plus tard, et il faut alors trouver et préparer dans l'urgence de quoi nourrir des centaines de soldats. Certains jours ces trains s'enchaînent, et pourtant les équipes de la Croix-Rouge parviennent à les nourrir¹⁷⁵. Même dans les cas les plus désespérés on a l'impression, à la lecture de témoignages, que le nécessaire a toujours été réuni ou trouvé¹⁷⁶ et que jamais un train n'a pu manquer de quelque chose. Comme ce convoi de 500 malades dont 200 couchés à qui l'on offre du lait, de vaches traites spontanément sur le quai de la gare, alors qu'il n'y avait plus qu'une cruche disponible dans la réserve¹⁷⁷.

¹⁷² Hedwig VOSS, *Im Dienste...*, op. cit., p. 11 „Wohl kommen sie herbeigeströmt, ihre Dienste anzubieten : „wir wollen helfen, wir wollen mit in dem Krieg, am liebsten Verwundete pflegen.“ ; Karen HAGEMANN, *Heimat-Front*, op. cit., p. 109 ; Else KOCH, « Jeder tut, was er kann fürs Vaterland... », op. cit., p. 41 ; André DUCASSE ; Jacques MEYER ; Gabriel PERREUX, *Vie et mort des Français*, op. cit., p. 227 ; José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 7-8 et 52

¹⁷³ Notamment les blessés au ventre. Voir par exemple *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 271 ; *Adrienne Thomas, Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 20 ; José Roussel-Lépine, *Une ambulance...*, op. cit., p. 71

¹⁷⁴ *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 153 (19 août 1914) Jean est son surnom de coursier dans la gare : „Nur ich durfte nicht bedienen obwohl ich gerne wollte. Ich war einfach wieder bloß Jean, dessen Fürsorge zehn Liter Milch anvertraut waren, die auf dem Gasherd standen und natürlich nicht anbrennen sollten. Jean plantschte mit einer großen Kelle in den weißen Fluten rum und überlegte, daß für ihn der ganze Krieg nur daraus bestände, immer irgendwo aufzupassen, daß irgendwas nicht anbrennt.“

¹⁷⁵ *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 194 (5 septembre 1914)

¹⁷⁶ Voir par exemple José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 87-89

¹⁷⁷ M.EYDOUX-DÉMIANS, *note d'une infirmière*, op. cit., p. 80-82

Ces stations de rafraîchissement et de nourriture en gare sont bien plus courantes que les infirmeries de gare. Des comités de la Croix-Rouge sont présents dans énormément de villes en Allemagne ou en France, si bien que quand une ville ne dispose pas d'un hôpital militaire ou compte, de par sa taille, seulement quelques membres de l'association, c'est à la gare qu'ils vont s'établir. Grâce à la place souvent centrale de la gare au sein des villes et villages les civils peuvent profiter des services de la Croix-Rouge, mais surtout cela permet à l'association d'être présente au passage des trains de soldats, que ceux-ci soient blessés ou en déplacement, ou encore des trains de réfugiés. Ainsi il n'est pas rare qu'une gare soit seulement équipée d'une station de rafraîchissement et/ou de nourriture. C'est en quelque sorte le service de base proposé par la Croix-Rouge en gare. En effet les gares disposant d'une infirmerie de gare ont, elles, toujours de quoi nourrir et rafraîchir les soldats. Les chiffres de nourriture et de boissons distribués sont impressionnants. Ce sont, même dans des petites gares, des dizaines de milliers de boissons et de portions de nourriture qui sont distribuées au fil de la guerre. Des gares à l'activité très réduite ont pu mettre en place ces distributions à la mobilisation pour finalement, devant le trop peu de demande, les abandonner quelques mois plus tard et ainsi renoncer à leur présence en gare. D'autres comités de la Croix-Rouge vont être présents en gare uniquement si la situation l'exige, c'est-à-dire si un convoi est annoncé et que l'autorité militaire en fait la demande.

On comprend alors que l'engagement et le travail des membres de la Croix-Rouge ont énormément varié selon l'endroit. Les plus grosses villes ayant eu, de façon logique, plus de passage dans leur gare et plus de diversité dans leurs missions. Pour autant certaines petites villes vont tout à coup prendre une réelle importance au sein du système sanitaire, en raison de la présence d'un hôpital ou de leur emplacement sur le réseau ferroviaire¹⁷⁸. Les membres de la Croix-Rouge actifs dans ces gares ne manquent alors pas de souligner la différence de taille entre leur activité et la mise en place des installations par rapport à des grandes villes qui comptent des moyens et du personnel bien plus important. Encore une fois l'improvisation semble un des mots-clefs des petits comités de l'association.

Pourtant même la Croix-Rouge peut connaître des soucis au sein de grandes gares. Les commissaires militaires ou les *Bahnhofskommandant* en Allemagne ont parfois pu prendre des décisions contre le bon sens et contre une organisation pratique au sein de la gare. À Munich la Croix-Rouge doit rendre disponible une pièce qu'elle utilisait depuis trois ans pour les soldats blessés et malades et déménager à la cave. Cette décision pousse les médecins à emmener les soldats dans la pièce prévue pour soigner les civils, plus facile d'accès, provoquant un mélange

¹⁷⁸ Voir par exemple le cas de *Schneidemühl* in *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 23, 15 novembre 1914, p. 798

des soldats et de femmes civiles non souhaité et entraînant une augmentation des maladies contagieuses comme la dysenterie (*Ruhr*) et le typhus¹⁷⁹.

Autres services en gare

Les distributions de nourriture et de boissons ne sont pas seulement prévues pour les soldats. Dans les périodes où les réfugiés vont être nombreux dans les gares et les trains, la Croix-Rouge leur vient aussi en aide. Des cantines pour les soldats de passages, comme les permissionnaires furent également mises en place. Elles peuvent être au sein de la même structure que les stations de nourriture ou être prévues en plus. Dans ces cas-ci la Croix-Rouge ne fait que jouer le rôle traditionnel des buffets de gare mais en garantissant des prix très réduits pour les soldats et en s'attachant par exemple à ne pas leur servir d'alcool fort. Dans le même esprit de nombreuses gares ou leurs alentours sont équipés de dortoirs pour les soldats. Il peut s'agir de soldats blessés, mais le plus souvent ces dortoirs servent pour les soldats isolés, les permissionnaires et les officiers en déplacement. Des installations qui furent souvent établies de l'initiative de la Croix-Rouge. Cette capacité à devancer les demandes du commandement militaire est souvent soulignée dans les comptes rendus de l'association des deux pays. La Croix-Rouge, en ouvrant toujours plus de structures d'accueil en gare durant la dernière année de guerre, va soutenir le commandement dans sa quête pour un maintien de la discipline. En annonçant l'inauguration d'un abri pour permissionnaires (dortoir, salle et cantine) en gare de Pont-de-Briques le rédacteur du compte rendu conclut ainsi : « Voilà donc la société à la tête d'une bonne œuvre de plus, qui aidera au maintien de l'ordre, de la discipline et du moral dans nos troupes »¹⁸⁰.

Si les soldats représentent la priorité pour la Croix-Rouge, l'aide aux civils n'est jamais refusée. Nombreux sont les exemples où des civils lors de leur passage en gare, ou des cheminots durant leur service, se blessent et sont alors secourus par la Croix-Rouge¹⁸¹.

Un autre petit service qui ressort le plus des témoignages et des journaux de la Croix-Rouge est la distribution de cartes postales pour les soldats. Quand ceux-ci ne peuvent pas les écrire eux-mêmes, en raison de leur blessure ou de leur alphabétisation insuffisante, les membres de la Croix-Rouge s'en chargent pour eux. Bien souvent ces femmes doivent décider elle-même quoi

¹⁷⁹ BayHSta, I.AK 361, document du 29 et 30 octobre 1917 ; Voir aussi *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat, op. cit.*, p. 167-168 (20 août 1914) ; *Der deutsche Kolonnenführer, op. cit.*, n° 13, 1^{er} novembre 1920, p. 108-109 (Bericht Hof 1914-1919)

¹⁸⁰ *Bulletin CRF*, n° 9 avril 1918, p. 254

¹⁸¹ Voir les nombreux exemples dans les carnets du commissariat de la gare de Perrache in AD Rhône, 4m 125 à 4m 134, Commissariat Perrache ; *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 13/14, 1^{er} juillet 1918 p. 50 ; *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 17/18, 1^{er} septembre 1918, p. 68

écrire car les soldats blessés ne savent que raconter à leurs proches. Bien souvent ils demandent que l'on mente sur leur état pour ne pas inquiéter les familles ou minimisent beaucoup la gravité des blessures tel Paul Ricadat écrivant à sa famille « qu'une petite égratignure » va le retenir quelques jours alors qu'il restera à l'hôpital quatre mois¹⁸². Des petits mensonges qui ne servaient sans doute pas à grand-chose puisque les maires étaient avertis par l'autorité militaire de la gravité des blessures de leurs administrés et en référaient aux familles¹⁸³.

Il n'y a pas que les cartes postales que la Croix-Rouge distribue gratuitement aux soldats, des livres sont également proposés. Pour les blessés, des serviettes, des mouchoirs, ou même des coussins pour améliorer le confort pendant le trajet peuvent également être distribués ainsi que des sous-vêtements chauds. Mais bien souvent ce sont des choses qui font plaisir aux soldats comme des cigares, cigarettes, du chocolat ou des fruits. Toutes ces distributions varient selon les gares et les différents comités de la Croix-Rouge. Ils font partie de toutes ces petites prestations que la Croix-Rouge offre en plus aux soldats¹⁸⁴.

Si tous ces dons ont été possibles c'est aussi grâce aux donations très diverses de bienfaiteurs, civils ou entreprises, aux comités de la Croix-Rouge. Des quêtes sont également organisées très souvent par l'association afin de récolter des fonds. Elles peuvent avoir lieu n'importe où en ville mais la gare reste un des lieux privilégiés pour la quête. Les volontaires de l'association munis de tronc et laissant résonner en gare l'appel « Pour la Croix-Rouge s'il vous plaît. » furent nombreux dans les gares¹⁸⁵. L'argent est aussi récolté dans des troncs posés à des endroits stratégiques dans la gare. Ces quêtes font d'ailleurs l'objet de réglementations précises durant la guerre¹⁸⁶ selon que le tronc est simplement posé ou que la quête est effectuée par des volontaires dans les gares comme dans les trains. Les quêteuses doivent s'identifier et porter des brassards. Des quêtes « absolument nécessaires » pour la Croix-Rouge¹⁸⁷ et dont parfois l'interdiction temporaire a pu causer un manque important dans les finances des comités¹⁸⁸. La Croix-Rouge est une association qui se finance par des dons privés et qui les réinvestit pour soutenir l'État.

¹⁸² Paul RICADAT, *Petits récits...*, op. cit., p. 83 ; Voir aussi José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 134-136 (« les lettres ») ; Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 187 (30 août 1914)

¹⁸³ Voir les nombreux exemples in ALM, 1215 WP 1

¹⁸⁴ d'autres « œuvres » de la Croix-Rouge furent créés durant le conflit mais ne concernent pas l'espace ferroviaire : œuvre des secours, des ouvriers, des permissionnaires, le service de la lingerie et des dons et le services des livres. Voir *bulletin Bulletin CRF*, n° 1, avril 1916, p. 6-8

¹⁸⁵ *Croix-Rouge française. Société de secours aux blessés militaires. Son œuvre en gare de Rennes 1914-1919*, Rennes, Oberthur, 1919, p. 9

¹⁸⁶ Pour l'Allemagne voir in *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 18, 3 septembre 1916, p. 614

¹⁸⁷ AD Rhône, 4M519, document du 13 janvier 1915.

¹⁸⁸ Au sujet de la réglementation des quêtes dans les gares lyonnaises voir les documents de janvier 1915 in AD Rhône, 4M519 Lyon ; AD Rhône, R 1617 + 483-73694-10

Beaucoup des dépenses effectuées par l'association pour installer et faire fonctionner ses structures lui sont remboursées par l'État. Toutefois ce soutien humain, matériel et financier fourni par la Croix-Rouge à l'Armée peut-être vu comme une certaine dépendance pour cette dernière vis-à-vis de cette association philanthropique. Une dépendance prévue et règlementée qui est considérée comme un complément, un renfort aux yeux de l'Armée. Sans la Croix-Rouge, celle-ci n'aurait jamais pu, dans l'espace ferroviaire (mais aussi dans les hôpitaux de l'arrière !), mener à bien toutes ses missions de soins, d'encadrement, et d'accueil auprès des soldats.

Un poste privilégié d'observation

De ces contacts avec les soldats les membres de la Croix-Rouge purent également tirer beaucoup d'informations. Adrienne Thomas en observant les mouvements très importants de troupes en gare de Metz peut en déduire qu'une offensive va bientôt avoir lieu¹⁸⁹. Elle reste tout de même influencée par les autres bruits qui circulent en dehors de la gare puisqu'elle est persuadée que Verdun en est le but¹⁹⁰, ce qu'un soldat contredit un peu plus tard en affirmant qu'avant de penser à Verdun il faut déjà arriver à ne plus défendre Metz¹⁹¹. Elle pense d'ailleurs parfois que les soldats racontent trop et ne désirerait pas forcément en savoir autant¹⁹². Consciente de la place privilégiée qu'elle occupe par rapport au reste des civils, elle apprend par exemple la présence du Kaiser en ville avant tout le monde, elle craint même de trahir son pays en inscrivant des informations dans son journal intime : « Mais au sujet de tout ceci je n'en parle à personne, j'ose à peine l'écrire. Si les Français arrivent ici et trouvent mon journal – mon Dieu, je ne suis pas une traître à la patrie. Ils n'obtiendraient rien de moi. Ils auront plus vite fait de me tuer tout de suite »¹⁹³. Grâce aux récits des soldats elle saisit également le fossé qu'il peut y avoir entre ce qu'ils racontent et les nouvelles officielles, et comprend alors mieux pourquoi on leur a fait jurer de ne rien dire : « Oh oui, ils savaient ce qu'ils faisaient, quand ils nous prirent notre parole d'honneur, de garder le silence sur tout »¹⁹⁴. En effet tous les membres de la Croix-Rouge, en France comme en Allemagne, ont juré de ne rien divulguer sur quoi que ce

¹⁸⁹ Hedwig Voß en Allemagne fait les mêmes déductions à la vue de certains wagons décorés et des nouveaux réfugiés. Hedwig Voss, *Im Dienste...*, op. cit., p. 43

¹⁹⁰ Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 215 (21 janvier 1915)

¹⁹¹ *Ibid.*, p. 219 ; Adrienne Thomas, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 10 (1er avril 1915)

¹⁹² Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 176 (25 août 1914)

¹⁹³ *Ibid.*, p. 194 (5 septembre 1914) „Aber über alles das sprech ich zu niemandem, traue ich mich kaum, es zu schreiben. Wenn die Franzosen hier einzögen und mein Tagebuch finden—mein Gott, ich bin doch keine Vaterlandsverräterin. Aus mir bekämen sie nichts raus. Lieber sollten sie mir gleich totschießen.“

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 176 (24 août 1914) et 263 „O ja, sie wussten, was sie taten, als sie uns das Ehrenwort abnahmen, über alles zu schweigen.“

soit de leur service en gare¹⁹⁵. Cela leur est également régulièrement rappelé par les autorités militaires et la direction de la Croix-Rouge¹⁹⁶. Edwig Voß pendant son service à la gare, a souvent l'occasion de discuter pendant de longs moments, des heures parfois, avec les soldats. Selon elle, c'est volontiers et sans exagération qu'ils racontent leur expérience et montrent, voire même offrent, les différents trophées collectés sur le front¹⁹⁷. Cette femme très patriote laisse généralement entendre que ces soldats sont confiants et conservent malgré tout un humour infailible. Toutefois à l'occasion d'un train sanitaire en provenance de Varsovie, les soldats lui racontent l'horreur qu'ils ont vécue là-bas et les nombreux camarades blessés qu'ils ont été contraints d'abandonner. Un soldat pleure et dit : « Aucun être humain ne peut se faire une image de ce que signifie être en guerre. »¹⁹⁸ Cette idée exprimée par ce soldat est un classique de la guerre, et reste vraie depuis que l'Homme se bat. Qui n'a pas vécu lui-même la guerre sur le champ de bataille, ne peut qu'approcher de loin la vérité. Toutefois les membres de la Croix-Rouge furent de ceux qui purent saisir de plus près ce que signifiait la guerre.

Visions d'horreur

Au-delà des informations tactiques ou évènementielles que les soldats ont pu fournir aux personnels de la Croix-Rouge présents dans les gares et les trains, ils ont surtout livré le vrai visage de la guerre en revenant blessés et mutilés à l'arrière. Comme évoqué précédemment, beaucoup de personnes qui servent en gare n'ont pas forcément une expérience de la médecine. Ce sont donc des civils, dont beaucoup de jeunes femmes, qui vont assister tout à coup au spectacle d'horreur rapporté par les trains sanitaires¹⁹⁹. Les blessures à faire vomir et tourner de l'œil n'ont pas manqué entre 1914 et 1918. Quoique les cas les plus graves n'aient souvent pas atteint les gares de l'arrière, la capacité de l'homme à continuer à vivre même dans un état inimaginable a pourtant permis à de nombreux civils de la Croix-Rouge de saisir ce que la guerre pouvait infliger comme blessures physiques et psychologiques.

Les journaux de la Croix-Rouge allemande et française ne laissent que peu de place aux sensations et sentiments des membres de leurs équipes. Pourtant même à travers cette source, le choc avec la brutalité de la guerre se ressent à travers quelques témoignages. « Dans les derniers jours nous ne voyons que tristesse et souffrance. Les jeunes gens meurent comme des mouches.

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 159 (16 août 1914)

¹⁹⁶ *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 9, 2 mai 1915, p. 307 (Abschrift du 10 mars 1915 du Gr. Hauptquartier) ; *Bulletin CRF*, n° 7, octobre 1917, p.147.

¹⁹⁷ Hedwig Voss, *Im Dienste...*, *op. cit.*, p. 43. Pour la France voir Henri LAPORTE, *op. cit.*, p. 113.

¹⁹⁸ *Ibid.*, *op. cit.*, p. 47 „Kein Mensch macht sich einen Begriff davon, was es heißt, im Kriege sein.“

¹⁹⁹ Voir le cas de « l'homme sans visage » in José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 90-91.

Aucune d'entre nous n'avait imaginé la guerre ainsi ! »²⁰⁰ écrit une sœur à sa mère supérieure le 26 août 1914 depuis la zone du front. Il en est de même pour les soignants qui accompagnent les trains sanitaires et qui durant plusieurs jours et nuits sont en contact permanent avec les blessés. Une fois le train déchargé et le calme revenu ils réalisent souvent l'horreur vécue²⁰¹.

Dispenser des soins aux blessés est une expérience très marquante, et pourtant les journaux de la Croix-Rouge allemande encouragent le recrutement de jeunes hommes pas encore en âge d'être mobilisés²⁰². De jeunes personnes, sans grande expérience de la vie, et surtout de la mort, qui risquent donc d'être vite traumatisés, à l'instar d'Adrienne Thomas. Pleine de bonté humaine et très patriote la jeune auxiliaire va, au fil des mois, être toujours plus marquée par son expérience. Le 28 août 1914, alors qu'elle nettoie le sang sur la manche d'un soldat blessé par balle à la main elle a tout à coup la nausée²⁰³. Mais ce n'est encore rien pour la jeune fille qui, une semaine plus tard le 4 septembre 1914, doit sortir pour aller vomir quand ses yeux passent d'un amputé de la jambe au visage de son voisin qui a perdu, par un éclat de grenade, la lèvre supérieure et des dents : « L'amputé de la jambe gémissait, je détourne mon regard, je vois l'autre – je vois un creux, où il y avait une bouche, des lambeaux de chair pendent sous le nez comme des franges. Tout commence à tourner – je me sentis mal, et j'arrivais juste à temps aux toilettes pour vomir de la bile amère. Je ne dis rien à personne et continuai mon service jusqu'à la fin. Mais le gémissement est en moi, je l'entends à chaque pas, à chaque geste. On ne peut pas l'extraire. »²⁰⁴ Plus de six mois plus tard, début mai 1915, elle tombe dans une baraque face à un soldat dont le cerveau sort de son crâne et qui n'a plus que quelques minutes à vivre. « Ce qu'on ressent à ce moment-là, on ne peut le décrire. »²⁰⁵ Mais les traumatismes infligés à la vue des blessures graves n'atteignent pas que les jeunes personnes. Hedwig Voß est tout aussi impressionnée qu'Adrienne Thomas par les malades mentaux revenus du champ de bataille, victimes d'hallucinations ou de convulsions nerveuses²⁰⁶. Le premier amputé qu'elle voit la marque même si elle sait qu'elle devra s'habituer²⁰⁷ et la vue des blessés plus grave la rend

²⁰⁰ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 20, 4 octobre 1914, p. 694 „In den letzten Tagen sehen wir nur Trauer und Leid. Die jungen Leute sterben wie die Fliegen. So hatten wir uns den Krieg doch alle nicht vorgestellt!“

²⁰¹ Voir le témoignage limpide à ce sujet in journal *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 21, 15 octobre 1916, p. 721

²⁰² *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 18, 6 septembre 1914, p. 617 ; *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 1/2, 1^{er} janvier 1917, p. 7

²⁰³ *Adrienne Thomas, Die Katrin wird Soldat*, op. cit..., p. 181 (28 août 1914)

²⁰⁴ *Ibid.*, p. 192 „Der Beinamputierte stöhnte, ich sah weg, sah den anderen – sah ein blutige Höhle, wo ein Mund war, Fleischfetzen hingen unter der Nase wie Franzen. Vor meinen Augen begann alles sich zu drehen – mir wurde übel, und ich kam gerade noch zur Toilette, wo ich bittere Galle erbrach. Ich sagte niemandem etwas und machte meinen Dienst zu Ende. Aber das Stöhnen ist in mir drin, ich höre es auf Schritt und Tritt. Das kann man nicht herausbrechen.“

²⁰⁵ *Adrienne Thomas, Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 25 (10 mai 1915) : „Was man da empfindet, das kann man nicht beschreiben.“

²⁰⁶ Hedwig VOSS, *Im Dienste...*, op. cit., p. 34-35 ; *Adrienne THOMAS, Die Katrin wird Soldat*, op. cit., P 269-270

²⁰⁷ *Ibid.*, op. cit., p. 47

profondément triste²⁰⁸. Comme Adrienne Thomas elle en vient à douter qu'il puisse y avoir des choses belles et sans blessés sur cette Terre²⁰⁹. Leur service à la gare semble les marquer toujours plus au fil des semaines.

Pour Adrienne Thomas le constat est flagrant. Plus le temps passe plus son regard sur les gens et sur la guerre change. Si elle s'endurcit et peut ainsi être plus professionnelle dans son service²¹⁰, elle ne pense bientôt plus qu'à la misère des soldats et aux horreurs engendrées par la guerre. Elle ne se retrouve plus dans son ancien monde de jeune fille, que cela soit en société²¹¹ ou seule à la maison²¹², se demandant comment elle occupait son temps avant. Elle cherche à s'étourdir en travaillant, et avoue se sentir mieux, et plus à sa place, au milieu des soldats malgré leurs mots crus et le fait qu'ils finissent par tous se ressembler à ses yeux²¹³. Comme d'autres nombreux membres de la Croix-Rouge²¹⁴ elle ne peut plus observer le départ des troupes vers le front sans penser qu'ils seront bientôt de retour en piteux état. « Je les ai vus arriver ici, les jeunes volontaires, 15, 16, 17 ans, sales, saignants, cassés, avec des membres brisés, avec des yeux crevés.²¹⁵ » Au-delà des chants et des inscriptions sur les wagons elle voit surtout les regards tristes. « Étrange – je suivais des yeux les partants toujours heureux, enthousiastes, j'étais même un peu envieuse. [...] Seulement maintenant je voyais cela d'un autre œil. Je voyais seulement les mères en pleurs, seulement les plus sérieux parmi les partants. »²¹⁶ À force d'être témoin de l'horreur, elle ne peut plus se réjouir des victoires²¹⁷, et n'aspirant plus qu'à la paix, elle condamne la guerre en général. « S'il y avait de nouveau un quotidien, une monotonie quotidienne. Et du calme. Je ne supporte bientôt plus – tous les jours de nouveaux, des horribles. Des soldats saignants et blessés et des parents désespérés, qui arrivent pour voir une dernière fois leurs enfants mourants dans nos hôpitaux. Dans trois semaines à Paris ! Combien de temps cela

²⁰⁸ Hedwig Voss, *Im Dienste...*, op. cit., p. 52

²⁰⁹ *Ibid.* *Kann die Erde wirklich noch so friedlich, so schön irgendwo sein, ohne Verwundete und Soldaten im grauen Kriegerkleid ?*

²¹⁰ Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 132 ; Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 19

²¹¹ *Ibid.*, op. cit., p. 268 ; Adrienne Thomas, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 189

²¹² *Ibid.*, op. cit., p. 207

²¹³ *Ibid.*, p. 209 ; Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 167

²¹⁴ Hedwig Voss, *Im Dienste...*, op. cit., p. 25 ; Walter SOMMER, *Im Lazarettzug ; Stimmungsbilder von Walter Sommer*, Neustadt a.d. Haardt, Meiningen, 1915, p. 4 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 2, 24 janvier 1915, p. 52 ; 17/18. *Rundschreiben der DBM*, 1^{er} Septembre 1918, p. 67

²¹⁵ Adrienne Thomas, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 69, 31 juillet 1915 : „*Ich hab sie hier angekommen sehn, die jungen freiwilligen, 15, 16, 17 jährig, schmutzig, blutig, zerschlagen, mit zerschmetterten Gliedmaßen, mit ausgeschossenen Augen.*“ ; Voir également p. 3, p. 8, p. 33, p. 122 ; Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 207, 211 et 254

²¹⁶ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 25 (10 mai 1915) „*Merkwürdig – ich sah den Ausziehenden immer so glücklich, begeistert, sogar oft mit Neid nach. [...] Nur sah ich's mit anderen Augen. Sah nur die weinenden Mütter und Angehörigen, sah nur die Ernsteren unter die Ausziehenden.*“

²¹⁷ Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 280

doit-il encore durer ? Guerre, guerre ! »²¹⁸ Cette expérience, en tant que membre de la Croix-Rouge, fut donc réellement traumatisante pour la jeune fille²¹⁹ qui va pourtant continuer durant plus d'un an sa tâche jusqu'à la fermeture de l'infirmierie de la gare de Metz.

Dans le cas de la jeune Adrienne la guerre a modifié ses certitudes, ses habitudes, et son regard sur le monde, en un mot la guerre a changé sa jeunesse, et pourtant elle va continuer à se sacrifier pour le bien des autres et de la patrie. En ce sens on peut établir un parallèle entre son destin et celui des autres jeunes hommes qui partent pour la guerre. Comme eux, elle accepte le destin tragique de cette génération et veut tenir jusqu'au bout. Ce parallèle entre sa nouvelle vie et les soldats, vrais combattants de cette guerre, elle le fait elle-même comme tant d'autres membres de la Croix-Rouge²²⁰. « Je suis si souvent en contact avec eux, je suis presque moi-même soldat. »²²¹

Croix-Rouge et soldats

« Derrière l'armée des armes, c'est l'armée de l'amour qui doit s'avancer », « service de l'intérieur », « combattante de la paix »²²² sont des expressions qu'il n'est pas rare de trouver à propos de la Croix-Rouge pendant le conflit. Les femmes, mais aussi beaucoup d'hommes, se font les soldats de l'intérieur. À l'image des soldats, les membres de la Croix-Rouge doivent apprendre à souffrir et à tenir bon. C'est leur façon de combattre pour la patrie : « Dans un don fidèle pour les affaires de la Croix-Rouge tous les membres des *Kolonnen* remplissent bénévolement leur devoir, animés par le seul désir, de servir la patrie. Comme nos braves troupes sur le front, eux aussi, qui ne combattent pas avec l'épée pour l'honneur et la liberté de l'Allemagne, persévèrent dans le service pour le bien de l'armée. » écrit le représentant des *Kolonnen* de Munich à l'été 1915²²³. Dans de très nombreux articles il est rappelé les nombreux sacrifices et

²¹⁸ Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 183 (29 août 1914) „Wenn doch wieder Alltag wäre und alltägliches Einerlei. Und ruhe. Ich kann es ja auch nicht mehr ertragen – jeden und jeden Tag Neues, Grauensvolles. Blutige, verwundete Soldaten und verzweifelte Angehörigen, die kommen, ihre sterbenden Kinder in unseren Lazaretten noch einmal zu sehen. In drei wochen in Paris! Wie lange soll das noch gehen? Krieg, Krieg!“ ; Voir aussi p. 178-179 et Adrienne Thomas, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p.15-16 et 28-30

²¹⁹ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 28

²²⁰ Hedwig VOSS, *Im Dienste...*, op. cit., p. 23 ; *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 19, 20 septembre 1914, p. 622 ; *Ibid.*, n° 26, 27 décembre 1914, p. 923-925 ; *Ibid.*, n° 2, 23 janvier 1916, p. 41 ; *Ibid.*, n° 11, 28 mai 1916, p. 379 ; *Ibid.*, n° 4, 18 février 1917, p. 87 ; *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 21-22, 1^{er} novembre 1916, p. 107 (Bericht München)

²²¹ Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 81.

„Ich komme so viel mit ihnen im Berührung, bin fast selber soldat.“ ; Le titre de son livre en est bien sûr la meilleure preuve, « Catherine soldat » ou traduit mot à mot « Catherine devient soldat »

²²² Else KOCH, „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...“, op. cit., p. 44 „Hinter die Armee der Waffen muss jetzt die Armee der Liebe treten“ ; „Heimatsdienst“ ; „friedlichen Kämpferinnen“

²²³ *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 17/18, 1^{er} septembre 1915, p. 90. „In treuer Hingebung für die Sache des Roten-Kreuzes erfüllen alle Angehörigen der Kolonne ihre freiwillig übernommene Pflicht, einzig und allein beseelt von dem Wunsche, dem Vaterland zu dienen. Gleich unseren tapferen Truppen an der Front, werden auch sie, die nicht mit dem Schwerte für Deutschlands Ehre und Freiheit kämpfen, ausharren im Dienste für das Wohl des Heeres.“

dons de soi des membres de la Croix-Rouge²²⁴. Toutes les responsabilités qui leur sont confiées, le service rendu à la patrie, ou encore la conservation du secret militaire sont autant de facteurs qui influent ce phénomène de comparaison. Ces déclarations appelant à tenir bon et à remplir sa mission pour la nation semblent aussi remplir un rôle d'exutoire de la culpabilité. Culpabilité de ne pas pouvoir, ou avoir droit, de défendre le territoire sur le champ de bataille. Il est aussi souvent rappelé qu'énormément de soldats doivent leur vie à la Croix-Rouge. Ce parallèle entre le sacrifice des membres de la Croix-Rouge et celui des soldats se voit renforcé par les cas de décès des membres de l'association. Que ce soit en France ou en Allemagne leurs noms sont cités dans chaque numéro du journal officiel de la Croix-Rouge. Les cas de décès ne sont pas rares et sont généralement dus à leur activité auprès des soldats ou dans des zones exposées au bombardement de l'ennemi. Ainsi la Croix-Rouge française écrit au sujet d'une infirmière qu'elle est « tombée victime du devoir, sur le véritable champ de bataille de l'infirmière, à l'hôpital, au milieu des blessés pour lesquels elle a donné sa vie »²²⁵. Pour eux il est évident que « le voile et la cape des infirmières figureront dans notre musée de guerre à côté du bleu horizon de nos poilus. »²²⁶

Une des façons de bien prouver l'importance de ce don de soi est de mettre en valeur les décorations reçues par les membres de la Croix-Rouge. Comme pour les cas de décès, toutes les éditions indiquent les membres récompensés par l'armée. Les décorations, véritables preuves du sacrifice, constituent un thème qui revient très souvent dans les colonnes des journaux allemands et français de la Croix-Rouge. Tout comme la question du statut des *Kolonne* et leur éventuelle intégration à l'armée²²⁷, les décorations représentent bien cette volonté de prouver que la Croix-Rouge et ses membres sont tout aussi utiles pour la nation.

La recherche permanente de la reconnaissance par les pouvoirs publics et surtout par le grand public est un thème qui transparaît dans énormément d'articles des journaux de la Croix-Rouge et des mémoires de membres. « Il y en a un qui, pensif, suit longtemps des yeux les équipes sanitaires de la Croix-Rouge : « avant nous avons souvent rigolé de vous, nous savons seulement maintenant, ce que nous vous devons. »²²⁸ »

²²⁴ Voir par exemple *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 1/2, 1er janvier 1916, p. 1 (*Zum Jahre 1916*) : *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 16, 9 août 1914, p. 545 ; *Ibid.*, n° 13, 27 juin 1915, p. 465 ; n° 2, 27 janvier 1918, p. 34

²²⁵ *Œuvre franc-comtoise des prisonniers de guerre... : Livre d'or. Cinquante mois d'efforts ininterrompus pour secourir les prisonniers français et venir en aide aux rapatriés prisonniers*, Besançon, typ. Jacques et Demontrond, p. 89

²²⁶ *Bulletin CRF*, n° 14, juillet 1919, p. 426

²²⁷ Après l'armistice le souhait des *Kolonne* d'être intégrés à l'armée apparaît régulièrement dans les pages du journal, voir par ex *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 9/10, 1er mai 1919, p. 34

²²⁸ Hedwig Voss, *Im Dienste...*, op. cit., p. 31 : „Einer blickt lange sinnend den Sanitätsmannschaften vom Roten-Kreuz nach : „Früher haben wir oft über sie gelacht, jetzt wissen wir erst, was wir an ihnen haben.“

Le bulletin de la SSBM vante « le dévouement » de ses collaborateurs, encouragé par « la générosité du public, témoin de l'efficacité de notre œuvre d'assistance, et par l'appui que les pouvoirs publics ne nous ont jamais refusé »²²⁹. En bonne association de charité elle cherche à faire passer ce message, mais d'une façon humble : « Le vrai mérite rend des services sans le dire : c'est bien le caractère des services qui se rendent dans les infirmeries de gare »²³⁰. La Croix-Rouge est donc modeste mais fière de l'être. Une modestie qui, selon certains membres, est parfois exagérée : « À certains moments, il est mauvais de faire de la modestie et il convient, au contraire, de se rendre compte de ce que l'on vaut réellement. [...] Par nos 500 comités, nous sommes en mesure de faire sortir d'importantes ressources de toutes les villes, de toutes les campagnes de France. Notre pouvoir est très grand. Il faut le reconnaître et l'employer pour le bien du pays. »²³¹ Une structure organisationnelle forte et une confiance de l'État qui facilite l'installation de nouvelles structures et de son personnel dans la zone très contrôlée des armées²³². L'action de la Croix-Rouge en gare joue un rôle important dans cette reconnaissance. Les membres de l'association ont « adouci » les « douloureuses étapes entre le front et les hôpitaux » et ainsi même en restant anonymes ce sont eux qui ont permis que « la Croix-Rouge reste bénie dans le souvenir de tous les braves, aux souffrances desquelles ils ont compati »²³³. Les remerciements des soldats et leur reconnaissance sont évoqués de façon quasi systématique par les comités locaux des deux pays dans leur rapport d'activité. Selon la CRF « un volume ne suffirait pas à contenir les témoignages de reconnaissance donnés à nos infirmières et à nos administrateurs par les soldats de passage (en gare) »²³⁴.

Certains articles laissent même penser que certaines Croix-Rouge locales ont pu se réjouir du malheur et de la misère des soldats comme des civils, qui leur permettait de se mettre en avant et de se rendre utile. Il n'est pas rare de lire que « malheureusement » telle ville ne pouvait pas recevoir de blessés ou qu'« une joie lumineuse » (*Helle Freude*) régnait chez les membres à l'arrivée du premier convoi de réfugiés²³⁵. Ces choix de vocabulaire quelque peu déplacés, traduisent en réalité la volonté très forte d'aider, de rendre service et la déception engendrée par l'impossibilité de le faire. Mais il traduit aussi souvent cette volonté première des membres de

²²⁹ *Bulletin CRF*, n° 2, juillet 1916, p. 35

²³⁰ *Ibid.*, n° 7, octobre 1917, p. 147

²³¹ *Ibid.*, n° 8, janvier 1918, p. 191

²³² SHAT, 16N 2857, 23 février 1918, Règlementation générale des œuvres de guerre aux armées

²³³ *Bulletin CRF*, n° 7, octobre 1917, p. 155

²³⁴ *Ibid.*, n° 2, juillet 1916, p. 34

²³⁵ Voir par exemple *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 11, 30 mai 1915, p. 388, n° 13, 27 juin 1915, p. 465 ; n° 1, 10 janvier 1915, p. 9

servir les soldats et les victimes directes de la guerre, et non ces victimes collatérales, comme les veuves de guerre ou les orphelins, alors même que l'association rappelle souvent que ces missions sont tout aussi importantes et honorifiques.

Au-delà de ces aspects symboliques, qui préoccupent souvent plus les directions des comités, il y a l'engagement personnel de chacun. Ceux qui travaillent en gare vont vite se fondre au sein de ce lieu et, phénomène toutefois logique ressortant souvent des témoignages, vont même se l'approprier.

Appropriation et prolongement du service en dehors de la gare

Hedwig Voß écrit à propos des rails et des quais de gare : « On ne les a empruntés que pour s'envoler dans le lointain et on était contents quand on pouvait de nouveau quitter les halls sombres. Maintenant d'un coup s'ouvre ici un lieu de travail, infiniment riche en expérience intérieure et extérieure. Le service à la gare de la Croix-Rouge nous a rendus riches en impressions et en souvenirs. »²³⁶ « Leurs trains et leurs soldats » écrit Rousset-Lépine à propos des membres de la Croix-Rouge en gare²³⁷.

Quelques jours avant la fermeture de l'infirmerie de la gare de Metz, Adrienne Thomas est présente à la fête de Noël dans les locaux de la gare. Un petit quartet chante quelques chansons de Noël et elle se laisse envahir par l'émotion : « Et la manière simple et harmonique (du quartet) me touche au milieu de ces pièces sérieuses, qui me sont bien connues et chères, et que nous devons bientôt quitter. [...] cela me désole tellement de devoir abandonner ce cher métier. »²³⁸ Six mois plus tôt, en route vers Berlin pour un court séjour, elle doit attendre une heure et demie en gare de Fröttstadt : « Mais là-bas je rencontrais une vieille connaissance : le train de Charleville, qui, via Metz va vers le grand quartier général impérial, et que nous avons, dieu sait combien de fois, alimenté. Ce fut un sentiment très particulier lorsque je vis le train bien connu et lu : Via Metz- Charleville – Metz – je ressentis presque quelque chose comme

²³⁶ Hedwig VOSS, *Im Dienste...*, op. cit., p. 11 „Tote Schienenstränge, in und durcheinander laufend, nüchterne Bahnsteige. Man hat sie nur betreten, um in die Weite zu fliegen und war froh, wenn man die düstern Hallen wieder verlassen konnte. Jetzt auf einmal tut sich hier ein Arbeitsfeld auf, unendlich reich an innerm und äußerem Erleben. Reich an Eindrücken und Erinnerungen macht uns der Bahnhofsdienst des Roten-Kreuzes.“

²³⁷ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 64

²³⁸ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 154. „Und die schlichte, harmonische Weise rührte mich in diesen ernsten, so wohlbekanntem, lieben räume, die wir nun bald auf immer verlassen werden [...] unendlich Leid tut's mir, den lieben Beruf aufzugeben.“ Voir aussi p. 167

un mal du pays »²³⁹. En effet pour beaucoup de membres de la Croix-Rouge ce n'est pas seulement la gare que l'on s'approprie mais aussi les trains où l'on travaille. Cela vaut d'autant plus pour les membres des équipes qui accompagnent les trains sanitaires durant plusieurs jours. Ainsi un membre de la Croix-Rouge, qui qualifie l'équipe sanitaire de « grande famille » et de « communauté du train », écrit à propos du train sanitaire en décembre 1914 : « Ici nous avons partagé durant des mois souffrance et joie, ici nous nous sentons heureux et comme chez nous »²⁴⁰.

L'engagement des membres de la Croix-Rouge va souvent au-delà de la gare et de leurs heures de service. Si les « heures supplémentaires » ou le don de sa propre portion de nourriture ne sont pas rares²⁴¹ il arrive que des échanges avec des soldats en gare entraînent des visites au *Lazarett* ou un début de correspondance. Ainsi Adrienne Thomas touchée par un soldat gravement blessé à la jambe, et qui tout en pleurant lui tient la main et lui demande s'il va rester avec elle, lui répond qu'il va être transféré au *Lazarett* et lui promet de lui rendre visite dès le lendemain²⁴². Une promesse qu'elle n'a pas pu tenir, l'homme étant mort le soir même de son arrivée à l'hôpital²⁴³. Bien qu'elle ne le connaissait pas sa mort la touche profondément.

La jeune fille, souvent complimentée par les soldats qui lui font volontiers la cour, apprend aussi à donner aux soldats d'une autre façon, par exemple le 11 mai 1915 lors d'un passage de troupes en gare : « à sa demande il y en a un à qui j'ai donné mon adresse. En fait cela m'est devenu égal qui m'écrit. Tous ceux qui me demandent mon adresse l'obtiennent. Et pourquoi pas ? Ainsi j'ai bien pu faire une petite joie au jeune Köhler et au jeune Weber. Maintenant les deux sont morts »²⁴⁴. Six jours plus tard elle confirme qu'elle donne souvent son adresse²⁴⁵. Consciente d'être une des dernières femmes allemandes que les soldats ont l'occasion de rencontrer avant de partir au front elle ne veut pas leur retirer cette joie. Face à l'insistance d'un jeune soldat qui dans la rue souhaite également obtenir son adresse elle répond : « Mon Dieu, à cause de la gare il y en a tellement qui

²³⁹ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 61, 29 juin 1915 „Ich traf aber dort einen alten Bekannten : Den Charleville-Zug, der über Metz nach dem großen kaiserlichen Hauptquartier fährt, und den wir, wer weiß wie oft schon, verpflegt haben. Das war ein ganz eingenes Gefühl, als ich da den wohlbekannten Zug sah und las : Über Metz – Chareville. Metz – ich bekam fast so etwas wie Heimweh.“ Voir aussi son voyage suivant à Berlin et son départ de la gare de Metz, p. 182

²⁴⁰ *Das Rote Kreuz*, op. cit., n° 2, 24 janvier 1915, p. 55 „Hier haben wir monatelang Leid und Freud geteilt, hier fühlen wir uns glücklich und daheim.“ Voir aussi n° 14, 11 juillet 1915, p. 499

²⁴¹ Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 197-198

²⁴² *Ibid.*, p. 187 (30 août 1914)

²⁴³ *Ibid.*, p. 188-189 (31 août 1914)

²⁴⁴ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, op. cit., p. 27 : „Ich habe einem auf seine Bitte meine Adresse gegeben. Mir ist's ja eigentlich jetzt schon gleich, wer mir schreibt. Jeder, der mich um die Adresse bittet, kriegt sie eben. Weshalb auch nicht. Dem jungen Köhler und dem jungen Weber hab ich doch damit eine kleine Freude bereitet. Nun sind sie beide tot.“

²⁴⁵ *Ibid.*, p. 31

m'écrivent déjà. Je peux bien vous la donner à vous aussi »²⁴⁶.

Cette relation particulière entre soldats et les femmes de la Croix-Rouge n'est pas anecdotique. Les images de l'infirmière soignante et de la femme douce et réconfortante se rejoignent.

Infirmière, ange du soldat

« Les anges blancs », ainsi sont surnommées les infirmières qui s'affairent autour des soldats. Ce surnom n'est pas un hasard, que ce soit de la part des soldats ou des responsables d'équipes de la Croix-Rouge, majoritairement masculins, l'image de la femme soignante est souvent vue par les hommes à travers le prisme de clichés sur la féminité voire d'un réel machisme. Alors qu'elles ont été formées pour soigner, les infirmières sont souvent vues comme un simple complément pour les dirigeants de la Croix-Rouge : « on les a vues toujours, complétant par des trésors d'infinie bonté et de tendresse maternelle, l'œuvre si utile du Service de Santé »²⁴⁷. Quant à celles qui n'ont pas eu de formations de soins ce sont les mêmes qualités qui sont louées : « pour cela, point n'est besoin d'avoir passé un examen : il suffit de la douce main et du cœur d'une femme »²⁴⁸. La femme serait donc armée naturellement pour diminuer les maux des soldats : « aux soins matériels elles ajoutent ce qui n'a pas de prix : leur cœur ! »²⁴⁹ Non seulement la femme est « Courte, rougeaude, très bonne âme, le cœur sur la main, et si maternelle ! » mais elle est aussi très volontaire même si elle n'est pas toujours à l'écoute des règles d'hygiène, « pansant pour panser, aveuglément, sans envisager les conséquences, comme une bonne chienne lèche la patte de ses petits... »²⁵⁰

Ce cliché de la douceur maternelle peut encore être ressenti de nos jours par les infirmières. Il est certain que beaucoup de soldats ont préféré mourir ou souffrir auprès d'une femme soignante que d'un homme mais cette différenciation genrée, qui tend à décrire la femme comme naturellement armée pour secourir la misère humaine de la guerre, niant quelque peu son apprentissage et sa connaissance est un grand classique de cette époque²⁵¹. Parfois cette

²⁴⁶ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, p. 81 (24 août 1915)

„Gott, von der Bahn her schreiben mir solch eine Menge. Da kann ich sie Ihnen auch geben.“

²⁴⁷ *Bulletin de guerre, Union des Femmes de France*, n° 13, Allocution M. Lalou

²⁴⁸ *Bulletin CRF*, n° 11, octobre 1918, p. 299, Texte du comte d'Haussonville de l'Académie française. Même vision côté allemand : « Des soins sans la femme ce n'est pas pensable. Le soin a besoin de la douce main de la sœur » in *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 25, 12 septembre 1915, p. 891 „Krankenpflege ohne die Frauen ist nicht denkbar. Die Krankenpflege braucht die sanfte Hand der Schwester.“

²⁴⁹ *Bulletin CRF*, n° 1, avril 1916, p. 11, Henri-Robert, Bâtonnier de l'ordre des avocats.

²⁵⁰ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 69-70

²⁵¹ *Bulletin CRF*, n° 3, octobre 1916, p. 48 ; André DUCASSE ; Jacques MEYER ; Gabriel PERREUX, *Vie et mort des Français*, *op. cit.*, p. 228 ; AD Rhône, 1M143, document du 25 août 1914 ; même les anarchistes reprennent cette image voir AD Rhône, 4M243, *édition spéciale « Le Libertaire »*, juin 1917, article « Femmes, Aidez-nous ! » ; *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 22, 1^{er} novembre 1914, p. 763 ; *Ibid.*, n° 6, 24 mars 1918, p. 110 ; *Ibid.*, n° 21, 20 octobre, p. 374 ; *Ibid.*, n° 21/22, 21 novembre 1920, p. 271 ; Regina SCHULTE, *Die Verkehrte Welt des Krieges*, *op. cit.*, p. 22

image sainte de la femme ou de la jeune fille a pu aussi mettre les soldats dans la gêne, tel Erich Maria Remarque trouvant l'infirmière du train sanitaire « propre et merveilleuse » et n'osant lui avouer ses poux ou ses envies naturelles²⁵².

De la douceur, de l'attention, c'est effectivement ce que beaucoup de soldats blessés ou malades attendaient après les dures épreuves du front, de la part des femmes bien sûr, mais de la Croix-Rouge en général, qui bénéficie d'une meilleure réputation que les médecins du front souvent perçus comme insensibles.

Selon Vincent Viet la guerre entraîne une déshumanisation pour les médecins du front qui font un réel travail à la chaîne auprès des blessés²⁵³. Une analyse qui devrait être différente pour les personnels de la Croix-Rouge dans les gares de l'arrière qui, logiquement, ont moins de blessés à traiter puisqu'un certain filtrage a eu lieu en amont. Un travail un peu plus calme donc et qui leur permettrait de donner aux soldats une attention plus grande. Au-delà des soins ils peuvent reconforter par la parole et les gestes, donner un côté humain à l'évacuation, ce que les soignants de la zone des Armées n'ont pas forcément le temps de faire. Toutefois selon les gares et l'intensité des convois sanitaires et des autres missions qui incombent à la Croix-Rouge en gare les personnels peuvent souvent se retrouver dans l'urgence et travailler à leur tour comme des machines. Les soldats ont donc, selon le lieu et le jour de leur passage ou arrivée en gare, pu ressentir cette bienveillance des soignants de la Croix-Rouge ou ont parfois dû attendre leur hospitalisation à l'arrière.

Rapports avec les prisonniers

La présence des prisonniers ennemis en gare est souvent évoquée dans les témoignages des membres de la Croix-Rouge. Même si les contacts avec les civils, notamment les membres féminins des associations, devaient être limités²⁵⁴ dans la pratique ces rencontres ont tout de même eu lieu. Le premier constat est qu'ils n'étaient pas autorisés à leur distribuer à boire ou à manger ou alors le strict minimum (pain et eau)²⁵⁵. Toutefois il semble que ces privations, faites à un ennemi capturé, voire blessé, ont parfois été motivées par un zèle patriotique plus que par des ordres précis²⁵⁶. Même si elle refuse de donner quelque chose aux captifs, Hedwig Voß est im-

²⁵² « je la regarde, elle est appétissante et jeune, lavée à la perfection et fine »

Voir toute la scène du train sanitaire in Erich-Maria REMARQUE, *À l'ouest rien de nouveau*, op. cit., chapitre x

²⁵³ Vincent VIET, *La santé en guerre...*, op. cit., p. 250

²⁵⁴ Else KOCH, „Jeder tut, was er kann fürs Vaterland...“, op. cit., p. 39 ;
SächsHStA, 11263, 546, *Tagesbefehl: Stellverteter Generalkommando XII*

²⁵⁵ Adrienne THOMAS, *Die Katrin wird Soldat*, op. cit., p. 176 (25 août 1914) ;
José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 91-92

²⁵⁶ Hedwig VOSS, *Im Dienste...*, op. cit., p. 30

puissante face aux escortes qui redistribuent à leurs prisonniers russes²⁵⁷.

Certains membres de la Croix-Rouge ou les cheminots présents à leur passage profitent de leur position privilégiée pour humilier ou injurier l'ennemi. Des attitudes provoquant aussi des réactions inverses. Des réactions d'humanité à l'instar d'Adrienne Thomas, parlant très bien le français mais voulant rester distante car très patriotique, et qui sert un verre de limonade à des blessés français malgré les ordres : « Les pauvres, ils sont pâles, exsangues, sales, leurs pansements sont humides de sang. Des ennemis ? Allons donc ! Si ma conduite ne leur plaît pas, que ceux de la Croix-Rouge choisissent, pour se soumettre à leurs ordres, des femmes et des jeunes filles qui, le 1^{er} août, ont également déclaré la guerre à toutes les convenances, à tous les usages. »²⁵⁸ Des réactions donnant l'occasion aux femmes de rappeler aux hommes le respect dû aux prisonniers ennemis : « Un employé de la gare leur tend le poing : Porcs ladres !... Ladres !... Ladres !... – « Monsieur !... s'écrie une infirmière, c'est peu généreux, de votre part, d'insulter des prisonniers sans défense ! »²⁵⁹. Pourtant cela n'empêche pas ces mêmes volontaires de subir les regards fiers, méfiants et même haineux de la part des prisonniers²⁶⁰. Une haine et une crainte de l'ennemi qui est aussi réciproque, beaucoup de membres féminins de la Croix-Rouge ne voulant pas être aidés par les soldats ennemis ou qu'on pense qu'elle se laisserait faire la cour²⁶¹.

Le passage des prisonniers en gare est aussi l'occasion de constater que l'ennemi n'est pas si terrible²⁶² ou alors qu'il est justement très différent et donc peut-être bien barbare ou encore de démontrer que le captif est bien traité et qu'il n'a pas de représailles ou de maltraitance à craindre. C'est aussi l'image des prisonniers heureux de n'être plus concerné par les combats mais qui ignorent bien sûr que leur captivité va se compter en années²⁶³.

En Allemagne une autre association présente en gare durant la guerre tenta de donner de l'attention aux soldats, même si son rôle fut plus limité, il s'agit des *Bahnhofsmissions*.

²⁵⁷ *Ibid.*, p. 38 et 48

²⁵⁸ Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, *op. cit.*, p. 184 (30 août 1914) et p. 211 (8 octobre 1914)

²⁵⁹ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 92-93 ;

Voir aussi Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, *op. cit.*, p. 171 (22.8.1914)

²⁶⁰ Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, *op. cit.*, (25 août 1914), Adrienne Thomas, *Aufzeichnungen...*, *op. cit.*, p. 30-31

²⁶¹ Hedwig VOSS, *Im Dienste...*, *op. cit.*, p. 30, 34 et 38 ; José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 94 et 95

²⁶² José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, *op. cit.*, p. 92 ; Adrienne Thomas, *Die Katrin wird Soldat*, *op. cit.*, p. 254

²⁶³ Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, *op. cit.*, p. 21 ;

Ibid., *Die Katrin wird Soldat*, *op. cit.*, p. 213 (16 octobre 1914) ;

BArch, PH 15 / 21, „*Erlebnisse und Taten...*“ . *op. cit.*, 11 août 1914

Bahnhofsmissions

« Sans même s'en être rendu compte, Hedwig était debout sur le quai au milieu d'une foule dense de gens pressés. Elle commença à être inquiète, elle n'avait jamais vu autant de gens rassemblés. [...] »

À moitié assommée Hedwig se laissa pousser en avant en direction de la sortie, elle tenait crispée petite valise et parapluie. »²⁶⁴

Il ne s'agit pas encore d'une association à part entière, elle le deviendra officiellement le 14 mars 1916, mais plutôt une branche d'activité de différentes associations de protection des jeunes filles réunies sous la bannière des *Bahnhofsmissions*. C'est à Berlin que la première initiative a lieu en 1894, et en 1897 elle prend le nom officiel de *Kommission der Deutschen Bahnhofsmission*. Dès le début, ces missions obtiennent le protectorat officiel de l'impératrice allemande.

Les *Bahnhofsmissions* sont de confessions évangéliques (protestantes), catholiques et juives. Les missions locales sont créées et rassemblent des volontaires selon une de ces trois appartenances, même si leur aide s'adresse à toutes les femmes sans distinctions. Les missions protestantes sont en majorité tandis que les missions juives restent rares. Toutefois dès la fin du XIX^e siècle elles travaillent ensemble et éditent des affiches et des tracts communs.

Souvent fondées par des pasteurs ou des prêtres, les *Bahnhofsmissions* sont composées localement de petites équipes exclusivement féminines, comprenant majoritairement des volontaires. Pour les évangéliques, dont les membres sont entre 600 et 700 en 1914, environ 10 % des effectifs globaux sont considérés comme des travailleuses professionnelles, et donc en partie rémunérées²⁶⁵. Qu'elles soient considérées comme professionnelles ou comme simples auxiliaires (*Helferin*) les membres des *Bahnhofsmissions* actives sur le terrain sont nommées en interne les *Bahnhofsmissionarinnen* (missionnaires de gare).

L'objectif de la *Bahnhofsmission* est clair dès sa création, secourir et aider les jeunes filles et les femmes voyageant seules et notamment celles venant chercher du travail dans les grandes villes. En effet depuis le XIX^e siècle les migrations intérieures en Allemagne augmentent fortement vers les centres industriels, et beaucoup de jeunes filles viennent tenter leur chance à la

²⁶⁴ Dora THIELE, *Wohin? : Bilder aus der Bahnhofsmission ; nach dem Leben gezeichnet*, Berlin-Dahlem, Verb. Evang. Dt. Bahnhofsmission, 1918, p. 2-3 „Ehe sie sich's versah, stand Hedwig auf dem Bahnsteig inmitten einer eilenden, drängenden Menschenmenge. Etwas bange wurde ihr doch, so viele Menschen hatte sie noch nie zusammen gesehen. [...] Halb betäubt ließ Edwig sich vorwärts schieben dem Ausgang zu, kramphaft hielt sie Köfferchen und Schirm fest.“

²⁶⁵ Archiv des Evangelischen Werkes für Diakonie und Entwicklung (AEWDE), ADE, CA, Gf/St 85, 22. Bericht (mai 1914 - mai 1915) des « Evang. Verbandes zur Pflege der weiblichen Jugend Deutschlands » Ces travailleuses professionnelles sont désignées sous le terme « *Berufsarbeiterin* »

ville ou viennent s'y installer suite à une promesse d'embauche, par exemple en tant que couturière ou employée de maison (*Dienstmädchen*). Mais certaines de ces femmes sont trompées et à l'arrivée ces promesses d'embauches ne sont pas tenues ou les employeurs sont en réalité des exploitiers ou même pire des souteneurs qui les livrent à la prostitution. C'est donc parfois dès la descente du train, où elles étaient censées être attendues que ces jeunes femmes se retrouvent seules et démunies. Jusqu'à l'éclatement de la Première Guerre mondiale les *Bahnhofsmissions* vont venir en aide aux jeunes filles en les aiguillant dans leurs changements de train, en les réceptionnant dans des refuges non loin des gares, en leur cherchant un travail, voire un appartement et des meubles, les nourrissant, parfois même en leur payant une partie du billet de train pour les plus démunies. Elles vont aussi activement distribuer des écritures saintes, ou des lectures à caractère religieux et tout faire pour conserver ces femmes dans la religion et les bonnes mœurs. Mais un des grands devoirs de ces missions était de lutter contre cette migration féminine. Convaincre les jeunes filles que le mieux pour elles était de rester dans leurs villages, dans leur région d'origine, surtout si elles disposaient là-bas d'un emploi. Le slogan interne de la *Bahnhofsmission* à sa création est : *nicht muß, bleibe daheim.*“ (qui n'est pas obligé, reste chez soi)

La *Bahnhofsmission* édita dans ce sens des petites brochures, des tracts, et organisa même des visites dans les écoles en milieu rural pour expliquer aux jeunes filles que si la grande ville pouvait apparaître attirante, et prometteuse d'emploi et de bons salaires, en contrepartie elle était un lieu de perdition, de péchés, un lieu dangereux où beaucoup de mauvaises âmes cherchaient à abuser de leur naïveté. De plus depuis 1910, convaincues que la traite des femmes diminue quelque peu en ville, mais s'est déplacée à la campagne, les *Bahnhofsmissions* ont commencé à se développer aussi dans les gares des petites villes et des campagnes. On pourrait résumer un peu schématiquement en disant que les deux grandes peurs de la *Bahnhofsmission* sont la traite des femmes et la perte de la foi. C'est ainsi que la *Bahnhofsmission* percevait son action, essayer tout d'abord d'empêcher les filles de venir dans les grandes villes, surtout si elles n'étaient pas assurées d'un poste, et dans le cas où celles-ci viendraient quand même, alors être présent pour les réceptionner, les aider à garder la foi et les empêcher de mal tourner. En ce sens les *Bahnhofsmissions* sont comme des postes avancés de l'Eglise²⁶⁶.

De tendance clairement conservatrice, et créée en opposition à certaines associations sociales-démocrates d'aides aux jeunes filles, les *Bahnhofsmissions* prévoient de s'occuper des femmes sans distinction de classes ou de confessions. Toutefois elles furent créées dans le but

²⁶⁶ Wolfgang Reusch, *Bahnhofsmission in Deutschland 1897 - 1987: Sozialwissenschaftliche Analyse einer diakonisch-caritativen Einrichtung im sozialen Wandel*, Frankfurt am Main, Lang, 1988, p. 59

de protéger les jeunes bourgeoises et aristocrates, afin que ces jeunes filles ne soient pas déshonorées et ainsi ne mettent pas en danger les plans et la notoriété de leur famille. Une origine bourgeoise, voire aristocratique qui se ressent encore fortement entre 1914 et 1918, tant dans la composition des équipes que dans les réflexions sur la société, sur les évolutions politiques, notamment la fidélité à l'empire, la pudeur et le sens des valeurs.

Il s'agit donc, sur la plupart des lieux, de toutes petites équipes, certes reliées entre elles par une centrale (*Zentrale*) située à Berlin mais où chaque *Bahnhofsmision* dispose d'une grande indépendance et où la communication interne n'est pas encore très perfectionnée. Ce qui soude principalement les *Bahnhofsmissions* entre elles, ce sont les comptes rendus bi-annuels édités par la centrale. Ce sont les « *Rundschreiben* », qui composent une des sources principales de ce chapitre, et que chaque volontaire a le devoir de lire. La secrétaire générale tente également de faire la liaison en visitant les différentes équipes dans les gares et en participant à des conférences d'associations de jeunes femmes chrétiennes. Des conférences nationales bi-annuelles sont organisées pour tous les membres, mais beaucoup ne peuvent y être présents. L'unité se réalise également via les tracts, les affiches officielles éditées par la centrale et le port de l'insigne. Bien que la couleur jaune reste jusqu'à aujourd'hui la couleur officielle des *Bahnhofsmissions*, leurs membres sont identifiables grâce à une croix rose pour les protestantes et un nœud jaune et blanc pour les catholiques. Durant le conflit l'utilisation de brassards, imprimés de la croix ou du nœud, s'impose définitivement.

Les *Bahnhofsmissions* ne disposent que de peu de moyens matériels et dépendent financièrement des associations de défense des jeunes filles qui ont été à l'origine de leurs créations. À partir de 1916 et l'obtention du statut d'association chaque mission devra payer une cotisation à la centrale. Toutefois, et malgré des membres issus des classes favorisées, les finances restèrent faibles durant tout le conflit. Les moyens matériels de l'association restèrent très dépendants des missions qui lui sont confiées par l'Empire et de celles menées sous la tutelle de la Croix-Rouge.

En 1914, la centrale reconnaît quatre types différents de *Bahnhofsmissions*. Celles ayant un service permanent, ce qui n'est le cas que dans les très grosses villes, mais deviendra plus courant durant la guerre. Les *Bahnhofsmissions* qui ont un service trimestriel (*Quartal*). Elles sont présentes en gare aux quatre moments de l'année où les contrats des employés se terminent et où les déplacements et les recherches d'emploi sont donc plus nombreux. Puis celles présentes à des jours bien précis. Enfin les *Bahnhofsmissions* qui ne sont actives que sur demande. C'est-à-dire si on les prévient à l'avance par poste ou télégramme de venir chercher quelqu'un à la gare.

On a donc affaire à une association qui a investi l'espace de la gare, et en a fait son principal terrain d'action, bien avant la guerre et qui dispose d'un réseau en dehors puisqu'elle travaille avec d'autres associations de charité et de protection de la jeune fille, et ce même au-delà des frontières du *Reich*²⁶⁷.

Pour autant en 1914 les *Bahnhofmissions* sont en pleine restructuration interne et restent, malgré leurs 20 ans d'existence, encore assez méconnues du grand public.

Début de guerre

Au moment où la guerre éclate on compte 130 *Bahnhofmissions* protestantes animées par un peu plus de 650 missionnaires²⁶⁸. À la fin de la guerre on en décomptera 176, auxquelles s'ajoutent les missions catholiques et juives. Suite à la prise de contrôle militaire des gares, et l'investissement de ces lieux par la Croix-Rouge, la présence des *Bahnhofmissions* est remise en cause face à des autorités militaires ne les connaissant généralement pas et ne comprenant pas l'utilité d'une telle présence en gare. Si dans certaines villes, cela va se traduire par une interdiction d'accès à la gare²⁶⁹ dans la plupart des cas une demande à l'autorité militaire accompagnée d'une recommandation de la centrale suffit à conserver leur droit de présence.²⁷⁰ Ainsi, munies de leur brassard, les membres des *Bahnhofmissions* ont pu continuer leur action et passer les barrages militaires établis dans la plupart des gares. Les difficultés locales pour convaincre de leur utilité ont certainement été plus importantes que ne le laissent deviner les comptes rendus mais le parainage de l'impératrice et l'urgence du moment ont du jouer en la faveur des *Bahnhofmissions*.

En effet dans beaucoup de villes les gares sont bondées en ce début de mois d'août 1914 et les membres des *Bahnhofmissions* déjà présents ont su saisir l'occasion de dépasser leur rôle traditionnel en prêtant secours et assistance à toutes les personnes que le chemin de fer brasse en ce début de conflit : soldats, réfugiés, enfants perdus, vacanciers, étrangers tentant de rejoindre leur patrie. Les cas des jeunes filles, ayant fui la Belgique ou la France où elles travaillaient, sont souvent évoqués, mais également les familles fuyant l'avancée des Russes à l'est,

²⁶⁷ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915 (Breslau) ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, (Olmütz) ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p 6 -7 ; 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, (nouvelle de l'étranger) ; 25. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1919, p. 5-6 ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 43 a, Protokoll der II. Ausschuss-sitzung des Verbandes « Evang. Dte BM. EV. », 14 Mars 1917.

²⁶⁸ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, 22. Bericht (mai 1914 - mai 1915) des « Evang. Verbandes ... » *op. cit.*,

²⁶⁹ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, (Bronberg)

²⁷⁰ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 2

ainsi que des enfants séparés de leurs parents et qu'il faut nourrir et orienter²⁷¹. Une misère à laquelle les membres des *Bahnhofsmiissions* n'étaient pas du tout préparés et qu'ils n'avaient pas pu, à la différence des membres de la Croix-Rouge, imaginer en s'engageant.

Dans beaucoup d'endroits l'aide apportée s'adresse aussi aux soldats : distributions de nourriture, de *Liebesgaben* mais aussi réception des blessés et plus tard visites dans les *Lazarett*. Un aspect classique du travail des *Bahnhofsmiissions*, qui consiste à prendre contact en gare et le prolonger à l'extérieur, et qui s'applique maintenant aux soldats²⁷². Certaines *Bahnhofsmiissions* se chargent même de l'entretien des tombes des soldats morts dans les hôpitaux et dont la famille n'est pas présente sur place²⁷³. Cette aide aux soldats a pu se faire de façon spontanée mais s'est généralement traduite sous la forme d'un soutien de l'action de la Croix-Rouge. C'est donc une association de défense de jeunes filles qui se retrouve, par sa présence en gare et sa connaissance du lieu, à soutenir l'effort de mobilisation de l'Allemagne.

Bahnhofsmiission et Croix-Rouge

Les *Bahnhofsmiissions* font partie du *Nationaler Frauendienst*²⁷⁴, et par ce biais ont donc pu compléter les rangs de la Croix-Rouge en mettant à disposition leurs membres, puisque la Croix-Rouge était chargée d'organiser localement l'aide et de répartir les tâches entre les différentes associations. Il était donc possible de voir une membre de la *Bahnhofsmiission* munie de son brassard (imprimé) avec la croix rose travailler au milieu de membres de la Croix-Rouge, par exemple dans une station de rafraîchissement installée en gare ou pour préparer la nourriture pour les soldats de passage²⁷⁵. Cette coopération ne va pas s'établir sans heurts dans toutes les gares où les *Bahnhofsmiissions* sont présentes. Il y eut parfois des erreurs, comme durant les premiers jours de la mobilisation à Berlin où, pour participer à la distribution de nourriture et de boissons pour les soldats, les *Bahnhofsmiissions* mettent à disposition jusqu'à 60 aides qui leur sont renvoyées pour cause de non-utilité, avant de leur être réclamées dans l'urgence le soir même²⁷⁶.

²⁷¹ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 6, 10 (Stendal), 10-11 (Würzburg) ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 10 et 18-19

²⁷² Voir le cas d'Elberfeld in 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 19

²⁷³ Voir l'exemple de Dirschau (Tczew, Pologne) qui chaque mercredi et dimanche se consacre à cette activité in 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916

²⁷⁴ Heide Gerstenberger, *Zwischen Ankunft und Abfahrt: Zur Geschichte des Bremer Hauptbahnhofs*, Bremen, Ed. Temmen, 1989, p. 147 ; Bruno W. Nikles, *Soziale Hilfe am Bahnhof*, *op. cit.*, p. 110

²⁷⁵ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 5 (Bremen) ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 15 (Bremen) ; 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, (Bielefeld et Posen) ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 11 (Dirschau)

²⁷⁶ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 12

Il y eut surtout, semble-t-il, un temps d'adaptation nécessaire pour ces deux associations puisque dans certaines villes des difficultés sont apparues. Les *Bahnhofsmissions* semblent parfois envieuses envers la Croix-Rouge, sentiment doublé d'une crainte d'être concurrencées. Des difficultés qui semblent naturelles et « inévitables »²⁷⁷ pour la centrale qui les reconnaît mais préfère mettre en avant le fait que ce nécessaire travail commun a finalement eu lieu. Une réussite due au travail patient des *Bahnhofsmissions* qui ont su se rendre utiles dans plein de domaines et auprès de groupes de personnes dont la Croix-Rouge ne pouvait ou n'avait pas le temps de s'occuper²⁷⁸. Une aide non négligeable donc et renforcée par le fait que selon la *Bahnhofsmission*, la Croix-Rouge avait « un talon d'Achille » puisque ses membres présents à la gare ne pouvaient en sortir, au contraire des membres des *Bahnhofsmissions* qui disposaient, de plus, d'un bon réseau d'assistance en dehors des murs du bâtiment voyageur²⁷⁹.

Malgré ces difficultés rencontrées, la coopération avec la Croix-Rouge s'est dans l'ensemble très bien déroulée²⁸⁰, notamment auprès des réfugiés, la Croix-Rouge déléguant beaucoup de travail aux *Bahnhofsmissions* sans pour autant se décharger de sa mission au niveau matériel puisqu'elle fournit argent et nourriture²⁸¹. De plus, tout en admettant ces difficultés apparues çà et là, la *Bahnhofsmission* reconnaît que cette coopération lui a permis d'être plus visible et de se faire connaître du grand public et également reconnaître des autorités. « De par son travail commun avec la Croix-Rouge la *Bahnhofsmission*, dont peu connaissaient l'existence, devint plus connue. Particulièrement au début de la guerre on fut très surpris de trouver des dames, qui étaient bien plus familiarisées avec la gare que toutes les forces aidantes que la guerre avait rendues mobilisables »²⁸². Une reconnaissance et une visibilité en tant qu'association mais également de leur travail originel²⁸³. Les *Bahnhofsmissions* se réjouissent pour leurs membres qui

²⁷⁷ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 5 „Es liegt auf der Hand, ebenso, daß durch dieses Zusammentreffen Schwierigkeiten nicht ausbleiben konnten.“ « Il est évident, également, qu'à travers cette rencontre des difficultés ne pouvaient être évitées ». Voir aussi le résumé en fin de guerre in 25. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1919, p. 3 (Geschäftsbericht 1914-1918)

²⁷⁸ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 5 ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 13 (Magdeburg) Voir également 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 22 (Gera) ; 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 7 (Frankfurt-am-Main)

²⁷⁹ 25. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1919, p. 3 (Geschäftsbericht 1914-1918)

²⁸⁰ Bruno W. Nikles, *Soziale Hilfe am Bahnhof*, op. cit., p. 113

²⁸¹ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, Kreuz ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 2, 9-12, 16, 18, 19, 22, 23 ; 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Bielefeld. ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Dirschau, Döbeln, Essen ; Freiburg, p. 14, 15, 16 (Hannover) ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Cöln, Dirschau, Leipzig ; 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 12, 14 ; 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, Hannover, Königsberg ; 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, Zoppot ; 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, Darmstadt ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 63, Protokoll n° 7, 26 février 1919, p. 5 (Würzburg)

²⁸² 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 18 (Cassel) „Durch das gemeinsame Arbeit mit dem RK wurde die BM, von deren Existenz nur wenige wissen, bekannter. Besonders am Anfang war man hoch erstaunt, Damen mit dem Armbinde zu finden, die viel heimischer am BHF waren, als alle die helfende Kräfte, welche der Krieg mobil gemacht.“

²⁸³ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 8 ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 16, Protokoll 1916 p. 5

devraient après la guerre voir une augmentation de l'intérêt pour leur travail. Pour la centrale, les personnes qui s'intéressent au travail de l'association sont autant de « nouveaux amis » de gagnés²⁸⁴. En effet si c'est surtout dans les premiers mois de la guerre que les membres des *Bahnhofsmissions* vont travailler auprès des soldats, à l'exception de certaines gares où ce travail restera une constante, elles vont rapidement être renvoyées à leur rôle plus modeste d'aide aux civils. Et si les membres dirigeants de la *Bahnhofsmission* semblent accepter ce rôle plus modeste²⁸⁵, au fil des lectures des comptes rendus, on peut sentir pointer une certaine jalousie envers la Croix-Rouge. Les *Bahnhofsmissions* ne manquent pas les occasions de se mettre en avant quand ils ont réussi à faire mieux que la Croix-Rouge dans la résolution d'un problème ou à la remplacer tout aussi efficacement²⁸⁶.

Réduction de l'activité

La Croix-Rouge reste plus connue du grand public et dans les gares beaucoup de civils continuent à s'adresser de préférence à leurs membres, qui les renvoient alors vers ceux des *Bahnhofsmissions*²⁸⁷. En effet même si certaines villes, comme Brême, peuvent affirmer que le travail direct avec les troupes a été abandonné en raison du retour massif de leur travail auprès des civils²⁸⁸, il semble bien que dans la plupart des lieux le choix ne leur a pas été laissé. La Croix-Rouge s'occupe en priorité des soldats et une fois la folie des premiers mois surmontée les membres de la *Bahnhofsmission*, venus en renfort et ne s'avérant plus nécessaire, durent alors, en quelque sorte, s'effacer. Pour autant la Croix-Rouge continue de les solliciter mais pour de petits et simples services. À Cassel, alors que les premiers mois de guerre ont apporté une activité importante avec les réfugiés et les familles de soldats, l'un des deux événements les plus marquants de l'hiver 1915-1916, et ayant procuré une « réelle joie »²⁸⁹ à la responsable de la *Bahnhofsmission*, resta ce soir où elle fut appelée par la Croix-Rouge, pour apporter une bible à un blessé. À Stendal les premières semaines consacrées aux soldats et à un travail commun avec la Croix-Rouge, qui semble avoir enthousiasmé les membres de la *Bahnhofsmission* locale, laissent place à une aide aux réfugiés et aux familles de soldats. Cependant au milieu de l'automne 1914 l'activité semble

²⁸⁴ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 5

²⁸⁵ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 16 (Bremen)

²⁸⁶ Voir le cas de ces six jeunes Würzbourgeoise, qui étaient en Belgique au déclenchement de la guerre et dont la *Bahnhofsmission* a réussi à retrouver la trace et à les ramener à leur parents alors que la Croix-Rouge et le ministre des affaires étrangères avaient échoué. 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, p. 16-17 (Würzburg) ; 17. *Rundschreiben der DBM*, Octobre 1915, p. 9 (Breslau)

²⁸⁷ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 16

²⁸⁸ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 16

²⁸⁹ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 11 « So war es mir wirklich eine Freude, als... »

bien réduite : « Maintenant l'assistance de la Croix-Rouge est consacrée aux guerriers blessés, mais pour la *Bahnhofsmision* il y aura toujours du travail en cette grande et sérieuse période ; ainsi on nous a confié pour demain un garçonnet voyageant seul, dont le père est en campagne (au front) »²⁹⁰.

Même si depuis l'éclatement du conflit, les jeunes filles ne sont plus les seules cibles des *Bahnhofsmissions*, qui se mettent clairement à disposition de toute personne faisant appel à leurs services, civils comme soldats, les chances de se rendre utiles ont diminué pour de nombreuses *Bahnhofsmissions*. Durant les 9 premiers mois de guerre la baisse du nombre de jeunes filles voyageant seules est signalée par beaucoup de villes²⁹¹, ce qui n'empêche pas la création de nouvelles missions tout au long du conflit. Certaines missions se retrouvent avec une activité réduite au néant²⁹² tandis qu'une ville importante comme Mannheim ne fonctionne plus que sur demande, et attend la fin de la guerre pour reprendre un service plus régulier²⁹³. Dans certaines villes, le manque de personnel pour les *Bahnhofsmissions* a pour conséquence des services en gare moins fréquents ou moins longs²⁹⁴.

À l'aube du deuxième hiver de guerre, une ville comme Brême, au contraire de ses déclarations six mois plus tôt, admet que son activité a énormément baissé. Une activité qui se limite principalement à donner des indications d'ordre pratique sur la gare ou sur le nombre de changements à effectuer lors d'un trajet. La responsable tente alors de convaincre dans son compte rendu que même si certains membres peuvent penser que « cela est ennuyeux s'il ne se passe pas plus »²⁹⁵ la *Bahnhofsmision* ne fait jamais « rien » et qu'il faut apprendre à vivre avec la gare et à en passer par ces petites choses pour apprendre à en connaître d'autres²⁹⁶. Mais le summum est atteint par Cassel dont le « travail de guerre » dépend énormément des départs de troupes, mais pas en raison des soldats, dont la Croix-Rouge s'occupe, mais bien en raison des familles de la région qui viennent dire au revoir à leurs soldats et qui souvent doivent attendre longtemps en gare le convoi tant espéré. Le compte rendu de cette ville est rédigé d'une manière à

²⁹⁰ 15. *Rundschreiben der DBM*, p. 10 (Stendal). „Nun gilt die Fürsorge des Roten Kreuzes den verwunderten Kriegern, für die BM aber wird in dieser ersten großen Zeit wohl immer Arbeit sein ; so ist uns für morgen ein allreisender Knabe, dessen Vater im Felde ist, anempfohlen, usw.“

²⁹¹ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p 6 Frankfurt Oder et p. 9 Neustrelitz ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 18 (Dessau) ; Seul Berlin semble en attirer un peu plus qu'en 1913, voir les chiffres in 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 12 (Berlin)

²⁹² 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 22 (Godesberg et Halle)

²⁹³ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 24 (Mannheim) ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p 17 (Mannheim, 9 demande en 6 mois)

²⁹⁴ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 24 (Mannheim) ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p 17 (Mannheim, 9 demande en 6 mois)

²⁹⁵ „das ist ja langweilig, wenn's weiter nichts gibt.“

²⁹⁶ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Bremen ; 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, p. 20

laisser penser que cela nécessite une aide toujours plus intense de leur part alors que finalement elle se limite principalement à un mot de soutien aux familles, parfois à offrir un lait chaud aux enfants et du thé aux mères, ou encore leur prêter du tissu pour se couvrir. Des aides qui sont d'ailleurs, la plupart du temps, proposées par la *Bahnhofsmission* et non pas sollicitées par le public²⁹⁷.

Six mois plus tard, en mai 1916, l'activité ne semble pas avoir vraiment augmenté²⁹⁸, certaines *Bahnhofsmissions* comme Schwerin lançant même un appel dans le compte rendu bi-annuel pour savoir comment continuer à éveiller l'intérêt pour leur cause malgré le très peu de voyages entrepris par des jeunes filles²⁹⁹. Une baisse qui touche même Berlin³⁰⁰ et que confirme Weimar, qui comme beaucoup d'autres villes a vu son activité très réduite une fois que l'aide aux soldats lui fut retirée³⁰¹. Face à cet état de fait, dans certaines villes, elles tiennent à réaffirmer leur volonté d'aider, preuve de leur haut sens du sacrifice chrétien, même si cela se traduit par une simple présence³⁰².

Un an plus tard au printemps 1917, certaines missions continuent à vouloir se rendre absolument utiles³⁰³, prétextant parfois une demande d'aide certes en baisse mais plus urgente³⁰⁴, et continueront jusqu'à la fin du conflit, dans ce qui ressemble à du déni³⁰⁵, à ne pas voir que la raison d'être originelle des *Bahnhofsmissions* ne justifie plus leur présence dans beaucoup de gares³⁰⁶.

Afin de lutter contre cette activité trop réduite la *Bahnhofsmission* va trouver de nouvelles façons de se rendre utile en élargissant une fois de plus le public ciblé et en attendant la paix, tant espérée, et donc la démobilisation que l'association commence déjà à préparer. Elle va également mettre le plus possible en avant dans ses comptes rendus les secteurs et les lieux où les *Bahnhofsmissions* sont réellement actifs.

²⁹⁷ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, p 10 (Cassel) ; Voir également les chiffres faibles pour l'année 1915 in 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p 11 (Cassel)

²⁹⁸ Voir par exemple 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Baden-Baden, Heidelberg, Itzehoe

²⁹⁹ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Schwerin ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 18

³⁰⁰ Voir 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 8 (Berlin)

³⁰¹ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Weimar

³⁰² 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 14 (Freiburg) ; Voir également 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Würzburg, Guben et Sangerhausen

³⁰³ 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 18 (Cassel)

³⁰⁴ 22. *Rundschreiben der DBM*, mai 1918, p. 9 (Düsseldorf)

³⁰⁵ 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 8 (Cassel)

³⁰⁶ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 1-2

Maintien d'une activité d'aide aux civils isolés et aux enfants

Selon les périodes, mais aussi selon les lieux, l'activité des *Bahnhofmissions* a pu énormément varier. Les *Bahnhofmissions* revendiquant une activité encore importante durant la guerre sont soit proches des frontières belge ou française³⁰⁷ soit situées sur un axe ferroviaire important³⁰⁸. Toutes admettent que le nombre de jeunes filles qui voyagent est en baisse. Dans certaines villes, elles restent très occupées par le passage des troupes en gare pour les nourrir³⁰⁹, pour les aider à trouver leur lieu de repos pour la nuit ou écrire des cartes postales³¹⁰. Des missions que les Croix-Rouge délèguent volontiers au *Bahnhofmissions* quand leurs effectifs ne permettent pas de s'en occuper elles-mêmes. Il faut donc différencier l'aide que la *Bahnhofmission* a pu offrir à des personnes privées et isolées et l'aide demandée par l'État allemand, via la Croix-Rouge ou le commandement militaire, pour des transports précis de personnes, comme les soldats ou des travailleurs³¹¹.

D'autres *Bahnhofmissions* secourent et accueillent encore beaucoup de jeunes filles comme la mission de Cologne qui avance un chiffre de 854 femmes pour l'année. Toutefois ces chiffres concernent le refuge (*Heim*) de la mission, qui se trouve en dehors de la gare, et ne signifient donc pas que ces jeunes femmes aient été réceptionnées en gare, à la différence des 130 enfants voyageant seuls et des 86 étrangères que la *Bahnhofmission* a aidés lors de leur passage en gare³¹². Plus la guerre avance plus la centrale demande aux *Bahnhofmissions* de fournir des chiffres sur l'aide apportée. Malheureusement ceux-ci sont souvent peu détaillés et une indication simple et rapide a pu être comptabilisée au même titre qu'une réelle aide apportée à un civil en détresse. D'autant que cette aide est souvent à l'initiative des membres des *Bahnhofmissions* qui cherchent coûte que coûte à se rendre utiles. Ainsi la mission d'Hagen a fourni 3 549 fois de l'aide en 1915 et 1916³¹³, c'est-à-dire, si l'on calcule, moins de 5 personnes « aidées » par jour. Bielefeld se « réjouit de l'augmentation du travail »³¹⁴ principalement de l'aide apportée à des gens arrivant en gare sans ressources. Si cette mission est choquée du nombre de gens voya-

³⁰⁷ Heidelberg, Bielefeld, Cologne, Duisburg, Hagen, Düsseldorf

³⁰⁸ Frankfurt-am-Main, Magdeburg, Dirschau

³⁰⁹ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 18 (Dirschau) ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 13 et 17 (Magdeburg)

³¹⁰ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 21-22 (Frankfurt-am-Main)

³¹¹ Voir l'exemple révélateur de Magdeburg in 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 17

³¹² 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 15 (Cologne)

³¹³ 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 16-17 (Hagen)

³¹⁴ „Auch während des verfloßen halbes Jahres hat die Arbeit nicht geruht, im Gegenteil sie mehrt ich zu unserer Freude.“

geant sans moyens, la prise en charge de deux personnes dans la même après-midi semble être le record pour les six mois ayant précédé mai 1916. Certaines *Bahnhofsmiissions* qui semblaient connaître une recrudescence de leur activité en début de conflit voient celle-ci diminuer dès 1915, à l'instar de celle d'Heidelberg. La mission locale se renforce en personnel et doit même augmenter son temps de présence en gare dans les premiers mois. Cependant elle ne compte, par la suite, plus que quelques jours d'activité en plusieurs mois pour, par exemple, venir en aide à des étrangers expulsés ou prendre en charge des femmes et des filles qui reviennent en Allemagne après leur internement en France.

Déjà en action auprès des enfants réfugiés depuis le début du conflit, les *Bahnhofsmiissions* se sont vu confier dans plusieurs villes le ravitaillement, surtout en boissons, des enfants citadins envoyés à la campagne par l'association « *Landaufenthalt für Stadtkinder* »³¹⁵. Pour amoindrir les effets de la dégradation du ravitaillement en ville, à partir de 1916, des milliers d'enfants vont être envoyés durant l'été dans les campagnes allemandes³¹⁶. Lors de leurs passages en gare ces convois, qui selon les étés et les lieux ont pu varier de 40 à 1 300 enfants, sont accueillis par les *Bahnhofsmiissions*. Les rares témoignages de cette activité dévoilent une occupation bienvenue dans le quotidien des *Bahnhofsmiissions*. Les missionnaires servent avec plaisir ces enfants dont certains ont des discours émouvants quant à leur situation quotidienne³¹⁷. Les sources consultées ne permettent pas d'en savoir plus sur cette mission qui, parmi d'autres, a été confiée à la *Bahnhofsmiission*.

Munitionsarbeiterinnen et Eisenbahnbeamtinnen

À partir de l'hiver 1916-1917, suite à la mise en place du plan Hindenburg, les mouvements de travailleurs et surtout de travailleuses vont connaître un regain. Les bons salaires proposés dans les usines de guerre attirent beaucoup de femmes. Les munitionnettes (*Munitionsarbeiterinnen*) retiennent alors particulièrement l'attention des *Bahnhofsmiissions* qui les réceptionnent³¹⁸ et les encadrent en leur présentant leurs foyers, leurs associations partenaires et leurs différentes activités en dehors de la gare³¹⁹. Elles vont aussi avoir l'occasion d'effectuer un travail de secours auprès de certaines jeunes filles qui reviennent en gare démunies et dans le besoin

³¹⁵ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, Document 43 a, *op. cit.*, « Séjour à la campagne pour les enfants de la ville »

³¹⁶ 25. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1919, p. 4

³¹⁷ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre, 1917, p. 5 (Bielefeld), 7 (Frankfurt-am-Main), 8 (Flensburg), 11 (Stettin); AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, Protokoll n° 5, 7 mars 1918, p. 7

³¹⁸ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 6 (Dresden); 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 16-17 (Hagen); AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 53, Protokoll n° 4, 11 octobre 1917, p. 6-9.; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, *op. cit.*, p. 3 et 8

³¹⁹ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 6 (Dessau)

puisqu'il n'ayant pas trouvé de places dans les usines ou n'ayant pas supporté physiquement la charge de travail³²⁰.

Ce travail effectué auprès des munitionnettes se rapproche fortement de celui engagé avec les employées féminines du train, des postes et du télégraphe qui vont, à partir de décembre 1916, circuler plus massivement à travers l'Allemagne. Ces femmes semblent majoritairement engagées comme contrôleuses mais elles peuvent également travailler dans les ateliers, par exemple comme serrurières, ou être assignées au nettoyage des voitures³²¹. C'est donc dès décembre 1916 que les *Bahnhofsmiissions* évangéliques, en coopération avec deux autres associations évangéliques³²², se préoccupent du devenir de ces femmes. Avant même leur coopération officielle via la création du comité pour les employées du chemin de fer³²³, en juin 1917, ces trois associations sont déjà actives localement. Ce travail est presque comme un retour aux sources pour les *Bahnhofsmiissions* puisque, même si le public diffère parfois, les méthodes et les objectifs sont les mêmes qu'avant guerre. Il ne s'agit pas seulement de réceptionner ces femmes et ces jeunes filles à leur arrivée en gare. Ceci n'est en réalité que la première étape, la prise de contact avec ces femmes, déjà garanties d'un travail mais qui, à l'instar de celles venant en chercher avant-guerre, se retrouvent loin de chez elles et donc sans cadre familial. Leur but est donc de garder le contact avec ces femmes, et pour cela des fêtes de Noël furent organisées spécialement pour elles en 1916³²⁴. Chants, petites collations, même des distributions de cadeaux, et bien évidemment de textes religieux, furent au programme. Ces réunions festives se répétèrent à l'occasion d'autres fêtes religieuses comme Pâques ou la Pentecôte.

Au cours de l'année 1917, alors que cette aide aux employées se structure à l'échelle nationale et commence à être en partie financée par le *Kriegsamt* (office de guerre)³²⁵, les *Bahnhofsmiissions* continuent de tisser des liens avec ces femmes. Leurs membres ne se contentent pas d'encourager les cheminotes à garder le contact avec elles. Elles leur rendent visite dans leurs salles de repos, qu'elles se permettent même d'aménager quand celles-ci sont communes avec

³²⁰ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Leipzig ; 20. *Rundschreiben der DBM*, novembre, avril 1917, p. 15 (Duigsburg)

³²¹ Voir par ex 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 16

³²² « Verein der freundinnen jungen Mädchen. » et « Evangelischer Verband zur Pflege der weiblichen Jugend Deutschlands. »

³²³ Ausschuss für Eisenbahnbeamtinnen qui deviendra à la fin de la guerre le Ausschuss für Verkehrsbeamtinnen AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, Protokoll n° 6, 14 novembre 1918

³²⁴ 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 20-21 ; 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 13 ; 22. *Rundschreiben der DBM*, mai 1918, p. 14-15

³²⁵ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 53, op. cit. ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, op. cit.,

celles des employés masculins³²⁶, et tentent de leur faciliter la vie quotidienne par de petits services. Ceux-ci sont multiples. Les refuges des *Bahnhofsmiissions*, où ceux spécialement créés pour les employées du rail³²⁷ proposent des repas³²⁸ ou des après-midi thé, mettent à disposition des machines et des pièces pour la couture ainsi que des espaces pour rédiger le courrier. Les discussions personnelles ou en groupe, à la base du travail des *Bahnhofsmiissions*, sont toujours encouragées. Elles peuvent avoir lieu dans les refuges, dont certains ont des permanences (*Sprechstunden*), ou lors de soirées hebdomadaires proposées par des distributions de tracts. Si ces employées des trains et des postes ne s’y rendent pas, ce sont les missionnaires qui viennent à elles sur leur lieu de travail ou à leurs domiciles. C’est un des services souvent mis en avant dans les comptes rendus et qui semble être apprécié par ces femmes. Les missionnaires viennent les voir lorsqu’elles sont malades et s’occupent des enfants. Une multitude d’autres services sont rendus par les membres des *Bahnhofsmiissions*, ainsi que par les assistantes sociales (*Wohlfahrtspflegerin*) spécialement formées et engagées pour renforcer le travail du comité pour les employées du chemin de fer. Services qui vont des dons de gants de cuir et de brosses pour les mains, à l’enseignement de la géographie en passant par la mise en consigne d’objets de valeur³²⁹. Les missionnaires peuvent aussi servir de médiateur entre les employées et les services administratifs du chemin de fer qui semblent assez soucieux du bien-être de leurs employées³³⁰. La distribution et mise à disposition de lectures variées, mais pour beaucoup à caractère religieux, restent également très importantes³³¹.

Comme d’habitude les *Bahnhofsmiissions* ont eu le souhait de préserver l’honneur des jeunes femmes et de les maintenir dans la religion³³². Par l’intermédiaire du comité pour les employées du chemin de fer, la centrale cherche donc à influencer le *Kriegsamt* en émettant le souhait que les femmes de moins de 21 ans ne soient pas engagées et que les futures employées soient obligées d’habiter dans des refuges³³³. Elle donne également son avis quant à la dureté du travail ou aux nombres de jours de congé jugés insuffisants³³⁴. Ces avis ne sont pas toujours pris en

³²⁶ ce qui a du être souvent le cas puisque les gares avaient été construites pour un personnel masculin.

Voir à ce propos 22. *Rundschreiben der DBM*, mai 1918, p. 15 ; et un exemple d’aménagement in 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 16

³²⁷ Voir l’exemple de Stuttgart in 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 13 ; 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 14 ; 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 16

³²⁸ Stuttgart en servirait 100 le midi une quarantaine le soir 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 14

³²⁹ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 6 et 13 ; 22. *Rundschreiben der DBM*, mai 1918, p. 15 ; 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 15 ; 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, Sangerhausen

³³⁰ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 13 ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 53, *op. cit.*, p. 9

³³¹ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, *op. cit.*, p. 8

³³² *Ibid.*, document 53, *op. cit.*, p. 8

³³³ *Ibid.*, document 46

³³⁴ 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 14

compte par les autorités³³⁵, une des raisons qui poussent les *Bahnhofsmiissions* à agir auprès de ces jeunes filles pour les conserver dans le droit chemin. Comme toujours les missionnaires se veulent gardiennes de la morale et de la religion, en encourageant ces femmes à prier et à assister aux messes, en les formant aux travaux ménagers ou encore en tentant de les convaincre de ne pas dépenser leurs économies³³⁶, et de ne pas traîner dans les bars³³⁷. Une missionnaire témoigne : « Elles travaillent, en guerre, volontiers pour le train mais aucune ne désire y rester. La plupart veulent se former à l'économie domestique pour devenir de bonnes épouses »³³⁸. Si cette missionnaire a entendu ces propos « avec joie », il semble qu'elle a tendance à généraliser puisque cela lui a été confié par seulement trois cheminotes. À la lecture des comptes rendus, qui ne manquent pas de souligner systématiquement les bienfaits de leur action, les demandes et les bons retours de la part des cheminotes, on sent tout de même percer une certaine résistance de la part de nombreuses jeunes femmes.

Ont-elles eu un sentiment de rejet envers ces bourgeoises « punaises de sacristie » exerçant leur prosélytisme ou se prenaient-elles « pour des hommes »³³⁹ comme l'affirment certaines missions choquées que des femmes se refusent aux travaux classiques des ménagères, comme la couture ? Il est impossible de le savoir mais il est clair que les *Bahnhofsmiissions* et leurs idées très conservatrices et très pieuses n'ont pas été bien accueillies partout et par toutes³⁴⁰. Toutefois cela n'empêcha pas les missionnaires de poursuivre leur mission aussi longtemps que ces femmes, qu'elles comparent volontiers à des soldats³⁴¹, furent actives sur le réseau ferré. Durant la guerre, les *Bahnhofsmiissions* éditèrent quatre tracts, dont les stocks n'ont pas été épuisés³⁴², à l'intention des 100 000 femmes qui furent employées dans le chemin de fer. Beaucoup se sont vu proposer pour deux *Pfennigs* (deux centimes de mark) le cahier d'orientation de la *Bahnhofsmiission* (*Orientierungsheftchen*) imprimé plus globalement pour toutes les jeunes filles en transit. Au-delà de la volonté de contact avec ces femmes et de leur maintien dans la religion et les bonnes mœurs, les missionnaires espéraient fortement que ces employées, rompues au discours de l'association, les aideraient en orientant les jeunes femmes en transit vers les *Bahn-*

³³⁵ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, Document 43 a, *op. cit.*, p. 2

³³⁶ une missionnaire parvient même à se faire confier le livret d'épargne d'une cheminote in 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 14 (Siegen)

³³⁷ 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 14

³³⁸ 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 13 (Halle) « Sie arbeiten im Krieg gern auf dem Bahn, aber keine möchte dort bleiben. Meist wollen sie sich in der Hauswirtschaft ausbilden um den Männern gute Frauen zu werden »

³³⁹ 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 13

³⁴⁰ Voir par exemple 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 14 et 16

³⁴¹ ainsi que le représentant des employés du chemin de fer qui les désigne comme le « Weibliche Heer », l'armée féminine, AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, *op. cit.*, p. 8

³⁴² 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 18

hofsmissions ou seraient en capacité de les conseiller elles-mêmes.

Etappenhelferin

Après les munitionnettes et les employées des postes et des chemins de fer, les *Bahnhofsmis-*
sions vont également s'engager, à partir de décembre 1916, auprès des femmes et jeunes filles
allemandes engagées dans le service d'aide patriotique³⁴³ et qui furent envoyées dans les terri-
toires occupés. Elles devaient soulager la tâche des soldats dans les *Etappe* et ainsi en libérer une
partie pour le front. Ces femmes sont dénommées plus vulgairement sous le nom d'auxiliaire
des *Etappe* (*Etappenhelferin*). Au vu des bruits qui circulent à leur sujet et de leur réputation
de femmes aventureuses et aux mœurs légères³⁴⁴, on comprend que les *Bahnhofsmis-*
sions aient tenu à les accompagner dans leur mission. Avant même d'en obtenir l'autorisation elles tentent
d'influencer les autorités, comme pour les employées du chemin de fer, pour ne pas sélection-
ner de femmes trop jeunes (moins de 21 ans), de ne prendre que des femmes de confiance et
de les forcer à vivre dans des refuges. Un avis, entraînant une sélection trop précise, qui ne fut
pas pris en compte alors que ces auxiliaires étaient un peu plus de 17 000 en septembre 1918³⁴⁵.
Le travail effectué auprès de ces femmes est sensiblement le même que pour les employées
du chemin de fer : contact, tentative de maintien dans la religion et les bonnes mœurs, petits
services, discussions, et distribution de lectures principalement religieuses. Dans ce but, des
refuges vont également être ouverts par l'association et/ou être entretenus par elle³⁴⁶. Les mis-
sionnaires vont être présentes dans les territoires occupés à l'Est, en Belgique et en France. Elles
étaient 37 en mars 1918³⁴⁷, puis 50 en mai 1918³⁴⁸. En tout, les *Bahnhofsmis-*
sions ont envoyé 120 de leurs membres pour effectuer cette mission dans les différents territoires occupés³⁴⁹.

Il y a un dernier type de femmes auxquelles la *Bahnhofsmis-*
sion s'adresse. La secrétaire géné-
rale a visité plusieurs prisons où des femmes étrangères étaient captives. Une initiative prise par
l'association et qui permit d'apporter du réconfort moral, notamment par la prière commune,
et matériel à ces femmes prisonnières³⁵⁰. Une activité stoppée brutalement quand la révolu-

³⁴³ « im vaterlandsdienst beschäftigten deutschen Frauen und Mädchen in den besetzten Gebieten. »

³⁴⁴ Voir l'étude et l'analyse très intéressante in Karen Hagemann, Heintz-Front, *op. cit.*, p. 110-121

³⁴⁵ Ute Daniel, *Arbeiterfrauen in Der Kriegsgesellschaft: Beruf, Familie und Politik im Ersten Weltkrieg*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1989 p. 93

³⁴⁶ il y a par exemple 48 places à Bruxelles, un petit refuge à Liège (Lüttlich) et à Anvers (Antwerpen) 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 12

³⁴⁷ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, *op. cit.*, p. 5

³⁴⁸ 22. *Rundschreiben der DBM*, mai 1918,

³⁴⁹ 25. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1919, p. 4

³⁵⁰ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, Unna ; 25. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1919, p. 4 ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, *op. cit.*, p. 6

tion allemande de novembre 1918 éclata, notamment en raison de l'ouverture non prévue de nombreuses prisons³⁵¹.

Ces activités annexes (employées du chemin de fer, munitionnettes, *Etappenhelferin*) prirent une place toujours plus importante dans les comptes rendus de l'association et dans les voyages de la secrétaire générale. En effet le travail auprès des jeunes femmes, but originel de l'association, redevenait alors plus concret et, surtout, entraînait un travail en commun avec le *Kriegsamt* et donc une reconnaissance du travail des *Bahnhofsmissions*³⁵². Reconnaissance et assise de leur place en gare sont justement des mots-clefs de cette association.

Reconnaissance et visibilité

Les activités des *Bahnhofsmissions* ont donc été multiples durant le conflit. Un conflit qui semble toutefois être en partie bénéfique à l'association qui cherche en permanence à augmenter sa visibilité et asseoir sa présence en gare. Ceci explique que les comptes rendus des *Bahnhofsmissions* évoquent, dès qu'ils en ont l'occasion, le soutien et/ou la reconnaissance de la part de personnages importants ou de dirigeants, en premier lieu l'impératrice, dont le parrainage est signalé en en-tête de chaque numéro³⁵³. Que ce soit une princesse³⁵⁴ ou un haut fonctionnaire³⁵⁵ qui loue ou encourage l'action de l'association lors des voyages de la secrétaire générale, cela est traduit par la centrale comme une reconnaissance officielle. Une reconnaissance officielle qui est, par exemple, très mise en avant au sujet de leur coopération avec le *Kriegsamt* pour les opérations concernant les munitionnettes ou les cheminotes³⁵⁶. Obtenir la confiance des autorités pour ces missions représente pour les *Bahnhofsmissions* une certaine consécration même si par la même occasion le *Kriegsamt* les cantonne à cette tâche. En novembre 1918, la *Bahnhofsmission* est également très fière de signaler les dons respectifs de 500 et 100 marks du ministère de la Culture et du ministère de la Justice « en reconnaissance des services rendus par la *Bahnhofsmission* lors des visites aux prisonniers étrangers »³⁵⁷. Une reconnaissance que la *Bahnhofsmission* affectionne particulièrement, et qu'elle ne manque également pas de signaler³⁵⁸, est celle des

³⁵¹ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 63, *op. cit.*, p. 5

³⁵² La *Bahnhofsmission* s'assure par exemple de ne pas être éclipsée par les autres associations pour le travail fourni auprès des *Etappenhelferin*. AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 39, février 1917

³⁵³ Voir aussi le signalement d'un mot de remerciement de la Kaiserin in 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 20

³⁵⁴ Voir par exemple 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Dessau

³⁵⁵ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 5

³⁵⁶ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, Document 43 a et b, *op. cit.*, ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 53, *op. cit.*, p. 4

³⁵⁷ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, *op. cit.*, p. 2-3 « in Anerkennung der durch die Besuche der ausländischen Gefangenen durch die DBM geleisteten Dienste. »

³⁵⁸ Voir par ex 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Göttingen et Unna i. W

compagnies de chemin de fer, qui se traduit généralement par la cessation à l'association d'une pièce au sein de la gare³⁵⁹.

La mission de Brême est la première à en signaler fièrement l'obtention et donne même une description précise de cette pièce attachée à la salle d'attente de 3^e et 4^e classes, et aménagée en deux pièces par les soins de l'équipe locale³⁶⁰. D'autres missions obtiendront des pièces durant le conflit³⁶¹, et ce phénomène va s'accélérer dans la dernière année de guerre. Comme souvent les autorités et les compagnies de chemin de fer semblent plus disposer à prêter attention et à soutenir l'action des *Bahnhofsmissions* quand celles-ci leur sont vraiment utiles. Ainsi par le travail avec les munitionnettes et les cheminotes, mais aussi au moment de la démobilisation, plusieurs missions vont se voir attribuer une pièce au sein de leur gare³⁶². Des pièces qui leur furent souvent reprises une fois l'urgence du moment passée. Certaines compagnies n'attendant même pas la fin du conflit pour retirer la pièce aux *Bahnhofsmissions*. Au contraire la guerre et la place centrale de la gare servent d'argument pour récupérer les locaux alloués à l'association³⁶³. Pour les *Bahnhofsmissions* la reconnaissance de leur action se traduit aussi par un travail commun avec les employés des compagnies, qui doivent, dans l'idéal, orienter les voyageurs qui ont besoin d'aide vers les membres des *Bahnhofsmissions*³⁶⁴.

Face à la baisse importante d'activité dans certaines gares, pas toujours étrangère à la présence de la Croix-Rouge, la centrale exige des missions locales qu'elles fassent acte de présence : « C'est tout de même très regrettable, si la *Bahnhofsmission* devait, pour cette raison (présence de la Croix-Rouge), ne plus se laisser voir à la gare pendant des semaines, des mois voire des années. Elle perd ainsi tout contact avec les fonctionnaires, leur devient étrangère et perd peut-être même ses vieux droits historiques, qui n'ont pas toujours été fixés par écrit. Nous prions vivement, même si la nécessité ne l'exige pas forcément, de se montrer de temps à autre en gare et muni du brassard. »³⁶⁵ La peur de perdre une place gagnée au fil des années, et de ne pouvoir

³⁵⁹ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 25, p. 4

³⁶⁰ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 5 ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 14-15

³⁶¹ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Oldenburg ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Cassel, Bielefeld ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Leipzig

³⁶² Voir par exemple 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, Halle, Hannover, Würzburg

³⁶³ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Nürnberg. La centrale précise à cette occasion que c'est le cas dans plusieurs autres villes

³⁶⁴ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Bielefeld ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Dirschau ; 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, Memel

³⁶⁵ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 19 „Trotzdem ist sehr bedauerlich, wenn die *Bahnhofsmission* deswegen Wochen, Monate oder sogar jahrelang sich nicht mehr am Bahnhof sehen lassen soll. Sie verliert dadurch jede Fühlung mit den Beamten, wird ihnen fremd und verscherzt vielleicht sogar ihre alten historischen Rechte, die nicht immer auf dem Papier gestanden haben. Wir bitten herzlich, auch wenn die Notwendigkeit es nicht unbedingt erheischt, sich ab und zu mit der Armbinde am Bahnhof zu zeigen.“

la reconquérir après la guerre³⁶⁶, doit donc motiver les membres des *Bahnhofsmissions* à ne pas relâcher leur présence en gare, même si celle-ci s'avère inutile.

Pour la centrale cette visibilité est capitale, c'est le meilleur moyen pour faire connaître l'œuvre de l'association au grand public, et chaque *Bahnhofsmission*, même celles ne fonctionnant que sur demande, doit s'y employer³⁶⁷ même en pleine révolution³⁶⁸. L'association est consciente qu'elle reste peu connue pour beaucoup de personnes, qui pensent par exemple que ses services sont payants³⁶⁹, et elle se réjouit donc toujours quand elle peut faire connaître son action, surtout quand celle-ci rencontre un écho positif³⁷⁰. Se faire connaître peut aussi apporter de nouvelles recrues, c'est une des missions auxquelles s'emploie la secrétaire générale dans ses tournées à travers le pays et plus particulièrement auprès de la jeunesse des classes supérieures : « Pour nous l'important ce n'est pas seulement l'intérêt manifesté mais tout autant le fait que nous puissions peut-être recevoir des cercles des meilleures classes, de jeunes recrues pour les missionnaires professionnelles »³⁷¹. Une volonté, pas seulement idéologique mais aussi pratique. Les membres issus des classes supérieures peuvent se permettre d'investir du temps, même bénévolement, sans se retrouver en difficulté matérielle. Certaines *Bahnhofsmissions* ont en effet, en début de guerre, reçu le renfort de femmes motivées mais dans une détresse financière telle, qu'au lieu d'aider ce sont elles qui ont dû être prises en charge par l'association³⁷².

La guerre est donc vue par cette association comme une période difficile pour le pays mais dont il faut savoir profiter³⁷³. Dès le début du conflit certaines missions se vantent d'être prises dorénavant plus au sérieux³⁷⁴, tandis que pour la centrale « jamais le temps n'a été si riche en occasions, si grand en perspectives de récoltes »³⁷⁵. Durant la première année, les *Bahnhofsmissions* ont, à certains endroits, réellement profité de la place centrale de la gare et ne cachent pas leur joie malgré les circonstances : « Avec la période de guerre la *Bahnhofsmission* jouit d'une popularité toujours croissante et a aussi plus d'occasions qu'avant, en aidant et en conseillant,

³⁶⁶ 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, P 10

³⁶⁷ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, *op. cit.*, p. 3-4. Les associations travaillant en commun avec la BM sont aussi priées de les aider dans ce but.

³⁶⁸ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, *op. cit.*, p. 7

³⁶⁹ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Lerhter Bahnhof ; 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 9, Bromberg

³⁷⁰ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Oldenburg ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 17 (Cassel) ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Bitterfeld ; 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 3

³⁷¹ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 3 „Es ist für uns nicht nur das große, uns erwiesene Interesse wertvoll, sondern ebenso sehr die Tatsache, daß wir vielleicht aus dem Kreise der besseren Stände, Nachwuchs für Berufsarbeiterinnen bekommen könnten.“

³⁷² Voir par ex 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915 p. 9 (Aachen)

³⁷³ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 10-11 (Würzburg)

³⁷⁴ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, Glogau

³⁷⁵ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 16-17 « nie ist die Zeit so reich gewesen an Gelegenheit, so groß an Aussichten zu Ernte. »

d'assister les voyageurs »³⁷⁶. Parmi ces voyageurs il y a bien sûr des soldats auprès desquels l'association tente aussi de se faire connaître et apprécier, et pour cela ses membres sortent de la gare. Les missionnaires rendent visite aux blessés dans les hôpitaux militaires³⁷⁷ ou aident en gare les familles venues rendre visite à un permissionnaire ou à un blessé. La centrale ne manque bien sûr pas de mettre en avant les lettres ou les déclarations de soldats louant le travail des *Bahnmissions*. Cela lui permet de s'intégrer pleinement à la nation en armes tout en justifiant son utilité.

La centrale se veut, comme toujours humble, en affirmant par exemple que pour elle la meilleure récompense est le « *Hoch* »³⁷⁸ crié par les soldats en remerciement dans les gares berlinoises³⁷⁹. C'est en effet à Berlin que le contact avec les soldats a été un des plus intenses, suite à la décision du *Kriegsamt* de leur confier la distribution de nourriture et de boissons aux soldats en transit ainsi qu'aux blessés dans plusieurs gares de la capitale. La mission berlinoise se réjouit donc que beaucoup de soldats aient pu ainsi découvrir l'association³⁸⁰. Une occasion de prouver que, malgré leurs membres provenant de la haute société, ceux-ci prennent en charge tous les nécessiteux sans distinction. Ainsi un soldat s'étonnant d'entendre une des auxiliaires de la *Bahnmission* servant sur le quai, appelée « *Exzellenz* » et, après s'être fait confirmer que ce titre n'était pas usurpé, s'exclame : « Je trouve cela honorable, qu'ici les dames se donnent ainsi de la peine pour nous »³⁸¹. Un exemple qui démontre à nouveau ce que la gare en guerre peut provoquer comme rencontres entre différentes couches sociales³⁸².

Les prises de contact avec les soldats sont aussi provoquées lors des distributions de lectures, une nouvelle occasion de mettre en avant les remerciements des soldats envers les *Bahnmissions*. Par exemple cet artilleur, passé par Magdeburg, qui promet que s'il s'en sort vivant, le livre qu'il a reçu de la main d'une missionnaire sera lu matin et soir chez lui³⁸³ ou encore ce blessé qui est fier de montrer aux *Bahnmissions* que le testament, distribué sur la route du front, lui a sauvé la vie en détournant une balle³⁸⁴. Pour les *Bahnmissions*, la reconnaissance

³⁷⁶ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 18 (Duigsburg) „Mit der Kriegszeit erfreut sich die B.M. hier einer immer wachsenderen Beliebtheit und hat auch mehr als früher Gelegenheit, helfend und ratend bei den Reisenden beizustehen.“ ; Voir aussi 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, introduction

³⁷⁷ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 6 ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, Elberfeld p. 19

³⁷⁸ vive ! Vivat, ovation

³⁷⁹ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 4-5

³⁸⁰ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 11

³⁸¹ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 12
„Das finde ich aber anständig, daß sich hier die Damen so für uns bemühen !“

³⁸² Voir aussi à ce propos Gregory, ADRIAN, "Railway stations..." in *Capital Cities at war. 2*, op. cit., p. 36-37

³⁸³ 25. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1919, p. 8-9

³⁸⁴ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 20 (Elberfeld)

des soldats est bien sûr une consécration. L'association qui participe à sa façon au conflit, désigne même certaines missionnaires comme « mère des soldats » (*Soldatenmutter*)³⁸⁵

Même si les occasions de se rendre utile, et donc de gagner en reconnaissance auprès du public, des soldats, ou des autorités, sont dans de nombreuses gares très limitées, pour les *Bahnhofsmissions* il ne fait pas de doute que leur présence est plus essentielle que jamais en ces temps tumultueux, comme l'affirme la mission de Frankfurt en mai 1915 : « Notre insigne n'a encore jamais été une telle planche de salut pour les voyageurs, comme en période de guerre. »³⁸⁶

La *Bahnhofsmission* est encore en pleine structuration quand la guerre éclate et son insigne est un des seuls éléments communs à toutes les *Bahnhofsmissions*. Il en est le signe distinctif, présent sur les brassards, les affiches, et les portes d'entrée des refuges. Ces affiches, qu'elles soient en gare ou dans les wagons, signalent la présence des *Bahnhofsmissions* et indiquent leur adresse. Elles sont avec les brassards des sujets de discussions en interne et sont à l'origine de beaucoup de petits articles et de mises au point dans les comptes rendus et les archives de l'association³⁸⁷. Comme pour beaucoup d'autres associations ou corps de métier, le brassard devient le symbole de la participation au conflit et permet de franchir certains barrages militaires. La centrale tient donc à ce que le brassard ne soit pas porté par n'importe qui, pas à n'importe quel moment et qu'il ne tombe pas entre de mauvaises mains. Le brassard est donc une fierté, un honneur et les membres doivent s'astreindre à en faire le symbole de l'aide en gare afin d'être reconnus du public. C'est ainsi que la mission de Dirschau (Tczew) rapporte fièrement cette déclaration pleine d'insouciance d'un jeune enfant expliquant que lui et sa famille ont été aidés en gare par « la bonne femme avec le brassard »³⁸⁸. Berlin évoque le cas de jeunes filles qui ont appris à l'école qu'en gare les dames avec le brassard fournissent renseignements et aides. „Ach das ist ja die BM, die kenne ich schon, die hilft mir“³⁸⁹.

Pour augmenter sa visibilité la *Bahnhofsmission* utilise tous les moyens en son pouvoir : distributions de prospectus, ventes de carte postales à l'effigie de l'association³⁹⁰, affiches placardées dans les wagons et dans les gares, et même l'organisation de visites de trains sanitaires.

³⁸⁵ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Dirschau

³⁸⁶ „Noch nie ist unser Abzeichen ein solcher Rettungsanker für die Reisenden gewesen, wie in der Kriegszeit.“

³⁸⁷ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, Ratibor ; 17. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1915, Schwerin, p. 18, p. 19 ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 2 ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, *Geschäftlicher Teil* ; 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917 ; 22. *Rundschreiben der DBM*, mai 1918, p. 10 ; 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 21 ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 16, Protokoll 1916, p. 5 ; document 61, *op. cit.*, p. 4 ; document 57, *op. cit.*, p. 3 et 11

³⁸⁸ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 17 „die Tante mit dem Armbinde“

³⁸⁹ Voir les deux cas in 18. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 9 (Berlin)

³⁹⁰ Voir par exemple 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 12

Aussi étonnant que cela puisse paraître une visite d'un train sanitaire est organisée en gare de Cassel durant l'été 1915 et la responsable locale souligne bien le bénéfice qu'en tire sa *Bahnhofsmission* : « Cela stimule un peu et on se souvient de la *Bahnhofsmission*, quand une part de son travail arrive à l'oreille des participants »³⁹¹. Les *Bahnhofsmissions*, qu'elles disposent d'une pièce ou non, doivent aussi se battre dans certaines villes pour conserver leurs panneaux dans le hall de la gare (*Bahnhofshallenplakate*) sans lesquels leur présence passerait souvent inaperçue³⁹². Il en est de même pour leurs troncs de collecte qui sont disposés en gare. Si les *Bahnhofsmissions* se réjouissent de chaque don, ceux-ci sont la plupart du temps à décompter en pfennig (centimes) et non en marks, et semblent ridicules en comparaison des sommes récoltées, par exemple, par la Croix-Rouge³⁹³.

Mais ce gain en reconnaissance et donc en visibilité durant la guerre la *Bahnhofsmission* le paye également. Plus connue du grand public, elle est donc plus sollicitée, également par de jeunes garçons et de jeunes filles qui, par des mensonges, exagèrent leur situation et tentent d'abuser de ses services sans pour autant en justifier l'aide³⁹⁴. Les insignes de la *Bahnhofsmission* ont aussi été usurpés puisque des fausses quêtes ont été faites en son nom³⁹⁵. Leurs troncs de collectes sont également volés dans certaines gares³⁹⁶. Des vols qui laissent une fois de plus transparaître la grande misère qui règne en Allemagne dans la seconde moitié du conflit mais également les soucis toujours plus récurrents auxquels l'association doit faire face. En mars 1918 l'association se plaint non seulement des vols, mais aussi des auxiliaires dont le nombre baisse constamment et des accès aux quais qui leur sont refusés³⁹⁷ et surtout des pièces réquisitionnées par les autorités³⁹⁸.

Malgré tout la guerre va être globalement perçue comme un bienfait pour les *Bahnhofsmissions*. Très croyants, ils regrettent bien sûr les horreurs de la guerre et souhaitent des temps meilleurs et donc la paix³⁹⁹. Toutefois on sent que beaucoup de missions se réjouissent en

³⁹¹ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Cassel „Es bringt etwas Anregung, und man erinnert sich der BM, wenn mal etwas von ihrer Arbeit an das Ohr der Beteiligten dringt.“ ; C'est aussi le cas avec la Croix-Rouge voir K *Der deutsche Kolonnenführer*, n° 21/22, 1^{er} novembre 1916, p. 110

³⁹² 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 3 et 19 (Eisenach) ; 18. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 2

³⁹³ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, p. 19 ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Mülheim ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Dirschau, Güste, Geschäftlicher Teil ; 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, Gusten ; 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 13-14 ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 33, Protokoll der 1er Ausschusssitzung des Verbandes « evang. DBM e.v. », 15 novembre 1916, p. 2 ; document 61, *op. cit.*, p.6 et 8

³⁹⁴ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, Hamburg

³⁹⁵ 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 24-25 ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 43 a, *op. cit.*, p. 4 ; document 53, *op. cit.*, p. 5

³⁹⁶ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, *op. cit.*, p. 5

³⁹⁷ *Ibid.*

³⁹⁸ *Ibid.*, p. 8

³⁹⁹ Voir par exemple Cassel in 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916

quelque sorte de cette période exceptionnelle qui leur permet de se faire mieux connaître du public. Un public qui a une fâcheuse tendance à les confondre avec la Croix-Rouge à cause de l'emblème quelque peu ressemblant⁴⁰⁰. Plus la guerre avance plus on sent à la lecture des protocoles internes et des comptes rendus que la guerre est en quelque sorte bénéfique à l'association. Le public, mais aussi les autorités militaires et civiles, font preuve de reconnaissance à leur égard.

Les *Bahnhofsmissions* vont tout de même tenter durant la guerre de continuer deux de leurs activités principales : protection des jeunes filles et distributions de lectures.

Des objectifs inchangés

Le nombre de jeunes filles venant chercher du travail ou étant attirées par la grande ville, pour lesquelles les *Bahnhofsmissions* furent créées, a beaucoup diminué durant le conflit. Une des raisons de cette baisse trouve son origine dans la vie chère qui touche également les familles bourgeoises. Celles-ci n'engagent plus autant d'employées de maisons qu'en temps de paix et encouragent une sélection plus importante en ne choisissant que les jeunes femmes ayant les meilleurs certificats ou références⁴⁰¹. Pourtant certains comptes rendus évoquent quelques cas touchants de filles trompées par des promesses d'embauche⁴⁰² ou ayant fui des situations malsaines ou dangereuses⁴⁰³. Pour certaines la *Bahnhofsmission* prend en charge le prix du billet de train⁴⁰⁴ ou le transport des bagages même si l'association ne le fait qu'en dernier recours, préférant responsabiliser les jeunes filles, en les faisant travailler si nécessaire, afin qu'elles payent elles-mêmes leurs frais de déplacement⁴⁰⁵. Normalement la *Bahnhofsmission* ne fait également qu'avancer l'argent mais les remboursements par les personnes assistées, ou même simplement un signe de vie par la suite, sont plutôt rares⁴⁰⁶. Certaines filles tentent de cacher leur situation misérable⁴⁰⁷ tandis que d'autres l'exposent (tentative de suicide, prostitution) et sont prises en charge par l'association⁴⁰⁸.

La guerre n'empêche pas les cas plus classiques. Les enfants ou les employées de maison

⁴⁰⁰ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 2 ; 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, p. 19

⁴⁰¹ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, p. 8 (Hannover)

⁴⁰² R19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Cottbus, Magdeburg, Pforzheim, Rudolfstadt

⁴⁰³ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Guben.

⁴⁰⁴ par exemple 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Potsdam

⁴⁰⁵ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 5

⁴⁰⁶ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Rudolfstadt. Un cas de remboursement in 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Pforzheim.

⁴⁰⁷ 21. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1917, Leipzig

⁴⁰⁸ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Dirschau ; R19 *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 9, (Braunschweig), Nürnberg.

qu'on oublie de venir chercher en gare ou des jeunes filles imprudentes qui, malgré les conseils des missionnaires, s'aventurent en ville entre deux trains, s'y perdent et paniquent⁴⁰⁹. Des exemples réels qui viennent illustrer des scénettes imprimées et distribuées par l'association⁴¹⁰.

En ce qui concerne les jeunes filles se trouvant seules dans les gares ou les trains, la *Bahnhofsmission* voit le danger partout⁴¹¹, surtout la nuit⁴¹². Si des femmes peuvent avoir de mauvais desseins pour les jeunes filles⁴¹³ ce sont surtout les hommes dont se méfient particulièrement les membres de l'association. Que ce soit par attrait pour leur argent⁴¹⁴, mais surtout pour leur vertu, les hommes, civils ou soldats que décrivent les membres des *Bahnhofsmissions* tentent tout pour détourner des jeunes filles, leur promettant de simples promenades en leur compagnie⁴¹⁵, l'achat de nouvelles robes ou chapeaux⁴¹⁶ ou même de les marier⁴¹⁷. Si certains cas de jeunes filles en danger semblent avoir été bien réels⁴¹⁸, les *Bahnhofsmissions* semblent aussi s'être donné pour mission de se faire les gardiennes de la morale, dénonçant ou chassant les prostituées de la gare même quand celles-ci discutent avec les plantons⁴¹⁹ ou mettant en garde les jeunes filles de ne pas perdre leur virginité⁴²⁰. Les membres veillent à ce que les jeunes filles d'une manière ou d'une autre ne s'approchent pas trop des hommes, une mission puritaine qu'avoue clairement la mission de Cassel : « La salle d'attente est aussi pleine de monde, et l'œil vigilant de la *Bahnhofsmission* est également nécessaire pour maintenir « demoiselles » et soldats à une distance respectueuse »⁴²¹.

Les lectures que proposent les *Bahnhofsmissions* en gare sont d'une grande variété. Elles distribuent tout d'abord, et pour mieux se faire connaître, leur propre « feuille d'avertissement »

⁴⁰⁹ 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 9 (Berlin).

⁴¹⁰ Deux livrets, rédigé par Dora Thiele, femme du pasteur Thiele, président des « Evangelischen Verbandes zur Pflege der weiblichen Jugend Deutschlands », ont été imprimé pendant la guerre : « Nach Berlin » et « Wohin ? : Erste Reise ». Le cas décrit par la mission de Berlin dans le 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, se retrouve p. 6 et 7 in « Wohin ? : Erste Reise ». Des scénettes qui ont été joués dans certaines villes et ont même contribué à la création d'une mission à Naundorf bei Deuben. Voir AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, op. cit., p. 4.

⁴¹¹ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 19, Duisburg.

⁴¹² 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 10, Bresslau.

⁴¹³ 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 16-17, Hagen.

⁴¹⁴ 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Breslau.

⁴¹⁵ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, Stuttgart.

⁴¹⁶ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 5.

⁴¹⁷ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 14, Königsberg.

⁴¹⁸ Voir les 3 exemples de Duisburg in 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916.

⁴¹⁹ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 13, Hamburg et p. 15, Nürnberg.

⁴²⁰ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Würzburg.

⁴²¹ 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 13 « Der Warteraum ist auch voller Menschen, und das wachsame Auge der B.M. ist auch nötig, um « Fräulein » und Soldat in respektvoller Entfernung zu halten. »

(*Warnungzettel*) et des cartes postales, qui sont envoyées par la centrale de Berlin⁴²², mais aussi des journaux offerts par des maisons d'éditions, des journaux illustrés, des magazines, et des livres en tout genre. Même si le but est clairement de distraire les soldats et de leur apporter du réconfort, au front comme durant le voyage, les lectures distribuées en gares sont souvent à caractère moral ou religieux, et désignées sous le nom de « feuilles » (*Blätter*). Il est par exemple distribué des milliers d'exemplaires du « Discours du Kaiser contre l'alcool »⁴²³. Des textes leur sont envoyés par la *Innere Mission* ou la *Feldpostmission* et d'autres associations chrétiennes⁴²⁴.

Des textes saints, des histoires bibliques ou simplement des bibles sont également distribués. À Magdebourg, une baraque de la *Bahnhofmission* sur le quai numéro trois « a toujours à disposition une masse de littérature chrétienne gratuite »⁴²⁵ et qui serait très demandée, notamment le nouveau Testament. Parfois des officiers leur en commandent pour envoyer sur le front⁴²⁶. Les *Bahnhofmissions* aiment à préciser le succès de ces distributions et la forte demande de la part des soldats⁴²⁷ mais aussi du reste de la population puisqu'elles distribuent aux civils, aux policiers, aux gardes-voies et aux cheminots⁴²⁸. Cela leur permet de justifier une fois de plus de leur utilité, argumentant que personne d'autre ne le fait pour les soldats⁴²⁹, et de démontrer que la religion et la foi ont encore une place importante dans la société. Des distributions ont aussi lieu au moment des fêtes chrétiennes, notamment Noël, ce qui réjouit beaucoup les membres de l'association, qui ont alors une « relation spirituelle » avec les soldats⁴³⁰. Une fois de plus les *Bahnhofmissions* se font donc les postes avancés de l'église.

La distribution de lectures semble être finalement l'activité principale pour beaucoup de *Bahnhofmissions* en temps de guerre⁴³¹. C'est l'activité parfaite et recommandée par la centrale quand il n'y a rien d'autre à faire. Certaines *Bahnhofmissions*, fonctionnant seulement sur demande, se rendent même en gare uniquement dans ce but⁴³². Certaines doivent même parfois

⁴²² 16. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1915, p. 16 (Cassel) ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Augermünde ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Sangerhausen.

⁴²³ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 17-18 „Kaiserrede gegen den Alkohol“.

⁴²⁴ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, op. cit. ; document 51, p. 4 ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Kreuz

⁴²⁵ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 13, Magdeburg. „stets eine menge von christlicher Literatur unentgeltlich zur Verfügung“

⁴²⁶ 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915 Magdeburg ; 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 17-18.

⁴²⁷ Voir par exemple 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Bitterfeld, Breslau, Bronberg ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, p. 15 (Güsten) ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Bromberg.

⁴²⁸ 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre, p. 5 (Cassel) ; 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, p. 6, Kreuz, Stuttgart ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Magdeburg.

⁴²⁹ 20. *Rundschreiben der DBM*, avril 1917, p. 15, Würzburg.

⁴³⁰ 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 14, Magdeburg ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Breslau.

⁴³¹ Voir par exemple 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, p. 19, Duigsburg ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, Mulheim, Magdeburg ; 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Siegen.

⁴³² Voir 18. *Rundschreiben der DBM*, mai 1916, Bonn.

expliquer au public qu'elles ne sont pas uniquement là pour distribuer des lectures⁴³³. Pourtant ces distributions n'ont apparemment aucun cadre légal. En mai 1918 la centrale précise que les lectures ne doivent pas avoir un contenu choquant pour les autres confessions afin de ne pas prendre le risque de se voir interdire cette activité puisque « nous n'avons jamais obtenu une autorisation officielle pour la distribution de feuilles »⁴³⁴.

Grâce aux documents de 1917 et 1918, on s'aperçoit que l'association, bien qu'elle ait, à travers la guerre, gagné en visibilité, doit continuer à se battre pour se maintenir en gare. Elle reste pour les autorités une association de secours « de seconde classe ». Clairement prêtes à n'être qu'un rouage d'un gigantesque système d'assistance et donc à servir partout où elles pourraient être utiles, et ne s'opposant pas aux décisions de peur de perdre leur place en gare, les *Bahnhofsmiissions* vont donc jongler entre avancées et déceptions. Selon l'urgence et les besoins, les autorités vont leur confier des missions et leur accorder des pièces en gare ou les leur retirer⁴³⁵. L'association ne semble pas pouvoir profiter d'un bilan au niveau national pour se perpétuer au sein des gares mais est plutôt obligée de combattre en permanence pour son existence même dans des villes où elle a pu se montrer utile durant un temps. La période de la démobilisation illustre bien cette idée. Face à un retour massif de soldats et de civils venant des territoires occupés et à la nécessité de réussir le passage de l'économie de guerre à celle de paix, nommée économie de transition (*Übergangswirtschaft*), les *Bahnhofsmiissions* vont être de nouveau fortement sollicitées sans que cela leur apporte des garanties quant à leur futur travail en gare.

Démobilisation

Pour les *Bahnhofsmiissions*, la fin de la guerre, et la démobilisation qui va s'effectuer sur plusieurs mois, est un moment très particulier puisque beaucoup de gares retrouvent une activité très importante. Avant même la fin de la guerre, la *Bahnhofsmiission* préparait, en commun avec d'autres associations, des syndicats, et le *Kriegsamt*, « l'économie de transition »⁴³⁶. Cette préparation concernait entre autres les moyens d'accueil en gare à mettre en place pour assurer un retour au pays, ou dans leur région d'origine, des auxiliaires travaillant dans les *Etappe*, des munitionnettes, et des employées du chemin de fer et des postes. Les *Bahnhofsmiissions* s'attendaient donc à une grosse affluence de personnes, dont de nombreuses femmes, ayant besoin

⁴³³ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 12, Hamburg.

⁴³⁴ 22. *Rundschreiben der DBM*, mai 1918, p. 18 „Wir haben niemals eine ausdrückliche Erlaubnis zum Verteilen von Blättern erhalten.“ ; Voir aussi le cas de Breslau in AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, op. cit.

⁴³⁵ Voir notamment l'analyse in Heide Gerstenberger, *Zwischen Ankunft und Abfahrt*, op. cit., p. 146 et le cas de la mission de Halle qui se voit attribuer comme pièce, l'ancienne morgue, Leichenkammer.

⁴³⁶ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, op. cit.

de se nourrir voire de se loger le temps d'un changement mais également de trouver un nouvel emploi.

La signature de l'armistice va tout précipiter et c'est dans l'urgence que les *Bahnhofsmissions* vont devoir accueillir toutes ces personnes auxquelles se rajoutent évidemment des millions de soldats sur le retour et une révolution qui éclate partout dans le pays. Dans beaucoup d'endroits c'est la Croix-Rouge qui va confier l'accueil de ces femmes, dont leurs propres membres font partie, aux *Bahnhofsmissions* qui sont financées pour cette mission par le *Kriegsamt*⁴³⁷. Comme pour la mobilisation, la Croix-Rouge dépassée par l'ampleur des événements, fait de nouveau appel aux *Bahnhofsmissions* et les autorités leur accordent tout à coup des pièces dans de nombreuses gares afin d'assurer cet accueil⁴³⁸. À Berlin l'association va même prendre en charge le ravitaillement sur l'ensemble des gares, effectuant un partage interne des gares entre missions catholiques et protestantes⁴³⁹. Une responsabilité qui leur permet, non sans devoir lutter et argumenter, d'obtenir au moins une pièce dans chaque gare. La recherche de bâtiments publics, comme les écoles transformées en refuges pour héberger les plus nécessiteux, occupe beaucoup les missions de la capitale⁴⁴⁰. Surtout beaucoup de trains, remplis d'auxiliaires, de travailleuses, de sœurs de la Croix-Rouge, arrivent des territoires occupés sans être annoncés. Ainsi un train transportant 1 000 auxiliaires de Varsovie et un autre en direction de la Roumanie, doivent être pris en charge sans préparation⁴⁴¹. D'après l'association ces erreurs sont dues à la *Linienkommandantur* et aux chefs de gare qui semblent complètement dépassés. Beaucoup de ces convois arrivent de nuit et/ou dans des gares de marchandises⁴⁴².

Certaines craintes au sujet de la gestion du retour des munitionnettes s'avèrent infondées. Ces dernières ayant assez d'argent pour se prendre en charge et souhaitant surtout rentrer au plus vite chez elles, la mission principale fut, au milieu du chaos ferroviaire, de bien les orienter pour leurs changements de trains⁴⁴³. Même cas de figure pour les sœurs et les auxiliaires venant des territoires occupés, qui malgré les privations ont surtout le désir de rentrer au plus vite⁴⁴⁴. Selon les lieux, les *Bahnhofsmissions* vont prolonger leur travail en gare durant des mois,

⁴³⁷ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 63, *op. cit.*, p. 5 ; 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 21 ; 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 6 et 17.

⁴³⁸ Voir par exemple le cas d'Hannovre in 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 13 et 17, Würzburg.

⁴³⁹ Les catholiques prennent en charge la *Schlesisches Bahnhof* et *Charlottenburg-Bahnhof* et les évangéliques les 8 autres gares berlinoises.

⁴⁴⁰ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 57, *op. cit.*, p. 8.

⁴⁴¹ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 6, Berlin.

⁴⁴² *Ibid.*, Berlin, Danzig, Hannovre.

⁴⁴³ *Ibid.*, p. 9, Cologne.

⁴⁴⁴ *Ibid.*, p. 13-14, Hannover.

comme à Göttingen ou à Stuttgart où des employées restent actives jusqu'en avril et mai 1919⁴⁴⁵. À Halle, cette période exceptionnelle et très intense en activités oblige la mission locale à un service permanent à partir du 9 novembre et lui permet d'obtenir une pièce de prestige, la *Fürstenraum* (salle princière)⁴⁴⁶. Dans cette ville, comme dans de nombreuses autres, le service est occupé par la présence massive de réfugiés de l'Est (Pologne, Russie) comme de l'Ouest (Alsace-Lorraine)⁴⁴⁷. L'association les accueille dans des refuges ou tente de leur trouver un logis temporaire. Elle travaille en commun avec la police et les compagnies de train pour fournir des pièces d'identité et des billets de train⁴⁴⁸. Ce travail auprès des femmes et des réfugiés est donc aussi un travail auprès de tout jeunes enfants et bébés que l'association prend en charge le temps d'une nuit ou de quelques heures pour soulager les mères⁴⁴⁹. Un bébé voit même le jour dans une des pièces de la *Bahnhofsmission* en gare d'Hannovre⁴⁵⁰.

La révolution n'est pas bien accueillie par l'association. Très patriotique et fidèle jusqu'au bout à l'empire et à sa protectrice, la Kaiserin⁴⁵¹, elle dénonce la violence des spartakistes, qui se servent dans les réserves de l'association et provoquent des combats pour prendre possession des gares. Des combats qui mettent directement en péril la vie de certains membres et qui obligent des missions à protéger dans leur pièce des employés pris sous le feu⁴⁵². La révolution cumulée à l'armistice provoque des dysfonctionnements dans les transports qui n'arrangent ni le travail de l'association ni la tenue de leur conférence bi-annuelle du 14 novembre 1918. Pour beaucoup de missions c'est la révolution qui empêche de bien mettre en place les dispositifs prévus pour les retours⁴⁵³ même si d'autres n'ont pas connu d'entraves à leur travail et ont pu constater un réel « respect » de leur « insigne »⁴⁵⁴ ou s'entendent finalement rapidement avec les « soviets de soldats » (*Soldatenrat*)⁴⁵⁵.

Malgré les tensions politiques, les *Bahnhofsmissions* ont donc tenté de rester le plus long-

⁴⁴⁵ *Ibid.*, p. 16, Stuttgart.

⁴⁴⁶ *Ibid.*, p. 12, Halle.

⁴⁴⁷ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 63, *op. cit.*, p. 10.

⁴⁴⁸ Voir aussi 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, Darmstadt, Würzburg, Cologne.

⁴⁴⁹ Un accueil chez les membres de l'association, notamment les prêtres, qui fut pratiqué, en cas de nécessité, tout au long du conflit. 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, p. 7 (Kreuz) et 23 (Karlsruhe) ; 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, Oldenburg, Stuttgart ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, Sangerhausen.

⁴⁵⁰ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, Hannovre.

⁴⁵¹ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, Dirschau ; 15. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1914, introduction ; 16. *Rundschreiben der DBM*, mai 1915, Bremen ; 17. *Rundschreiben der DBM*, octobre 1915, introduction ; 19. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1916, p. 20 ; 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, introduction ; AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 53, *op. cit.*, p. 3 ; document 61, *op. cit.*, Cologne., Deltmoldt.

⁴⁵² Voir le cas d'Hannovre et de Berlin in 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 7.

⁴⁵³ Voir le cas de Deltmoldt in 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 10.

⁴⁵⁴ *Ibid.*, Frankfurt-am-Main, p. 11.

⁴⁵⁵ Voir notamment 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 7, Berlin.

temps possible actifs en gare. Comme tout au long de la guerre, les cas varient selon les lieux. À Coblenz, 10 missionnaires sont actives en gare pour le temps de la démobilisation mais une fois les dernières troupes allemandes parties, l'association se voit obligée de quitter la gare, interdite d'accès par les alliés qui l'occupent⁴⁵⁶. À Dirschau, au contraire, les missionnaires restent présentes pour nourrir les soldats protégeant la frontière (*Grenzschutz*) et qui n'ont pas le droit de quitter la gare⁴⁵⁷.

Une fois de plus la *Bahnhofsmission* semble tirer profit de ce moment exceptionnel de la démobilisation, qui redonne une place centrale à la gare, lui permettant de se rendre utile et visible pour de nombreuses personnes⁴⁵⁸. La centrale, conscient de cette nouvelle opportunité, envoie chaque jour des affiches et des tracts pour renforcer cette visibilité et encourage, malgré la révolution, chaque mission à consolider sa présence en gare en se rendant utile à tout prix⁴⁵⁹. Si beaucoup de bâtiments voyageurs vont être interdits aux civils ou être le théâtre de combats, ils sont aussi les lieux d'arrivée des soldats. Ainsi la mission de Nuremberg a vu passer plus de jeunes filles voyageant seules que durant les trois années précédentes mais est principalement occupée avec les soldats sur le retour. Le compte rendu de cette mission évoque successivement les enfants, dont le père est au front et la mère occupée à travailler, qui font l'école buissonnière et traînent autour et dans la gare, les prostituées et les gens louches qui y rôdent le soir et la présence de plus en plus importante des sans-abri. La gare redevient alors un des lieux qui attirent différents publics tout au long de la journée⁴⁶⁰.

La fin de la guerre a donc provoqué l'arrêt de plusieurs missions prises en charge par les *Bahnhofsmissions*, notamment celle auprès des employées des trains qui aura été pratiquée dans plus de 100 villes différentes. Cette activité, comme celle des auxiliaires *d'Etappe*, prend officiellement fin en avril 1919⁴⁶¹. La question se pose alors pour l'association d'élargir ses cibles habituelles et de continuer cette activité auprès des employés masculins, notamment en conservant certains refuges qui étaient dédiés à l'accueil des employées⁴⁶². Une manière de continuer à exister ou d'agrandir leur activité dans beaucoup de lieux.

Finalement la démobilisation aura permis aux *Bahnhofsmissions* de se montrer une fois de

⁴⁵⁶ *Ibid.*, p. 10, Koblenz.

⁴⁵⁷ *Ibid.*, p. 10, Dirschau.

⁴⁵⁸ *Ibid.*, p. 12, Halle.

⁴⁵⁹ AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, op. cit.

⁴⁶⁰ *Ibid.*, p. 15, Nürnberg. AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, op. cit., p. 8.

⁴⁶¹ 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p 18-19.

⁴⁶² *Ibid.*, p. 16 (Stuttgart) et 18-19 + AEWDE, ADE, CA, Gf/St 85, document 61, op. cit., p. 7 ; document 63, op. cit., p. 5-6.

plus utiles sur la demande des autorités et de la Croix-Rouge. La révolution et la signature de l'armistice auront accéléré un processus préparé en amont, et finalement appliqué dans l'urgence, ce qui n'empêcha pas l'association, malgré certaines difficultés locales dues à la révolution, de mener ces missions à bien⁴⁶³. Plus d'un an après la fin de la guerre certaines missions sont encore actives en gare⁴⁶⁴ tandis que beaucoup ont dû restituer les pièces prêtées par les compagnies voire stopper leur activité. Partout les *Bahnhofsmissions* se battent pour conserver leurs droits, obtenus difficilement face aux anciennes autorités durant le conflit, et les faire valoir. L'association, comptant bien s'appuyer sur son expérience de guerre et la reconnaissance que celle-ci lui a apportée, pour continuer ses missions de bienfaisance dans le plus grand nombre de gares possible.

Une catégorie de soldats que les missionnaires n'ont pas eu l'occasion de prendre en charge, est celle des grands blessés rapatriés.

Les grands blessés rapatriés

Un rapatriement sous conditions

Les premiers échanges de prisonniers entre la France et l'Allemagne eurent lieu en mars 1915. Ceux-ci furent tenus secrets du public et les documents d'archives manquent pour traiter de ces premiers échanges. Les deuxièmes échanges qui eurent lieu à partir du 10 juillet 1915, sont eux bien documentés et furent publics et officiels. Tous ces prisonniers, qui eurent la chance d'être rapatriés dans leur pays bien avant la fin du conflit, sont considérés comme tellement blessés (amputation) ou malades que leur inutilité en tant que combattant est certaine. D'ailleurs les accords passés entre les belligérants stipulent bien qu'ils n'auront plus le droit d'être utilisés ni au front, ni dans la zone des étapes ni dans les territoires ennemis occupés⁴⁶⁵.

Pour confirmer cette inutilité, garante du rapatriement, des commissions de médecins du pays de détention, accompagnés de médecins suisses, statuent pour chaque cas, qui peut être renvoyé dans son pays⁴⁶⁶. Les conditions de rapatriement vont évoluer durant le conflit afin de rendre plus largement possible un retour rapide des prisonniers. Pour mars 1915, les conditions ne sont pas connues, pour les convois de juillet 1915 la liste des infirmités pouvant entraîner le rapatriement a été augmentée. Le ministère de la Guerre dans une lettre à l'état-major français

⁴⁶³ 25. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1919, p. 5.

⁴⁶⁴ Voir l'exemple de Cologne in 24. *Rundschreiben der DBM*, mai 1919, p. 9.

⁴⁶⁵ BayHSta, 1.AK361, document du 20 février 1916.

⁴⁶⁶ Voir les nombreux documents in BayHSta, 1.AK 361.

fait savoir « qu'après de longues négociations » le gouvernement allemand est prêt à rapatrier « des prisonniers français atteints de lésions ou d'infirmités graves, à charge de réciprocité ». Les termes sont donc encore assez flous et laissent encore beaucoup de place à l'interprétation des médecins des deux pays. Ainsi quelques jours après le début de la deuxième période de rapatriement, un accompagnateur français des convois fait savoir que les autorités allemandes « interprètent dans le sens le plus large la liste des lésions donnant lieu au rapatriement. Elles souhaiteraient que les restrictions faites pour les officiers et sous officiers soient supprimées ». Apparemment des officiers et sous-officiers français arrivés jusqu'à Constance, dernière station allemande avant la Suisse se seraient vu refuser le rapatriement sous prétexte « que la France n'ayant pas voulu comprendre dans sa liste la catégorie de blessés à laquelle ils appartiennent, on était obligé de les renvoyer dans les camps »⁴⁶⁷. Malgré la volonté allemande de faire rapatrier le maximum de prisonniers, en 1915 c'est l'inutilité qui continue à primer : les prisonniers échangés ne doivent plus être en capacité de combattre pour toujours ou pour très longtemps ; les officiers et sous-officiers ne doivent même plus pouvoir travailler dans des bureaux⁴⁶⁸.

En juillet 1917, de nouveaux accords précisent que peuvent être rapatriés « les malades et blessés, dont le rétablissement ne peut, selon les données médicales, être envisagé dans l'espace d'une année, et dont l'état comporte, soit une infirmité définitive, soit un traitement, la validité générale devant, au moment de l'examen, être diminuée d'environ 50 % ». Les prisonniers de guerre doivent donc être non valides. Une catégorie de prisonniers non blessés va aussi bénéficier de rapatriement dès 1915. Il s'agit des « sanitaires » : médecins, infirmiers et brancardiers, qui en principe étaient protégés par les accords internationaux, et n'auraient donc pas dû être faits prisonniers. Ce fut toutefois le cas des deux côtés du front ouest et c'est pourquoi leur échange fut discuté dès le début de la guerre.

En mars 1918, l'Allemagne et la France signent les accords de Berne qui fixent dans un texte officiel les conditions des échanges. Ils permettent des rapatriements plus larges, les types de blessures et de maladies permettant le rapatriement sont augmentés, et plus réguliers. Ceci jusqu'à la fin du conflit puisque des convois étaient encore prévus pour les derniers jours d'octobre et même pour les 1^{er}, 6 et 8 novembre 1918⁴⁶⁹. Ces accords vont être complétés en

⁴⁶⁷ SHAT, 7 N 2053, *télégramme du 18 juillet 1915*. Voir aussi les anecdotes concernant des officiers renvoyés dans les camps et finalement rapatriés in Renaud de LA FRÉGEOLIERE, *À tire d'ailes, op. cit.*, p. 296 ; Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne, op. cit.*, p. 262.

⁴⁶⁸ BayHSta, 1.AK 361, *document du 28 août 1915*.

⁴⁶⁹ AD Rhône, 1M157, *document du 15 octobre 1918*.

mai 1918⁴⁷⁰. Il y est stipulé que les sous-officiers, caporaux, et soldats qui sont en captivité depuis plus de 18 mois et qui ont entre 40 et 45 ans (non révolus) et pères de 3 enfants vivants ou plus ou ayant entre 45 ans et 48 ans non révolus « seront directement rapatriés, sans égard ni au grade ni au nombre ». La même décision pour les officiers est appliquée mais, pour eux, seul l'internement en suisse est prévu. Il n'est donc plus nécessaire d'être un grand blessé ou malade pour être rapatrié. L'accord prévoit également le rapatriement de Suisse des soldats et officiers qui y sont en convalescence et qui sont prisonniers depuis plus de 18 mois. Enfin cet accord est également valable pour les troupes belges prisonnières et les Allemands emprisonnés par la Belgique.

Les soldats et sanitaires d'autres armées alliées de la France (Serbes, Anglais) et de l'Allemagne (Autriche-Hongrie) sont aussi concernés par ces échanges via la Suisse et furent, pour les alliés de la France, réceptionnés de la même façon que les Français. D'autres échanges, avec la Russie ou l'Angleterre par exemple, eurent également lieu sur le sol allemand mais à des endroits différents (Rügen, Hambourg et Aix-la-Chapelle.) et avec le soutien d'autres puissances neutres comme la Suède ou la Hollande.

La volonté de ne rapatrier que des hommes qui ne pourront plus être utiles à l'armée reste importante pour les deux pays. Avec les accords de Berne cette volonté est garantie, et aucune des deux parties n'aurait intérêt à ne pas la respecter car cela pourrait entraîner une cessation immédiate des rapatriements. Ces rapatriements ont bien sûr une portée symbolique et permettent de maintenir un peu le moral de la population mais c'est aussi une excellente façon de ne pas avoir à entretenir des bouches inutiles. Car si les accords d'avant-guerre sur le travail des prisonniers de guerre n'ont pas été respectés ni par l'Allemagne ni par la France, les prisonniers mutilés ou trop malades ne sont d'aucun intérêt. L'Allemagne, qui a plus de prisonniers français que l'inverse, et qui à partir de 1916 va connaître de très grosses difficultés d'approvisionnement, renvoie volontiers ces prisonniers. Par exemple, en septembre 1916, alors que de nouveaux convois de sanitaires sont prêts à être échangés, le gouverneur militaire de Lyon informe le préfet que les Allemands rendront, par le premier convoi, 25 médecins et 500 hommes (sanitaires) tandis que la France rendra 8 médecins et 150 hommes⁴⁷¹. Les accords de Berne prévoient également pour beaucoup de catégories de prisonniers un rapatriement d'un Allemand pour deux Français.

⁴⁷⁰ Voir le texte intégrale in AD Rhône, 1M157 ou https://archive.org/stream/accordsfrancoal00fran/accordsfrancoal00fran_djvu.txt.

⁴⁷¹ AD Rhône, 1M157, document du 23 septembre 1916.

Déroulement technique

« La concentration du personnel sanitaire et des grands mutilés allemands s'effectuera à Lyon dans des conditions de transport similaires au premier échange du mois de mars »⁴⁷² signale début juillet 1915 le ministère de la Guerre. En effet les échanges se déroulèrent de la même manière durant toute la guerre et selon le schéma suivant. Un train sanitaire suisse attend, en gare de Constance, les soldats ou sanitaires français désignés pour le rapatriement et qui se répartissent dans des wagons avec places assises ou allongés selon la gravité de leurs blessures ou de leurs maladies. Le train démarre à 18 h 30, passe la frontière au bout de quelques minutes, traverse toute la Suisse jusqu'au passage de la frontière à Genève vers 3 h 10, pour finalement arriver à 8 h 30 à la gare des Brotteaux à Lyon. Le train marque des arrêts réguliers ce qui permet de ravitailler le convoi et de célébrer les rapatriés. En effet, nombreux sont les témoignages de la présence très importante des Suisses le long du parcours et dans les gares des grandes villes, même en pleine nuit, et de leur très grande générosité à l'égard des soldats et sanitaires français. En France, le train marque l'arrêt dans deux gares, à Bellegarde et Ambérieu, ce qui donne l'occasion à l'État français d'organiser des cérémonies d'accueil dans ces gares avant la réception officielle et finale à Lyon. Une fois les rapatriés français descendus du train et partis de la gare des Brotteaux, les sanitaires ou grands blessés allemands montent dans le même train qui repart à 16 h 25, suit le même itinéraire (passage à Genève 20 h 40), marquant également des arrêts en Suisse avant d'être réceptionné officiellement à Constance vers 7 h 30.

Le nombre de prisonniers rapatriés semble également être toujours le même. Chaque convoi partant d'Allemagne contient entre 250 et 300 grands blessés, les jours de convois de sanitaires, ce sont 600 soignants qui débarquent en gare des Brotteaux, il est précisé qu'un ou plusieurs wagons contenant des médecins français capturés pourront être accrochés aux trains transportant les grands blessés⁴⁷³. En juillet 1915, les premiers convois s'intercalent en principe tous les trois jours avec ceux des grands blessés. Si, chaque nouvelle période de rapatriement ne les concerne pas automatiquement la plupart du temps des convois sont intercalés, comme lors de la session de septembre 1916 avec un convoi tous les deux jours. Au fil de la guerre, les types de rapatriés se sont diversifiés mais le rapatriement, lui, s'effectua toujours selon le même mode opératoire⁴⁷⁴. Durant le trajet sur le territoire national, les rapatriés français vont être ra-

⁴⁷² SHAT, 7N2053, *document du 8 juillet 1915*.

⁴⁷³ AD Rhône, 1M157

⁴⁷⁴ Au point que dans les correspondances entre les autorités on en vient à évoquer pour les arrivées à la gare des Brotteaux l'« horaire habituel sauf avis contraire », c'est-à-dire 8 h 30. AD Rhône, 1M157, gouverneur militaire de Lyon au préfet du Rhône, document du 22 août 1917.

pidement interrogés par des secrétaires montés à Bellegarde afin d'établir une liste de tous les rapatriés, le jour même de leur arrivée, contenant leur identité, leur rattachement militaire, leur grade, la nature de leur blessure, leur lieu d'hospitalisation et leur lieu de résidence⁴⁷⁵. On les aide à rédiger une carte postale pour la famille. On leur remet également dans le train une pancarte qui indique leur destination finale dans le but d'une plus simple répartition à Lyon comme en témoigne Charles Hennebois : « Nous avons garni une feuille et choisi la ville de France où nous voulions aller. Un carton épinglé à ma vieille capote porte mon numéro dans le train : 143 ; puis ma destination. J'ai relu mille fois. C'est une impression enfantine, mais douce à en pleurer. »⁴⁷⁶ Plus tard, les prisonniers rapatriés subiront, comme tous les sanitaires et les rapatriés civils, un interrogatoire plus précis dans le but d'obtenir des informations sur l'arrière front allemand, les conditions de détention, et la situation de l'Allemagne en général⁴⁷⁷.

Malgré la précision du trajet et des horaires, le départ effectif des convois, et donc le retour certains des prisonniers, n'est généralement confirmé que peu de jours avant leur arrivée en gare des Brotteaux. Tant que le train n'a pas quitté Constance rien n'est garanti et un échange prévu de longue date peut être repoussé ou annulé au dernier moment⁴⁷⁸. Ainsi en mars 1915, il y eut plus de soldats désignés pour le rapatriement qui furent regroupés à Lyon et Constance qu'il n'en partit effectivement et en juillet, quand de nouveaux échanges ont lieu, ce sont d'abord ceux-là qui partent : « Le premier départ des grands mutilés allemands sera constitué par l'effectif rassemblé à Lyon depuis le mois de mars, et ensuite par ceux qui seront arrivés. »^{479 480}

Une question s'impose, pourquoi avoir choisi les deux villes de Lyon et Constance ? Tout d'abord pour leur positionnement géographique alliant à la fois un éloignement du front assurant toute sécurité et la proximité avec la Suisse. Lyon est de plus un centre hospitalier militaire très important, qui va le devenir encore plus durant la guerre. Lyon dispose également d'un autre atout, la ville est au centre d'un nœud ferroviaire du PLM, qui va permettre de répartir facilement les rapatriés sur tout le territoire. C'est pourquoi le contrôle des commissions médicales de rapatriement se réunit à Lyon. Deux médecins suisses assistent à l'examen de ces commissions dirigées par des médecins français. Le même type de commission est établi à

⁴⁷⁵ AD Rhône, 1 M 157, document du 6 mai 1915.

⁴⁷⁶ Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 291.

⁴⁷⁷ Voir les très nombreux interrogatoires in SHAT, 16 N 1226

⁴⁷⁸ Selon le préfet il n'est pas possible d'être certain des dates plus de 3 jours à l'avance, Voir AD Rhône, 1M157, document du 21 mai 1918.

⁴⁷⁹ SHAT, 7 N 2053, 8 juillet 1915 le ministre de la Guerre au gouverneur militaire de Lyon.

⁴⁸⁰ Bruno Fouillet se demandait dans son article comment expliquer le départ de plus de 5 000 grands blessés allemands en juillet 1915 alors que seulement 426 avaient été concentrés à Lyon depuis les camps français. Cette note du ministre semble apporter un élément de réponse, Bruno FOUILLET « La ville de Lyon au centre des échanges de prisonniers de guerre (1915-1919) », Vingtième Siècle. Revue d'histoire, vol. n° 86, n° 2, 2005, p. 25-42.

Constance où les rapatriés passent une dernière sélection avant d'embarquer en train. Dans les documents officiels allemands la gare de Constance est désignée sous le terme de « *Austauschstation Konstanz* » (station d'échange de Constance)⁴⁸¹.

Combien de Français et d'Allemands, mais aussi de Belges, Anglais, Serbes, Austro-Hongrois, sont-ils passés par la gare des Brotteaux dans le cadre de ces échanges ? L'envie de fixer l'ensemble de ces échanges dans une statistique précise est forte mais les sources consultées ne semblent pas permettre de le réaliser d'une façon exhaustive. L'intérêt semble alors moins important, et la tentative a déjà été réalisée, de façon satisfaisante par Bruno Fouillet⁴⁸². Selon les chiffres du CICR ce sont en tout 161 trains de grands blessés qui furent échangés, et 3 224 personnels sanitaires français contre 900 Allemands⁴⁸³.

Cela signifie que des dizaines de milliers d'Allemands et de Français ont pu rentrer dans leur pays après des mois de captivité.

Organisation de la cérémonie

Dans une note du 8 juillet 1915, le ministère de la Guerre fait savoir au commissaire militaire du réseau P.L.M que « contrairement à ce qui avait eu lieu au premier échange, les blessés et le personnel sanitaire français rapatriés seront reçus avec la plus grande solennité à Ambérieu et à Lyon et toutes dispositions devront être prises à ce sujet »⁴⁸⁴. En effet les premiers échanges de mars 1915 s'étaient déroulés dans l'indifférence générale, car tenus secrets, ceux de juillet 1915 vont au contraire être mis en lumière, voire en spectacle.

Plusieurs journaux lyonnais s'étaient d'ailleurs plaints, dès les premiers échanges, de cette façon de procéder. Le public fut interdit en gare des Brotteaux pendant le temps où les trains y stationnaient. Trains dont les mouvements furent tus par la presse locale, le public ne l'apprenant que par les journaux suisses ou parisiens. Selon Viviani, le but était d'« éviter l'émotion que devait produire le spectacle de nombreux mutilés ». *Le Progrès*, demandant qu'on ne cache rien aux Français, lui récusait que des mutilés et des grands blessés, le public en voyait partout sur les grandes places et dans les rues de Lyon. Même si leur aspect pouvait émouvoir la population, le patriotisme et la reconnaissance du sacrifice n'en étaient qu'augmentés. Le journal fut censuré pour ces propos⁴⁸⁵. Le même jour *Le Nouvelliste* de Lyon se félicitait de la possibilité

⁴⁸¹ Voir par exemple BayHSta, 1.AK 361, *document du 20 février 1916*.

⁴⁸² Voir les deux tableaux in Bruno FOUILLET, « *La ville de Lyon au centre des échanges de prisonniers de guerre...* », *op. cit.*

⁴⁸³ <http://www.museemilitairelyon.com/spip.php?article220>

⁴⁸⁴ SHAT, 7N2053, *note du 8 juillet 1915*.

⁴⁸⁵ *Le Progrès*, édition du 12 juillet 1915.

donnée à la population lyonnaise de faire bon accueil aux grands blessés et ainsi faire oublier les premiers rapatriements « opérés presque à huis clos pour des raisons que ni la raison, ni le cœur n'avaient pu comprendre »⁴⁸⁶. Le journal louait l'accueil fait la veille par le public et l'encourageait à le reproduire chaque jour jusqu'au 24 juillet, jour prévu du dernier convoi⁴⁸⁷.

Les cérémonies officielles d'accueil pour chaque convoi de prisonniers de guerre et de sanitaires rapatriés ont été prévues depuis plusieurs mois. Depuis le 18 avril 1915, des prisonniers français avaient été déplacés à Constance en vue d'un rapatriement mais les pourparlers, très longs, entre la France et l'Allemagne n'avaient pas permis de les rapatrier plus tôt⁴⁸⁸. Ainsi, dès le 6 mai 1915, il est décidé « que la réception des grands blessés français qui seront rapatriés d'Allemagne devra dorénavant revêtir une certaine solennité ». Les autorités militaires devront se trouver en gare pour « souhaiter la bienvenue » et avec le préfet du Rhône ainsi que le maire de Lyon, qui seront également présents, s'occuper des détails de la réception et y assister⁴⁸⁹. Dans les jours suivants, les détails organisationnels sont décidés⁴⁹⁰. La compagnie PLM fut chargée de fournir des faisceaux de drapeaux pour décorer la gare, et la musique municipale d'accueillir en musique les blessés rapatriés. Les autorités civiles, les délégués régionaux des sociétés de la Croix-Rouge et les autorités militaires seront présents ainsi qu'une demi-compagnie commandée par un officier pour constituer un piquet d'honneur. Un service d'ordre, assuré par des militaires et des agents de police, devra se trouver en dehors de la gare ainsi qu'un escadron de dragons à cheval qui se chargera de former une haie d'honneur entre la gare des Brotteaux et le Pré-aux-Clercs⁴⁹¹.

Ce n'est que dans les premiers jours de juillet que les pourparlers, entre les deux États, purent aboutir et la date prévue pour l'arrivée du premier convoi à Lyon fut fixée au 11 juillet⁴⁹². L'organisation pour la cérémonie se précise alors. Déjà fêtés par la population suisse, les rapatriés eurent droit, avant leur arrivée à Lyon à un accueil officiel lors des haltes à Bellegarde et à Ambérieu⁴⁹³. À Bellegarde a lieu une première réception lors d'un arrêt de 15 minutes. Le général commandant la subdivision d'Annecy, une fanfare de chasseurs, 100 douaniers, une section du 30^e régiment d'Infanterie sont présents en gare pour accueillir le convoi et effectuer

⁴⁸⁶ *Le nouvelliste de Lyon*, édition du 12 juillet 1915.

⁴⁸⁷ Les échanges de juillet vont en fait se prolonger au-delà de cette date. AD Rhône, 1M145, 22 juillet 1915.

⁴⁸⁸ *Le nouvelliste de Lyon*, édition du 12 juillet 1915. Voir aussi Renaud DE LA FRÉGEOLIERE, *À tire d'ailes*, op. cit., p. 290, qui évoque un échange prévu pour mai qui n'a pas abouti.

⁴⁸⁹ AD Rhône, 1M157, *document du 6 mai 1915*, le ministère de la guerre au gouverneur militaire de Lyon.

⁴⁹⁰ *Ibid.*, *documents du 8 et 9 mai 1915*.

⁴⁹¹ Restaurant transformé en hôpital militaire, n° 17.

⁴⁹² AD Rhône, 1M157, Lyon, 6 juillet 1915.

⁴⁹³ *Ibid.*, Lyon 10 juillet 1915

une distribution de champagne (à 4 h 30 du matin !) et de cigares. Une deuxième réception a lieu peu après en gare d'Ambérieu. Celle-ci est plus longue, 1 h 15, et revêt un caractère encore plus officiel : présence du premier représentant de l'État, le préfet de l'Ain, pavoisement de la gare, réception de délégations, présence de deux régiments d'Infanterie avec tambours et clairons et nouvelle distribution de champagne et de collations. Charles Hennebois témoigne : « ... Ambérieu. Même foule. Des avions français sont venus au-devant du train. Ils planent maintenant à deux cents mètres, nous jetant des fleurs, des bouquets. Je suis seul, presque triste, dans le wagon désert. Ceux qui peuvent marcher sont allés vers la salle décorée de drapeaux où le vin d'honneur est servi ... »⁴⁹⁴ Pour la réception à Lyon, ordre fut donné de prévoir le « grand maximum », avec la présence d'officiels, notamment un sous-secrétaire d'État, les membres et infirmières de la Croix-Rouge et l'ouverture des quais à la presse et au public. « Public » sélectionné, seuls les détenteurs d'une carte d'invitation ou d'un coupe-file étaient autorisés à pénétrer à l'intérieur de la gare⁴⁹⁵.

L'arrivée du convoi

Les articles de presse confirment que la cérémonie s'est déroulée comme prévu par les autorités militaires et civiles. Les journalistes insistent toutefois logiquement sur les acclamations de la foule, les retrouvailles émues des familles, la présence des officiels, et les soins, cadeaux et attentions à l'égard des grands blessés rapatriés. Selon eux, la foule s'est rassemblée très nombreuse, dès 7 heures du matin, sur la place Jules Ferry située devant la gare. Le service d'ordre n'a pas eu de mal à contenir la foule, l'accès à la gare étant de toute façon barré par le régiment de dragons chargé de former la haie d'honneur au moment de la sortie des grands blessés. Bien que l'arrivée du train, annoncée par Bellegarde et Ambérieu était prévue pour 8 h 30, ce sont les clameurs de la foule située à l'extérieur qui, en premier, avertissent ceux situés sur les quais et l'intérieur de la gare. Toujours selon les journaux, au moment où la musique se met à jouer tous les valides du train sont à la fenêtre pour voir. Selon certains articles, la foule serait tellement bruyante qu'elle couvre la musique d'accueil. « Le train glorieux entre en gare à 8 h 30 précises. Un bataillon d'infanterie présente les armes, les tambours battent aux champs, les clairons sonnent, mais ils sont couverts par un immense et formidable cri de : « Vive la France ! » Du train part le même cri vibrant et enthousiaste. »⁴⁹⁶

⁴⁹⁴ Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 291. Voir aussi Noël ROGER, *Le Carnet d'un témoin*, par Noël ROGER, *le train des grands blessés*, Paris, Neuchâtel, Attinger frères, 1916, p. 74-75.

⁴⁹⁵ SHAT, 7N2053. *document du 10 juillet 1915*.

⁴⁹⁶ *Le Progrès*, 12 juillet 1915.

La présence importante des fleurs sur les blessés, sur le train et dans les wagons est souvent évoquée. Ces fleurs ont été accumulées depuis la première halte en Suisse jusqu'à la dernière en France. Dès la descente du train à Lyon les dames de la Croix-Rouge distribuent, en plus, des bouquets tricolores portant l'inscription « vive la France » et accrochent des petits drapeaux français aux boutonnières. À propos du train décoré de fleurs, Renaud de la Frégeolière nous livre un détail intéressant. Il insiste lui aussi sur les nombreuses fleurs offertes le long du parcours, et quand le train entre dans la gare des Brotteaux, il explique qu'en raison des voitures équipées de couchettes pour les blessés les plus graves qui se situent à l'avant du train, celui-ci n'a pas la même allure dans son ensemble. « Lyon ! Le train pavoisé, fleuri en queue, triste et noir en tête, car les grands blessés couchés n'ont pas pu le décorer, a ralenti sa marche. Doucement, doucement, plus lentement qu'un homme au pas, il entre en gare, avec une impressionnante majesté. »⁴⁹⁷

Une fois le train à l'arrêt les premiers blessés rapatriés en descendent. Ce sont des officiers qui, pour la plupart amputés, retrouvent leurs familles directement sur le quai de la gare. Ils incarnent le symbole de ces convois de prisonniers de guerre grands blessés rapatriés, réunissant l'émotion des retrouvailles et la tristesse de leur état physique, même si d'autres, moins bien lotis, ne sont pas encore descendus du train. C'est ce qu'exprime bien l'article du *Nouvelliste* : « On les acclame et leurs parents s'empressent autour d'eux. Cette première scène très émouvante prépare le public au défilé douloureux des mutilés et des malades, qui, aidés par les infirmières, descendent de leurs wagons et se rangent sur le quai. »⁴⁹⁸

Puis le débarquement de l'ensemble du train commence. Ce qui saute aux yeux des observateurs c'est la diversité des blessures autant que des uniformes, rarement complets : « Ils sont près de 300, tous ces braves soldats : les uns s'appuient sur des béquilles, les autres sur des cannes. À ceux-ci il manque un bras, à ceux-là une jambe ; sur certains visages apparaissent de glorieuses cicatrices. Quelques-uns sont descendus sur des civières. »⁴⁹⁹ On remarquera que le journal, qui insiste juste après sur le fait que l'assistance « crie sa reconnaissance » et que les blessés sont souriants, préfère voir de la gloire dans les cicatrices plutôt que de la laideur, de l'horreur ou de la tristesse. Renaud de la Frégeolière, alors qu'il embarquait dans le train à Offenbourg en direction de Constance avec les autres prés-sélectionnés pour le rapatriement, évoquait lui aussi cette mosaïque des blessures et des uniformes, mais également ce bonheur derrière la souffrance et les cicatrices : « L'embarquement commence, impressionnant spec-

⁴⁹⁷ RENAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE, *À tire d'ailes*, op. cit., p. 302-303.

⁴⁹⁸ *Nouvelliste*, 12 juillet 1915.

⁴⁹⁹ *Nouvelliste*, 12 juillet 1915.

tacle. De tous les hôpitaux de la ville arrivent sans cesse des blessés, les plus atteints étendus sur de légères civières ; leurs yeux vitreux, leurs pauvres figures ratatinées regardent déjà la mort. Ceux qui peuvent se traîner se hâtent de leur mieux ; jambes raccourcies, raidies, tordues, genoux énormes, pieds déformés : les unijambistes béquillonnent sur le trottoir de la gare ; les amputés évacués de Belgique emportent sur leurs épaules la jambe articulée de cuir jaune que les civils de là-bas leur ont offerte par souscription. Entre deux camarades s'avancent les aveugles rayonnant d'une joie grave ; les manchots sourient, les trognes ravagées par la mitraille auxquelles il manque un œil, un nez, une bouche, s'essaient à une sorte de rictus joyeux. Le bonheur du retour prochain illumine les visages sur lesquels la souffrance de ces dix mois de captivité, des opérations sans nombre, des membres indéfiniment rebrisés, puis réparés, – quelquefois, comme H..., avec de véritables tortures voulues – a imprimé des traces ineffaçables. De pauvres souffre-douleur ont subi depuis le mois d'août jusqu'à quinze opérations au chloroforme.

Aux numéros cousus sur les képis, aux formes des calots, au mélange des boutons, aux passepoils, aux croix peintes en jaune sur les vêtements civils, les hommes se reconnaissent et s'interpellent entre eux. Le mélange de tous les uniformes compose d'impayables accoutrements, tandis que des musettes pansues, brodées d'inscriptions, des caisses à margarine clouées en forme de valises, des ballots de chiffonniers à l'aspect le plus baroque emportent la fortune de chacun, hétéroclite ramassis d'objets bizarres créée par des malheureux dénués de tout. »⁵⁰⁰

Le train se vide alors lentement, et les blessés se dirigent vers une salle de la gare, aidés pour beaucoup par les membres de la Croix-Rouge. Ces membres de la Croix-Rouge, des femmes pour beaucoup, représentent le lien entre les camps de prisonniers et l'arrivée en gare au moment du retour à la patrie. Que ce soit la Croix-Rouge suisse ou française, ses membres ont visité les prisonniers durant leur captivité, les ont accompagnés dans les trains du rapatriement, et sont de nouveau là pour les accueillir à Lyon lors du grand retour. Comme souvent, les écrits à leur propos sont très élogieux et insistent beaucoup sur l'image de la femme soignante et bienveillante pour les soldats, remplaçant la mère ou la sœur absente. Ainsi *l'Express de Lyon*, organe de l'archevêché, rapporte que le préfet du Rhône dans son discours salue les dames de la Croix-Rouge « qui, accueillant les blessés, leur ont donné un avant-goût des soins et tendresses qui les attendent dans leurs familles »⁵⁰¹.

⁵⁰⁰ Renaud DE LA FRÉGEOLIERE, *À tire d'ailes*, op. cit., p. 292-293 ;
Voir aussi Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 258.

⁵⁰¹ Article archivé dans 1M145

La salle des bagages et la sortie de la gare

La cérémonie se poursuit donc dans un endroit plus calme et plus fermé que les quais. Les articles de journaux décrivent les tables remplies de fleurs, de champagne, de gâteaux, de friandises, de cigares. C'est également ce que nous confirme Charles Hennebois : « L'ascenseur nous descend au rez-de-chaussée de la gare. Est-ce Brotteaux? Je crois. Nous entrons à pas lents, un peu bousculés par la foule, dans une immense salle. Là, les murs disparaissent sous une avalanche de fleurs. Lyon nous offre le champagne. »⁵⁰² C'est dans cette grande salle que la réception officielle se termine après le discours du président de cérémonie. Puis vient le moment de sortir de la gare. Les blessés montent alors dans des voitures qui les accompagnent, à travers la foule et sous le son des trompettes des dragons, jusqu'au Pré-aux-Clercs, hôpital situé non loin de la gare. On ne cherche pas à dissimuler à la foule, la gravité des blessures des rapatriés, et grâce aux distributions faites au long du voyage, leur apparence a changé par rapport au départ de Constance. Ceci est d'autant plus vrai pour les rapatriés civils, qui passent également par la Suisse, mais vaut aussi pour les soldats à qui l'on distribue par exemple en gare d'Ambérieu une « coiffure française (képi ou bonnet de police) » pour ceux ayant des coiffures étrangères⁵⁰³. On sauve les apparences en cachant les uniformes incomplets et désunis avec les drapeaux à la boutonnière, les fleurs et les képis français.

Ce que ne précisent pas les articles de presse c'est que bon nombre de ces grands blessés vont revenir quelques heures plus tard en gare des Brotteaux ou de Perrache pour embarquer vers leur destination finale. « Une auto nous emmène. En sens inverse cette fois, toujours salués par la troupe qui nous rend les honneurs, nous faisons le même trajet. La gare est là, si proche. »⁵⁰⁴ La plupart ne resteront donc pas à Lyon, ceux y restant vont dans un premier temps être pris en charge dans les hôpitaux de la région. Tandis que Charles Hennebois repart vers Toulouse via la gare de Lyon-Perrache, son compagnon de route Renaud de La Fregeolière lui rejoint Paris, dans la soirée, depuis la gare des Brotteaux dont l'ambiance détonne avec celle du matin : « L'immense gare si animée est vide et silencieuse. Drapeaux et étendards pendent rigides sur leurs hampes. La poussière des faubourgs flotte dans l'air embrasé. Personne n'est plus là, l'ivresse triomphante du retour est terminée, nous sommes devenus un convoi anonyme d'infirmes évacués vers la capitale ; nous ne sommes plus les « grands blessés » revenant

⁵⁰² Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 294.

⁵⁰³ SHAT, 7N2053, document du 10 juillet 1915.

⁵⁰⁴ Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 296.

d'Allemagne. »⁵⁰⁵ Une fois de plus lors d'un voyage en train le paysage joue un rôle important. Comme lors du départ à la guerre, l'observation du territoire national vient confirmer la nécessité du sacrifice de la part des patriotes. « Par la fenêtre entr'ouverte défilent devant mes yeux éblouis les riches campagnes couvertes de moissons. Elle est là, la Patrie ; sa voix m'appelle et me reprend tout entier. Est-ce pour les drapeaux, les uniformes, les musiques ou les discours de ce matin que nous avons tant souffert ? Simples symboles que ces choses : la force qui nous a fait tout quitter, braver la mort, l'exil, la faim, elle est dans cette terre qui passe devant moi.⁵⁰⁶ » Ici, au-delà de l'importance du paysage dans la perception de certains soldats, il est intéressant de noter que malgré l'émotion et la joie qui avaient envahi l'auteur lors de son arrivée à Lyon, il est capable le jour même de relativiser et se rend bien compte de la portée surtout symbolique de cette cérémonie d'accueil.

Symboles, présidences et discours

Les cérémonies de réception des grands blessés rapatriés d'Allemagne ont une charge symbolique très forte. Il s'agit de faire ressentir à ces soldats que la patrie leur est reconnaissante, leur souhaite la bienvenue et ne les oubliera pas. La patrie est donc ici représentée par la ville de Lyon. C'est le premier symbole que ne manquent pas de souligner les journaux locaux, fiers que ce rôle ne soit pas dévolu à Paris. « Lyon a eu l'honneur de représenter la patrie » déclare *Le Progrès*⁵⁰⁷. Si Lyon a été choisi pour la réception c'est pour des raisons pratiques, mais la presse lyonnaise ne manque pas l'occasion de s'enorgueillir en se comparant aux autres villes jouant un rôle important dans la guerre : « Lyon, qui à côté des villes héroïques, des villes martyres, des villes fortes, restera la ville bienfaitrice de la guerre en gardera une partie importante dans ses écoles de mutilés. »⁵⁰⁸

La presse et les journalistes ont joué un double rôle. Ce sont les journaux qui préviennent les habitants des arrivées des convois, et ce sont eux qui couvrent l'événement. Les autorités comptent sur la presse lyonnaise pour bien faire circuler l'information. Dès que des convois sont prévus ils informent les différentes rédactions, et leur demandent d'avertir le public. « Les journaux annoncent que l'échange des grands blessés entre la France et l'Allemagne sera repris le 20 de ce mois. Il importe de se préoccuper, dès aujourd'hui, de la présidence de ces céré-

⁵⁰⁵ Renaud DE LA FRÉGEOLIERE, *À tire d'ailes*, op. cit., p. 304.

⁵⁰⁶ *Ibid.*, p 304 - 305.

⁵⁰⁷ *Le progrès*, 12 juillet 1915 ; Voir aussi dans le *nouveliste*, l'article du 12 juillet 1915.

⁵⁰⁸ SHAT, 7N2053, extrait de la presse du 12 juillet 1915.

monies. »⁵⁰⁹ Les journalistes obtiennent des coupe-files en grand nombre pour faciliter leurs reportages.

L'organisation de ces cérémonies a beaucoup préoccupé les autorités civiles, notamment le préfet du Rhône et le maire de Lyon. Dans tous les documents officiels qui traitent de l'organisation de la cérémonie ressort la volonté de donner un accueil symbolique et solennel. Cela signifie donc la présence de personnages notoires et la tenue d'un discours. Il fallut alors trouver, pour chaque arrivée de convoi de grands blessés ou de sanitaires rapatriés, un président de cérémonie. « Les grands blessés et grands malades rentrant d'Allemagne seront reçus à Lyon avec les plus grands honneurs. Monsieur Justin Godard, sous-secrétaire d'État à la Guerre pour le Service de Santé viendra en personne à Lyon dans le but de présider lui-même les cérémonies d'arrivée et d'en rehausser l'éclat. »⁵¹⁰ Pour les cérémonies suivantes il faut trouver d'autres présidents. Dans un premier temps, ce sont le gouverneur militaire de Lyon, le préfet ou le maire de Lyon qui sont chargés de cette tâche, ainsi que des notables locaux tels le doyen de la faculté de Médecine, des sénateurs ou les responsables du service de santé de la région⁵¹¹.

Toutes ces cérémonies attirent une foule importante, les documents officiels et les articles de journaux témoignent tous d'un engouement pour ces réceptions de la part de la population lyonnaise qui se presse chaque jour plus nombreuse devant la gare en ce mois de juillet 1915. Ces cérémonies deviennent donc l'occasion de témoigner aux soldats et aux sanitaires rapatriés la reconnaissance du pays et de sa population. Elles sont aussi l'occasion de voir de plus près des hommes ayant connu les combats et surtout ayant résidé dans le pays ennemi. Alors que les civils se sont très rapidement désintéressés des convois de blessés revenant à l'arrière, surtout à Lyon habitué à en voir débarquer chaque jour, cette nouvelle sorte de blessés, elle, attire de nouveau les foules et fait connaître à la gare et ses alentours un regain d'attraction. Il ne s'agit pas de nier la volonté réelle ou la sincérité des personnes composant cette foule qui ont voulu donner un accueil chaleureux à ces grands blessés, mais celles-ci sont aussi animées d'une curiosité et d'un devoir patriotique.

Comme il était mal vu, voire dangereux, de ne pas chanter la Marseillaise début août 1914, il serait mal vu, si on en a la possibilité, de ne pas se déplacer au moins une fois pour voir l'arrivée des soldats rapatriés. Cela est d'autant plus valable pour les personnages officiels et notoires de la ville ou de la région. Ces cérémonies en gare des Brotteaux semblent être l'événement où l'on

⁵⁰⁹ AD Rhône, 1M157, Lettre du 4 novembre 1916 du préfet au sous-secrétaire d'État du service de Santé à propos de la désignation des présidents.

⁵¹⁰ AD Rhône, 1M157, *document du 6 juillet 1915*. Justin Godard est lui-même lyonnais, conseiller municipal depuis 1904 et député du Rhône depuis 1906.

⁵¹¹ Pour plus de détails Voir les listes des présidents de juillet 1915 in AD Rhône, 1M157.

doit se montrer et de par sa position dans la société profiter de ses privilèges pour assister, aux premières loges, à ces arrivées. C'est-à-dire, non devant la gare avec le reste de la population mais dans la gare même et sur les quais parmi la haute société, la presse, et le personnel chargé de réceptionner les blessés et malades. C'est dans ce but que des coupe-file vont être délivrés pour pouvoir pénétrer au sein de la gare.

Chaque président de cérémonie dispose de cartons d'invitations qu'il peut remettre à qui bon lui semble. C'est ainsi que le Général Goigoux, gouverneur de la Place de Lyon a pu inviter l'archevêque de Lyon, à condition que celui-ci ne se livre à aucune manifestation religieuse, qu'il soit présent en tant que spectateur, « en témoin » comme l'écrit le préfet du Rhône consulté à ce sujet⁵¹². Lors de la même cérémonie, du 18 juillet 1915, un autre dignitaire religieux, le grand-rabbin de Lyon est également présent et en costume de cérémonie.

Dès le 8 juillet, le gouverneur militaire de Lyon fait parvenir au préfet du Rhône des coupe-file spéciaux. Il y a donc, parmi les privilégiés pouvant assister de l'intérieur de la gare à l'arrivée des convois, deux sortes de gens, ceux ayant un coupe-file et ceux en ayant un spécial. Ces cérémonies furent donc fréquentées par des personnes que l'on nommerait dans un contexte plus moderne des VIP et qui purent venir quand elles le désiraient puisqu'un coupe-file spécial était « valable pour toute la période des opérations de rapatriement »⁵¹³. Qui avait des bonnes relations ou faisait partie des intimes des dirigeants militaires ou civils de Lyon et de sa région avait donc la chance de pouvoir assister, de l'intérieur, à ces cérémonies.

Ainsi pour la première cérémonie du 11 juillet 1915 furent présents en gare le sous-secrétaire d'État à la Santé, le lieutenant-colonel Renault qui représentait officiellement le président de la République, des sénateurs et des députés, le gouverneur militaire de Lyon, le gouverneur de la place de Lyon, plusieurs généraux, des médecins-majors, le maire de Lyon et plusieurs de ses conseillers municipaux, le préfet du Rhône et ses secrétaires généraux, le recteur de l'université, le procureur général et le procureur de la République ainsi que plusieurs consuls. Il faut ajouter à cela les personnalités déjà présentes dans le train, comme les médecins-majors suisses, quelques officiers et sous officiers suisses, et le préfet de l'Ain monté à Bellegarde⁵¹⁴. Si la première cérémonie représente bien sûr un symbole fort et fut donc très suivie, les jours suivants ne semblent pas avoir connu une baisse de fréquentation ni du public ni des personnalités importantes. La cérémonie du 14 juillet, présidée par le préfet de Rhône, fut bien sûr très symbolique et qualifiée d'« impressionnante cérémonie patriotique » par la presse. Certaines des

⁵¹² AD Rhône, 1M145, *document du 19 juillet 1915*.

⁵¹³ AD Rhône, 1M157, *document du 10 juillet 1915*.

⁵¹⁴ *Le nouvelliste*, 12 juillet 1915.

personnalités présentes le 11 juillet vont elles-mêmes présider des cérémonies pour la période de rapatriement de juillet 1915, tel que le premier président et le procureur général de la cour d'appel de Lyon ou encore le directeur du service de santé.

Le compte rendu au sujet de la première réception officielle du 11 juillet précise bien que la cérémonie « a été organisée avec toute la solennité prévue par les instructions ministérielles »⁵¹⁵. Le 5 août, une fois les rapatriements terminés depuis quelques jours, Millerrand, ministre de la guerre, félicite, au nom du gouvernement, le préfet et lui demande de remercier, en son nom, la population du Rhône pour l'accueil fait « aux compatriotes revenant d'exil » et conclut : « Les autorités de votre département ont su donner à cet accueil la signification qui convenait. »⁵¹⁶ La première période de rapatriement avec réception officielle s'est donc déroulée comme l'avaient espéré les autorités militaires et civiles. Qu'en fut-il des suivantes durant le reste de la guerre ?

Des cérémonies tout au long de la guerre

Dès le mois de septembre 1915, une nouvelle série de convois est prévue, le premier partant de Constance le 20 septembre. La même organisation que deux mois auparavant se met alors en place. Dès le 12 septembre, l'architecte en chef de la ville est prié de décorer la gare des Brotteaux avec 60 drapeaux et le directeur du service des cultures de faire assurer la « décoration florale » de la gare⁵¹⁷. Une nouvelle liste de présidence est étudiée. Que ce soit pour les grands blessés ou pour les sanitaires rapatriés, le préfet souhaite une alternance quotidienne de la présidence entre un civil et un militaire. Selon son souhait une « haute personnalité » de l'entourage du président de la République ou un membre du gouvernement doit présider la première cérémonie de chaque nouvelle session. Pour les convois de septembre 1915, il ne fut pas difficile de trouver ces personnalités. Pour la première réception du 21 septembre, la présidence fut exercée par le président du Sénat, Antonin Dubost, et le président de la République se fit représenter officiellement par le général Duparge, secrétaire général de l'Élysée. Pour cette nouvelle série de rapatriements l'engouement ne semble pas baisser et la haute société lyonnaise accourt à la gare pour voir les grands blessés et entendre le discours des présidents.

Grâce à la correspondance du préfet on remarque que certaines personnes semblent en effet plus attirées par les orateurs que par les victimes du conflit. Ainsi une personne, dont on ne connaît malheureusement pas l'identité, écrit au préfet le 21 septembre lui expliquant qu'il n'a

⁵¹⁵ AD Rhône, 1M157, *document du 12 juillet 1915*, préfet du Rhône au ministre de l'Intérieur.

⁵¹⁶ AD Rhône, 1M145, *document du 5 août 1915*.

⁵¹⁷ AML, 1215WP3, *document du 12 septembre 1915*.

En 1916 il est aussi question d'écusson pour décorer la gare en plus des drapeaux.

pas osé l'aborder à la gare le matin même mais qu'il souhaiterait obtenir quatre cartes d'invitations pour deux amis à lui et leurs femmes respectives qui « auraient plaisir à entendre M. Deschanel »⁵¹⁸. En effet le président du conseil était prévu pour la présidence du 27 septembre.

Grâce aux enseignements de la première période de rapatriement de juillet 1915 le déroulement de la cérémonie est maintenant parfaitement organisé et les présidents sont prévenus le plus tôt possible de la manière de procéder. La musique municipale et un escadron de cavalerie sont rangés dans la cour de la gare des Brotteaux pour rendre les honneurs militaires. Les officiels et les invités prennent place sur le quai, puis « le président, accompagné du préfet pénètre sur le quai de la gare où l'attendent les notabilités ». Lorsque le train arrive en gare, le président est conduit au wagon réservé aux officiers pour les recevoir. Puis il revient se placer sur le quai, entouré des généraux et du préfet, et assiste au défilé des blessés qui passent devant lui. La réception continue alors dans la salle des bagages où la SSBM de Lyon offre un vin d'honneur et le président adresse une allocution aux blessés, seul discours de toute la cérémonie. Cette salle a une capacité de 1 000 personnes et est, selon le préfet, « toujours comble ». Il faut donc noter que si on enlève les 300 blessés de chaque convoi et le personnel de la SSBM, cela signifie qu'il y avait plus de 500 ou 600 personnes qui assistaient « en spectateur » à cette allocution. On comprend alors l'importance du public privilégié qui représente plus de la moitié des gens présents en gare pour ces cérémonies et la dimension de spectacle que celles-ci ont pu prendre. Une fois l'allocution terminée le président se rend dans la cour de la gare où la foule est massée à distance et il observe les premières automobiles qui emmènent les blessés avant de se retirer. Le préfet ne manque pas de rappeler à chaque futur président le caractère voulu de solennité, la présence toujours très importante de la foule et l'heure prévue de fin de cérémonie, 9 h 30. Le préfet convie les présidents de cérémonies venant de Paris dès la veille puisque le train arrivant de Paris le matin vers 7 heures « a souvent du retard et il ne serait pas prudent de le prendre »⁵¹⁹. Les cérémonies vont donc se dérouler toujours de la même façon à chaque nouvelle session de rapatriement et ce jusqu'à la fin de la guerre.

À chaque nouvelle période de rapatriement de nombreux coupe-files et coupe-file spéciaux sont distribués par le préfet et le gouverneur militaire de Lyon⁵²⁰. Si dans un premier temps ceux-ci sont valables pour une période de rapatriement ils le sont, dès 1916, pour l'ensemble de l'année civile. Les infirmières en costume sont autorisées à accéder au quai seulement sur présentation de leur carte d'identité, une carte dont elles doivent être porteuses en tout temps.

⁵¹⁸ AD Rhône, 1M145, *lettre au préfet du 21 septembre 1915*.

⁵¹⁹ AD Rhône, 1M157, *invitation au président du Sénat, Ministre, Président du conseil*.

⁵²⁰ Voir annexe.

Même s'il ne semble pas y avoir eu de manquement dans l'organisation et dans le déroulement des cérémonies, en février 1917 le gouvernement tient à rappeler deux points essentiels. Tout d'abord l'accueil des compatriotes rentrant en France qui doit être « reconfortant » et leur « fera oublier les épreuves subies ». Et ensuite, et c'est peut-être le point le plus important, l'accueil fait aux Suisses accompagnant les convois. Ceux-ci doivent emporter « de notre pays et de l'hospitalité attentive et prévenante qu'ils y ont reçue, le meilleur et le plus durable souvenir », et ceci « pour des raisons de haute politique en même temps que de courtoisie envers une nation amie ». Ainsi un officier doit être désigné pour les accompagner afin de leur rendre leur séjour facile et s'assurer de leur bon logement sur la ville jusqu'à leur départ. Une mesure qui vaut aussi pour les médecins suisses, qui se rendant dans les camps français de prisonniers allemands, passent par Lyon⁵²¹. La France tient bien sûr à conserver de très bonnes relations avec la Suisse neutre à travers laquelle circulent les convois et où furent signés les différents accords relatifs aux échanges, de grands blessés comme de sanitaires. Il faut toutefois ajouter qu'un an et demi auparavant le sous-secrétaire d'État pour le service de santé, le même Justin Godard qui présida la cérémonie du 11 juillet 1915, demandait dans un document secret à ce qu'une méfiance envers les médecins suisses soit de mise en France dans les formations sanitaires. Ces médecins, étant apparemment obligés de rendre compte à l'état-major suisse de « toutes leurs observations touchant l'armée française ». État-major qui entretiendrait des « relations également suivies (sic) et tout à fait intimes avec l'attaché militaire allemand à Berne »⁵²².

Finalement qu'il s'agisse des prisonniers valides, blessés, du personnel médical, ou des prisonniers des armées alliées, le gouvernement français tient à ce que le même accueil leur soit fait⁵²³. Bien sûr il y eut des petites variations, les hymnes nationaux serbes ou anglais furent joués en plus de la Marseillaise selon la nationalité des prisonniers formant le convoi. Le président devait alors être capable de faire son allocution dans la langue du pays concerné, la plupart des cas ayant concerné des Anglais cela ne posa pas tant de problèmes⁵²⁴. Plus problématique fut la recherche de présidence pour les convois de sanitaires et dans une moindre mesure pour les grands blessés.

Présidence

⁵²¹ AD Rhône, 1M157, *document du 16 février 1917*.

⁵²² AD Rhône 4M414, *document du 31 août 1915*.

⁵²³ Voir par exemple AD Rhône, 1M157 *documents du 18 septembre 1916 et du 16 février 1917*.

⁵²⁴ Pour les serbe c'est le consul et les personnalités serbes présentes sur Lyon qui s'en chargent. AD Rhône, 1M157, *document du 8 juillet 1917*.

Durant toute la durée de la guerre ce sont généralement le gouverneur militaire de Lyon ou le sous-secrétaire d'État au service de santé qui suggèrent des personnalités pour présider. Le préfet se chargeant de l'invitation officielle. Dès le 27 octobre 1915, face à la prévision de nouveaux convois, ce dernier souhaite l'élargissement de la liste des personnes pouvant être amenées à présider les cérémonies. La fréquence des convois permettrait en effet « d'étendre le cycle pour éviter que ce soit trop souvent les mêmes personnes auxquelles soit confié cet honneur ». Il fournit alors une liste des personnes, tous hauts fonctionnaires⁵²⁵, qui pourraient être concernées et qui n'ont pas encore présidé. Il s'agit donc du président du Tribunal civil, le procureur de la République, le président du Tribunal de commerce. À ceux-là il souhaiterait ajouter deux personnalités en raison de leurs services rendus aux blessés et à leur engagement dans l'accueil des grands blessés, le président du conseil d'administration des Hospices de Lyon et le délégué régional de la SSBM⁵²⁶.

Un an plus tard le constat s'est aggravé : « Elles (les cérémonies) se renouvellent si fréquemment que nous avons épuisé, ici, la liste des personnalités vraiment qualifiées pour remplir ce rôle ; le préfet du Rhône et le maire de Lyon ont même présidé chacun trois fois. » Pour autant la première cérémonie doit continuer à être présidée par un membre du gouvernement pour conserver cet aspect de solennité tant voulue⁵²⁷. Pour les cérémonies concernant les sanitaires, le problème de la présidence va également se poser. En effet il est d'abord souhaité que les présidents aient un rapport avec la médecine, les premiers présidents en juillet 1915 furent par exemple le directeur du service de santé de la 14^e Région (Lyon) et l'adjoint au directeur du service de santé au ministère de la Guerre. En octobre 1916 il devient difficile de trouver des personnalités civiles pouvant présider pour les convois de sanitaires, puisque selon le préfet « la liste des personnalités civiles appartenant au corps des professeurs de la faculté de médecine de Lyon et susceptibles d'être désignées actuellement me paraît épuisée, la plupart d'entre elles étant mobilisées ». Il demande alors au gouverneur militaire de Lyon de désigner un officier du corps de santé militaire. Le principe d'une présidence alternée entre un civil et un militaire est donc abandonné.

En février 1917, on tente de reprendre cette alternance en cherchant de nouveaux noms pour les personnalités civiles⁵²⁸, les présidents désignés varient alors beaucoup plus que depuis 1915. Même si on essaye de nommer pour les convois de sanitaires des personnalités plus ou

⁵²⁵ Il doit s'agir de hauts fonctionnaires ayant un rang individuel au décret du 16 juin 1907 sur les préséances

⁵²⁶ AD Rhône, 1M157, *lettre du 27 octobre 1915*.

⁵²⁷ AD Rhône, 1M157, *lettre du Préfet au Sous-Secrétaire d'État du service de santé*, 4 novembre 1916.

⁵²⁸ AD Rhône, 1M157, *document du 19 février 1917*.

moins proches de la médecine, les listes pour les présidences sont prévues pour une période de rapatriement où des convois de types différents vont s'alterner. Puisque ni la date ni le contenu du convoi ne peuvent être fixés beaucoup plus que deux jours à l'avance, la préfecture tente de trouver des présidents qui seront d'une manière certaine présents sur la ville, et selon le type de convoi répartit les présidents pour une date précise. Le 20 février 1917 le préfet « à défaut d'un choix indiqué de Paris », propose alors le secrétaire général de la préfecture du Rhône et indique qu'ensuite c'est le maire de Lyon qui devra désigner un membre de la municipalité de Lyon⁵²⁹.

Pendant le reste de l'année la recherche de présidents potentiels continue. Les personnalités désignées ne sont alors, pour certaines, plus du même niveau que pour les premières cérémonies, même pour les militaires les possibilités semblent s'amenuiser. En effet on on privilégie des personnalités habitant la région, et c'est ainsi que le colonel commandant les dépôts d'artillerie de la 14^e région, le colonel directeur du parc d'artillerie, ou encore le colonel commandant l'atelier de chargement de Vénissieux sont désignés en mai 1917 pour accueillir les grands blessés.

En juin 1917, c'est le parquet de la cour d'appel de Lyon qui fournit au préfet une liste de magistrats pouvant être désignés. Durant l'été 1917 beaucoup de présidents de cérémonies vont être des magistrats ou des doyens de faculté. La plupart de ces personnes se disent très honorées d'avoir été choisies pour une telle tâche, même si certains s'en étonnent presque, tel un procureur qui se demande si cela n'est « pas présomptueux » de sa part, « de prendre la parole à la gare des Brotteaux après tant d'hommes éminents ». Les présidents désignés, et surpris, sont donc bien conscients de l'honneur qui leur est fait, et n'ignorent pas la dimension symbolique du futur discours en gare à la même place et même fonction que les orateurs précédents.

Beaucoup d'entre eux ont déjà dû assister à une des cérémonies ou en connaissent l'importance. C'est pourquoi certains insistent pour que cet honneur soit bien connu de tous. Le doyen de la faculté des sciences de Lyon, prie le préfet de « faire mention » aux journaux de son « titre de membre de l'Institut, titre scientifique, auquel je tiens plus qu'aux fonctions électives et révisables de doyen de la faculté »⁵³⁰. Un président de chambre à la cour d'appel de Lyon conclut sa lettre au préfet dans laquelle il accepte la présidence en lui demandant « un certain nombre de cartes permettant d'accéder à l'intérieur de la gare et plus spécialement dans la salle de réception » afin de « donner satisfaction à mes parents, collègues et amis »⁵³¹.

⁵²⁹ *Ibid.*, document du 20 février 1917.

⁵³⁰ AD Rhône, 1M157, lettre du 20 juillet 1917.

⁵³¹ *Ibid.*, lettre du 23 décembre 1917.

Si beaucoup acceptent, le préfet doit tout de même souvent inverser les ordres de passage prévus en raison des nombreuses contraintes, souvent liées aux vacances estivales, des futurs présidents. Certains semblent même utiliser ces contraintes pour obtenir une « meilleure présidence ». Ainsi le président de chambre à la cour d'Appel, quand son tour de présider un convoi de prisonniers de guerre non blessés arriva enfin pour le 2 avril 1918, signala qu'étant dans le Midi pour deux semaines, pour accompagner sa femme souffrante, il était dans l'impossibilité de présider avant le 14 avril. Il ajoutait : « en me réservant, autant que possible, pour un convoi de grands blessés rapatriés, en vue duquel je me suis préparé, conformément à la lettre que m'avait adressée M. le Préfet. »⁵³²

Sachant qu'il s'apprêtait à prendre des congés pendant deux semaines, il est difficile de ne pas penser qu'il aurait eu le loisir de changer quelque peu son discours, et que cette demande cachait peut-être une certaine déception que la cérémonie à présider soit celle d'un convoi de prisonniers non blessés.

Pour l'une des dernières sessions de rapatriement de prisonniers, fin juillet 1918, prisonniers internés en Suisse, le dernier à exercer la présidence le 26 juillet est le directeur de l'observatoire de Saint-Genis-Laval. Preuve supplémentaire que les personnes désignées pour assurer les présidences des cérémonies ont beaucoup varié durant la guerre. Si certains la refusent, la plupart acceptent avec fierté de remplir cette mission et vont pendant plus de trois ans se succéder à la gare des Brotteaux. Le choix des présidents a pu poser problème mais une volonté a su s'imposer tout au long de la période, la mise en valeur de Lyon et de sa région. Bruno Fouillet y voit même une lutte politique locale cachée et évoque une « autopromotion lyonnaise »⁵³³.

Pourtant certains prisonniers sont revenus dans l'anonymat et n'ont pas eu droit à une cérémonie en gare.

Annulation de cérémonies

Le 13 avril 1917, un convoi de 60 malades et blessés français internés en Suisse débarque à Lyon. Pour la première fois l'horaire n'est plus 8 h 30 mais 10 heures du matin. Pour la première fois également depuis juillet 1915, la cérémonie ne va pas se dérouler en gare mais dans l'hôpital 17 (Pré-aux-Clercs) où les hommes du convoi seront conduits directement à la sortie du train⁵³⁴. Même chose pour le convoi du 23 mai 1917⁵³⁵. Les raisons de l'annulation

⁵³² *Ibid.*, lettre du 23 mars 1918.

⁵³³ Bruno FOUILLET, « La ville de Lyon au centre des échanges de prisonniers de guerre... », *op. cit.*, p. 40-41.

⁵³⁴ AD Rhône, 1M157, document du 11 avril 1917.

⁵³⁵ *Ibid.*, document du 21 mai 1917.

des cérémonies en gare ne sont pas indiquées. Un an plus tard, le convoi du 8 juin 1918, prévu pour 22 h 05, ne doit finalement plus transporter que 50 sanitaires et 10 grands blessés. Le gouverneur militaire de Lyon décide alors qu'« en conséquence, il n'y aura pas de cérémonie officielle de réception à l'arrivée de ce convoi en gare des Brotteaux »⁵³⁶. Le trop petit effectif semble donc bien être la raison qui pousse les autorités à ne pas bloquer la gare et organiser une grande cérémonie pour si peu de prisonniers rapatriés. Pourtant Bruno Fouillet remarque que dans ce convoi du 8 juin 1918, ainsi que dans un autre du 31 janvier 1918 et dont la cérémonie a également été annulée, il y avait une grosse proportion de rapatriés pour « neurasthénie » ou « psychose », évacués sur l'hôpital psychiatrique de Bron⁵³⁷. La question se pose alors de savoir si les autorités n'ont pas souhaité cacher cette image moins glorieuse des traumatismes infligés par la guerre. À partir de l'été 1918, d'autres raisons ont pu entraîner la suppression des cérémonies en gare.

Le 21 juillet 1918, il fut décidé qu'aucune cérémonie particulière ne serait organisée à l'occasion du retour des prisonniers valides et que cette mesure devra être étendue aux convois d'internés en Suisse⁵³⁸. Trois convois d'environ 700 prisonniers, ainsi qu'un convoi de valides, prévus entre le 28 juillet et le 1^{er} août 1918 n'eurent également pas le droit à une réception en gare⁵³⁹. Cette fois-ci la raison n'avait pas de rapport avec l'effectif, ni même avec leur qualité de prisonniers « non blessés » ou « internés en suisse », elle est d'ordre hygiénique. C'est en raison de « la gravité de l'épidémie grippale qui sévit actuellement en Suisse et prescrit d'instituer d'urgence à l'occasion du rapatriement des militaires prisonniers de guerre, toute mesure prophylactique utile » que le gouverneur militaire de Lyon décide de suspendre les cérémonies de réception à la gare des Brotteaux « dans le but d'éviter des agglomérations et le contact des rapatriés avec la population civile »⁵⁴⁰. C'est donc la grippe espagnole, qui a commencé ses ravages, qui met fin aux réceptions en gare. Si l'absence de cérémonial reste de mise à l'été 1918, il faut « qu'à l'arrivée des trains les Français rapatriés soient cordialement reçus et qu'une collation leur soit servie dans un local approprié »⁵⁴¹.

Afin d'éviter le « contact plus ou moins intime et prolongé, (entre) d'une part les rapatriés dont quelques-uns sont en imminence ou incubation de grippe, et d'autre part la population »,

⁵³⁶ *Ibid.*, document du 7 juin 1918.

⁵³⁷ Bruno FOUILLET, « La ville de Lyon au centre des échanges de prisonniers de guerre... », *op. cit.*, p. 37.

⁵³⁸ *Ibid.*, document du 21 juillet 1918.

⁵³⁹ AD Rhône, 1M157, document 27 juillet 1918.

⁵⁴⁰ *Ibid.*, document du 22 juillet 1918 du gouverneur militaire de Lyon au préfet du Rhône.

⁵⁴¹ *Ibid.*, document du 31 juillet 1918.

les convois prévus pour les 6, 13 et 20 septembre subirent le même sort⁵⁴², ainsi que les huit prévus entre le 16 octobre et le 8 novembre 1918. Les rapatriés furent alors « reçus sur le quai d'arrivée de la façon la plus simple par des délégations des autorités civiles et militaires », seul élément des cérémonies encore en place en plus de la musique et des clairons, joués par un détachement de troupe qui rendent les honneurs à l'arrivée du train. Enfin il est bien précisé que ces mesures seront appliquées à tous les convois qu'il s'agisse de prisonniers valides, non valides ou sanitaires et qu'ils viennent d'Allemagne ou de Suisse⁵⁴³. Face à toutes ces cérémonies qui n'ont pas eu lieu ou pas de façon publique à partir de l'été 1918 on est en droit de se demander si une autre raison a motivé ces décisions. Après plus de trois ans est-ce que l'accueil fait aux rapatriés n'a pas connu une baisse importante autant dans sa fréquentation que dans son engouement ? Avec les accords de Berne, les rapatriements devenus réguliers et donc habituels ont peut-être eu moins d'attention de la part du public, et les autorités ont alors préféré se contenter d'un petit comité d'accueil et d'une réception simple à l'hôpital.

Les convois des derniers mois de guerre n'ont donc pas connu le même type de réception que les autres prisonniers rapatriés. Pourtant eux-aussi, même si cela se passa à l'hôpital et non en gare, ont eu le droit à un discours.

Discours

Chaque président de cérémonie est donc chargé de faire un discours aux prisonniers rapatriés. Les propos ne sont bien sûr pas toujours les mêmes, selon que l'on s'adresse à des soldats prisonniers ou à des sanitaires, mais dans l'ensemble, et pour les quelques discours dont il existe encore une trace, les thématiques sont souvent assez proches.

Les orateurs pour les équipes de sanitaires saluent le retour de ces hommes, et s'offusquent souvent qu'on n'ait pu les faire prisonniers : « Gardien d'un idéal commun à tous hommes, serviteurs du bien, votre liberté et votre sauvegarde étaient garanties par la foi jurée des nations. Votre retour aurait dû être tout simple ; le seul fait que nous sommes ici réunis pour le fêter dit assez quelles lenteurs, quelles oppositions, quels obstacles il a fallu surmonter. »⁵⁴⁴ Plusieurs orateurs tiennent à leur raconter ce qui s'est passé depuis le début de la guerre, car ils craignent que les seules choses que ces hommes aient pu apprendre ne soient des mensonges de la propagande allemande. Ils expliquent donc comment le pays a tenu, s'est uni, s'est renforcé et s'apprête à vaincre. Les femmes sont souvent mises en avant : « notre pays possède un autre élé-

⁵⁴² *Ibid.*, document du 5 septembre 1918.

⁵⁴³ *Ibid.*, voir les deux documents du 15 octobre 1918.

⁵⁴⁴ AD Rhône, 1M157, *Le nouvelliste* du 19 octobre 1916

ment de force : la femme française. Le rôle de la femme est capital dans cette guerre. Je ne parle pas seulement de ces nobles infirmières qui vous attendaient tout à l'heure, qui vous entourent ici. Depuis 26 mois, inlassables, penchées jour et nuit sur le chevet des blessés elles ont donné le plus bel exemple de dévouement et de bonté. » Le rôle des femmes travaillant aux champs et dans les usines est donc mis en lumière. Le professeur Jules Courmont conclut ainsi une grosse partie de son discours au sujet des femmes : « Fêtons nos soldats mais inclinons-nous bien bas devant la femme française »⁵⁴⁵. Si les femmes sont à l'honneur dans les discours, leur place à la présidence pour une cérémonie ne semble avoir jamais traversé l'esprit des autorités puisque même pour la cérémonie du 7 juin 1917, où l'Union des Femmes de France (UFF) est invitée à présider, c'est le Docteur Sabatier, délégué régional de l'UFF, qui se voit confier cette mission⁵⁴⁶.

L'image de la femme dans certains discours est aussi celle de la mère patrie pour laquelle on a souffert : « vous allez rentrer au foyer familial la tête haute et heureux, malgré tout, d'avoir rempli votre devoir jusqu'à la limite des plus durs sacrifices, car vous avez souffert pour la mère-patrie, et plus on aime sa mère, plus on s'ennoblit à souffrir pour elle. »⁵⁴⁷

Cette fierté que devraient avoir les médecins et les sanitaires rapatriés est revendiquée par les orateurs qui n'oublient pas qu'ils ont été emprisonnés dans des conditions désastreuses et qu'ils ont continué dans les camps à tenter de diminuer les souffrances des autres soldats français et alliés, et que beaucoup l'ont payé de leur vie. Ce sont des « héros ignorés » qui ont permis de sauver tant de vies. Les présidents de cérémonie se plaisent à les nommer « soldats ». Des soldats qui portent des uniformes différents mais tout aussi importants et glorieux : « Aussi est-ce bien bas que je salue vos uniformes ternis par la boue des tranchées, mêlée au sang versé dans les combats glorieux, mais qu'auréolent désormais les longueurs de la captivité et les douleurs de l'exil. »⁵⁴⁸

Le professeur Jean Lépine qui préside la dernière cérémonie d'octobre 1916 tient à ce que cette fierté soit bien présente chez les sanitaires rapatriés et leur demande indirectement de faire bonne figure face à la foule massée dehors, d'agir en vainqueur : « Voilà pourquoi la patrie vous considère en fils vaillants qui ont bien mérité d'elle. Vous avez le droit de vous le dire. Tout à l'heure, quand vous défilerez devant la foule qui vous attend, nous vous verrons, comme vos camarades des convois précédents, vous redresser sous la fatigue et porter haut la tête. Vous

⁵⁴⁵ AD Rhône, 1M157.

⁵⁴⁶ *Ibid.*, document du 5 juin 1917.

⁵⁴⁷ Discours du médecin principal TEISSIER dans *Le Progrès* du 9 octobre 1916 in AD Rhône, 1M157.

⁵⁴⁸ *Ibid.*

n'êtes pas des vaincus, mes amis ! »⁵⁴⁹

Un des premiers discours s'adressant aux grands blessés, celui du préfet du Rhône en juillet 1915 est du même ordre que ceux précédemment cités. Il fait un résumé de la guerre, expliquant le recul allemand après la Marne, et prétend que depuis, les Allemands sont contraints à la défensive. Il rappelle l'union sacrée du début de la guerre qui a tenu depuis, ainsi que l'attitude et le travail formidable des femmes partout dans le pays. Il tient aussi à rassurer les soldats revenant d'Allemagne sur les souffrances des civils : « En rentrant chez vous, mes chers amis, vous ne trouverez ni misère, ni chômage. Vos familles ont été préservées des souffrances matérielles. Les femmes françaises ont toutes été admirables. »⁵⁵⁰ Il promet que le pays rassemblé va parvenir à gagner la guerre, et ce, aussi, grâce aux soldats rapatriés qui l'écoutent : « Cette victoire, vous en avez été les premiers artisans ; vous ne pouvez pas continuer à la poursuivre par les armes, mais vous pouvez encore y contribuer en prêchant la haine sacrée, la haine de l'Allemand ! » Il termine son discours en remerciant les médecins et la Croix-Rouge suisse. Le discours du président du Sénat le 21 septembre 1915 est beaucoup plus court mais très proche dans les termes de celui du préfet. Il salue ces soldats revenus à la patrie. « La patrie à laquelle vous étiez deux fois chers par votre double souffrance de blessés et d'exilés, vous accueille et vous ouvre ses bras ! » Il leur demande de prendre une place d'honneur « au sein de la grande famille française » et leur assure que s'ils ne peuvent plus combattre pour elle ils peuvent encore la servir, car ils sont une « leçon vivante et sublime » : « Vos blessures parleront avec une terrible éloquence ; elles feront honte à toute volonté qui se sentirait défaillir. »⁵⁵¹

Ce qu'il est intéressant de noter c'est que ces discours patriotiques n'ont peut-être pas été entendus par tous les rapatriés et le reste de l'assemblée. Le préfet dans les invitations aux présidents de cérémonie précise que la salle des bagages mesure environ 60 mètres sur 10 mètres, et que l'acoustique est très mauvaise. Il enjoint donc les orateurs, qui se placent au centre de la pièce face aux soldats rapatriés, à bien élever la voix. Ces précisions du préfet ne semblent pas inutiles puisque Charles Hennebois écrit à propos de la réception et du discours : « De fait, les premiers rangs peuvent seuls entendre les phrases ; mais quelques lambeaux nous parviennent : « le devoir accompli ... ; la tâche glorieuse ; les remerciements de la France ... son amour maternel qui pansera un jour nos cruelles blessures ... » Nous unissons nos voix dans une clameur de tendresse : « Vive ! Vive la France ! » Puis on chante, et debout, l'hymne national. C'est fini. En

⁵⁴⁹ AD Rhône, 1M157, *Le nouvelliste* du 19 octobre 1916.

⁵⁵⁰ *Discours du préfet Rault* in AD Rhône 1M145.

⁵⁵¹ *Discours d'Antonin Dubost, président du Sénat* in 1M145.

Voir aussi le *discours du sous-secrétaire d'état à la Santé* le 11 juillet 1915.

route, maintenant. »⁵⁵² Les applaudissements et les cris de vive la France de la part des grands blessés, si souvent évoqués dans les journaux, furent donc sûrement assez souvent formels et faits par mimétisme, plus qu'en réelle réaction ou adhésion au discours tenu.

Recherche des proches

Les nombreux civils qui ont assisté à ces cérémonies et se sont groupés devant la gare ne furent pas tous motivés par les mêmes raisons. Au-delà de la curiosité et du patriotisme qui ont pu pousser beaucoup de gens à venir accueillir ces soldats, beaucoup de personnes espèrent également retrouver un être cher qui a disparu ou du moins avoir de ses nouvelles. La correspondance du maire de Lyon contient énormément de lettres de femmes, et de familles demandant si leur homme, père, frère, faisait partie des convois ou en fera partie. Beaucoup de personnes contactent le maire afin qu'il fasse parvenir les listes des rapatriés⁵⁵³. Devant l'ampleur des demandes on est en droit de se demander si l'accès limité à la gare des Brotteaux n'y trouve pas en partie sa justification. Si l'accès aux quais et aux rapatriés avait été laissé libre, il y aurait certainement eu beaucoup trop de monde cherchant à reconnaître quelqu'un ou abordant les rapatriés pour leur demander des informations. C'est ce qui se passe dans les autres gares de France, une fois les rapatriés répartis dans les différents convois les menant partout dans le pays. Ainsi Renaud de la Frégeolière en arrivant à Paris le lendemain de son arrivée à Lyon est directement abordé sur le quai avec ses camarades : « À Paris, au petit jour, le convoi s'est arrêté. De portière en portière des femmes hâves et endeuillées se précipitent : « Y en a-t-il parmi vous du 66^e, du 107^e, du 333^e? N'ont-ils jamais entendu parler de mon mari? de mon fils? de mon frère? disparu à Dinant le 15 août, à Charleroi le 20 août, à Morhange le 22 août; voici sa photographie, vous ne le reconnaissez pas? » Et les yeux implorant, suppliants et rougis de larmes. L'image passe de mains en mains; chacun se penche, évoque ses souvenirs; non, personne ne se rappelle. Elles s'en vont et durant toute une semaine elles guetteront ainsi les trains de rapatriés d'Allemagne, comme elles font depuis près d'un mois, conservant au cœur une invincible espérance. Que ces visions-là gâtent la joie du retour! »⁵⁵⁴

À Bellegarde c'est une femme qui, assistant au rapatriement des grands blessés, en mai 1917, croit reconnaître un ami de son mari au moment où le train s'ébranle. Elle ne connaît plus son nom mais sait qu'il a été touché et fait prisonnier le même jour que son mari. Elle semble ignorer si ce dernier est encore vivant et prie qu'on lui donne les informations nécessaires pour

⁵⁵² Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 294-295.

⁵⁵³ AML, 1215WP3.

⁵⁵⁴ Renaud DE LA FRÉGEOLIÈRE, *À tire d'ailes*, op. cit., p. 305-306.

contacter cet homme dont le seul souvenir pour elle est son lieu de résidence... tout proche de la gare Saint-Lazare à Paris⁵⁵⁵. Au vu de ces deux exemples on comprend bien que beaucoup de proches de soldats disparus ont assisté aux arrivées des convois de prisonniers rapatriés et sont venus en gare pour tenter leur chance à la loterie de l'espoir.

Cet espoir fut aussi celui de milliers de familles allemandes.

Grands blessés allemands

En ce qui concerne les rapatriements des soldats allemands les sources et les documents manquent cruellement. Toutefois grâce à une partie des archives françaises on peut récolter quelques informations même si celles-ci sont surtout d'ordre technique (dates, horaires, effectifs). Les seules sources allemandes évoquant parfois les échanges en gare sont les différents journaux de la Croix-Rouge.

Pour chaque convoi de rapatriés français arrivant en gare des Brotteaux, partait en principe un convoi de rapatriés allemands. À l'occasion des premiers échanges officiels de juillet 1915, la presse française publie des reportages effectués à Lyon ou à Genève. Il y est bien évidemment surtout question des prisonniers rapatriés français mais quelques lignes sont dédiées aux Allemands. L'état des rapatriés français est jugé très mauvais, car la nourriture dans les camps fut insuffisante tandis que les Allemands sont présentés comme ayant été bien soignés et nourris. « Comme un Français tout simplement » témoigne l'un d'eux le 12 juillet en gare de Genève. Un autre article raconte la superbe cérémonie du 11 juillet 1915 en gare des Brotteaux, les dernières lignes sont consacrées à ceux qui s'apprêtent à faire le chemin inverse : « Pendant que cet accueil chaleureux était fait à nos soldats, 400 blessés allemands prenaient place dans le train et s'en allaient vers leur pays, tête basse, tristement, comme à regret. »⁵⁵⁶ Difficile toutefois de s'imaginer qu'un soldat en captivité et gravement blessé depuis presque un an ne se réjouisse pas à l'idée de revenir chez lui.

Un autre article donne à penser que la Suisse romande a clairement une préférence pour la France et ses soldats, même si elle témoigne de la pitié pour les victimes de la guerre quel que soit leur camp : « Le convoi allemand a été ravitaillé à la gare de Genève au milieu de la pitié respectueuse qui convient à toutes les détresses. À quatre heures du matin, est arrivé le deuxième convoi de Français qui a passé, comme la veille, parmi les acclamations et les fleurs. »⁵⁵⁷

Les prisonniers viennent de tous les camps de France, de Corse ou même d'Algérie. Pour

⁵⁵⁵ AML, 1215WP, lettre du 19 mai 1916.

⁵⁵⁶ SHAT, 7N2053. On notera que la cérémonie et l'embarquement des allemands n'ont pu se dérouler en même temps.

⁵⁵⁷ *Ibid.*, extrait de la presse du 12 juillet 1915.

le déplacement jusqu'à Lyon, ils sont accompagnés d'infirmiers français pour les cas les plus graves et sont escortés pour les prisonniers pouvant voyager assis. Par exemple le 5 décembre 1916 les prisonniers rapatriables de la région de Bordeaux embarquent avec une escorte en direction de Lyon. L'escorte accompagne le détachement jusqu'à Lyon et récupèrera en route d'autres prisonniers et leurs escortes en gare de Toulouse, de Castelnaudary et de Sète⁵⁵⁸.

Les prisonniers allemands acheminés vers Lyon arrivaient en gare de Perrache. Leur arrivée provoque des rassemblements de Lyonnais curieux. La femme de lettres Noëlle Roger témoigne que cette « foule considérable » discute de l'attitude à adopter envers les Allemands. Finalement au moment où ils sortent de la gare pour être embarqués dans des ambulances, la misère de leur situation prend le dessus puisque « le silence du public est impressionnant, pas un sifflet, pas une apostrophe » ne sont entendus⁵⁵⁹. Lors de leur départ de la gare des Brotteaux l'ambiance est très différente de celle du matin. La gare est maintenue volontairement vide et le départ se fait selon le terme du gouverneur militaire de Lyon « dans le plus strict incognito ». De plus leur entrée en gare se fait non devant par la place Jules Ferry mais derrière par la rue Béranger⁵⁶⁰.

À partir de mars 1916, ce sont les Anglais qui tentent de s'entendre avec les Allemands pour procéder à l'échange de leurs prisonniers. Le gouvernement anglais s'assure d'abord de l'accord de la France afin que les convois de prisonniers allemands détenus en Angleterre puissent traverser la France jusqu'à Lyon⁵⁶¹. Une fois les accords conclus, les Anglais s'occupent de tout, ils fournissent les trains, les escortes et le ravitaillement. Toutefois le GQG français ordonne que lors des arrêts prolongés dans les gares ces convois soient « garés sur des voies écartées » et que « les commissaires militaires de ces gares prennent les mesures de police nécessaires pour éviter tout incident »⁵⁶². Il semble donc que même si les prisonniers transportés sont en principe mutilés ou gravement malades les autorités aient craint une réaction hostile de la part de la population lors des passages des convois en gare. C'est d'ailleurs également le cas pour les Français rapatriés pendant leur voyage en Allemagne. Selon Hennebois la plupart des gares traversées sont vides et on leur interdit même de lire les noms des gares⁵⁶³. En février et mars 1918 des échanges entre les prisonniers français et autrichiens eurent également lieu.

⁵⁵⁸ *Ibid.*, document du 30 novembre 1916.

⁵⁵⁹ Noëlle ROGER, *Le Carnet d'un témoin...*, *op. cit.*, p. 17-20.

⁵⁶⁰ Bruno FOUILLET, « *La ville de Lyon au centre des échanges de prisonniers de guerre...* », *op. cit.*, p. 30.

⁵⁶¹ SHAT, 7N2053, document du 15 mars 1916.

⁵⁶² *Ibid.*, documents du 6 juin et 15 novembre 1916.

⁵⁶³ Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, *op. cit.*, p. 173.

Cérémonie

Un télégramme de l'Agence Wolff, relayé par la presse française le 14 juillet, déclare que les premiers grands blessés allemands ont été reçus à Constance par le prince Max de Bade, le ministre de l'intérieur et le général de Manteuffel. L'impératrice leur a fait parvenir un télégramme de bienvenue⁵⁶⁴. Il semble donc que côté allemand il y ait eu aussi une réception organisée à l'arrivée des convois. Charles Hennebois confirme dans son récit qu'en passant en train par Singen, ville toute proche de Constance, il a pu observer le lieu de réception du train ramenant les Allemands : « À gauche, sous la longue marquise, des drapeaux à tous les piliers, des flammes aux couleurs badoises et de la verdure, des fleurs. C'est pour les blessés allemands rapatriés de France. »⁵⁶⁵ Singen est en effet la ville de réception pour les rapatriés civils. Il est difficile de savoir si ce qu'a observé Hennebois était vraiment le lieu où les grands blessés furent accueillis. Peut-être s'agissait-il du lieu de réception des rapatriés civils, à moins qu'il ne fût utilisé pour les deux catégories de rapatriés. Si l'on ne connaît pas de détail sur les réceptions de Constance, on connaît en revanche, leur déroulement pour les prisonniers blessés revenus de Russie et ce, grâce aux journaux de la Croix-Rouge allemande. Il y est par exemple décrit, dans le détail, les cérémonies organisées à Altona, près de Hambourg⁵⁶⁶ le 25 août et le 5 septembre 1915. Le train sanitaire est accueilli par « les hautes autorités civiles et militaires », ainsi que par les membres de la Croix-Rouge, des sœurs et des officiers. La gare, normalement utilisée comme gare de marchandise a été spécialement aménagée et décorée. Une porte d'honneur a été installée avec un panneau orné de feuilles de chêne et portant l'inscription « Bienvenue dans la patrie. » Les jardiniers de la ville ont décoré le hall de la gare et l'ont transformé en un « bosquet de fleurs et de sapins ». Quand le train entre doucement en gare, la fanfare d'un bataillon joue « Deutschland über alles » et le Général commandant et les accompagnateurs vont alors saluer tous les blessés le long du train. Ici les deux cérémonies concernent des convois de 53 et de 45 blessés. Les convois plus importants venant de France n'ont peut-être pas eu un accueil si « intime ». Aidés par les assistantes et les équipes de sanitaires de la Croix-Rouge, ils s'installent autour de tables décorées et écoutent le discours du général, qui leur assure qu'ils sont désormais en sécurité sur le sol de la patrie et les remercie tous au nom du pays. Un message de la princesse de Prusse est lu et salué par un hourra pour le Kaiser tandis que la fanfare entame la „Kaiserlied“. Ensuite le maire d'Altona les salue et se réjouit de les accueillir dans sa ville et leur

⁵⁶⁴ SHAT, 7N2053.

⁵⁶⁵ Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, op. cit., p. 257.

⁵⁶⁶ Aujourd'hui partie intégrante de la ville d'Hambourg.

assure que leur séjour sera rendu agréable par l'ensemble de la population. Enfin un riche repas leur est servi par les membres de la Croix-Rouge qui sont nombreux pour un si petit convoi et tout au service des soldats rapatriés. L'auteur évoque même une sorte de concours entre les sœurs et les brancardiers de la Croix-Rouge allemande, à qui sera le plus serviable. Pendant le repas un représentant des soldats remercie la Croix-Rouge et la ville pour leur accueil, puis les prisonniers rapatriés sont embarqués dans des voitures décorées de drapeaux et de fleurs vers leur lieu de résidence et de soins. Au-dehors la foule les accompagne et leur jette beaucoup de produits comestibles et des fleurs⁵⁶⁷.

Les prisonniers échangés avec la Russie ne sont pas toujours arrivés à Hambourg. Beaucoup arrivent en bateau via la Suède, qui joue alors le même rôle que la Suisse, et débarquent à Sassnitz sur la presqu'île de Rügen. Durant trois années la Croix-Rouge va les accueillir, leur donnant la possibilité de troquer leurs vêtements de captivité contre des vêtements de soldats. Dès leur arrivée sur le sol allemand on leur offre à manger, des fleurs, et de quoi écrire à leur famille pour les prévenir du lieu où ils pourront venir leur rendre visite. Le train qui les emmène est décoré de drapeaux et de fleurs, et la princesse de Rügen leur fait un discours de bienvenue. Ces convois arrivés par bateaux ne contenaient pas seulement les soldats allemands, mais aussi des soldats autrichiens, hongrois et même turcs. L'article d'octobre 1917 signale que des proches de soldats en captivité sont présents directement sur la presqu'île dans l'espoir de retrouver l'être manquant⁵⁶⁸. Un phénomène qui a donc existé autant en Allemagne qu'en France.

Conclusion

Chaque fois que le front avance ou recule cela entraîne des vagues de réfugiés. Non prévues en début de guerre, elles furent dans la désorganisation et le manque de moyen tout de même prises en charge. Les passages des réfugiés dans l'espace ferroviaire encombrant le réseau et gênent l'organisation de l'armée. Ils sont également marquants aussi bien pour les soldats que pour les civils puisqu'ils apportent l'image des contrées qui subissent la guerre. Les arrivées ou passages de trains de réfugiés sont donc intenses mais s'étalent sur des courtes périodes. Des périodes qui se répèteront au fil de la guerre et dont les plus importantes eurent lieu au moment de la guerre de mouvement en 1914 puis à partir du printemps 1918. Une nouvelle fois la Croix-Rouge joue un rôle important. Elle ne se contente pas d'accueillir les réfugiés en gare, ses membres accompagnent les trains depuis les régions touchées par la guerre jusqu'aux gares

⁵⁶⁷ *Das Rotes Kreuz*, *op. cit.*, n° 7, 2 avril 1916. Une image étonnante vu la situation nutritionnelle du pays même si l'aggravation de la situation aura lieu à l'hiver suivant.

⁵⁶⁸ *Ibid.*, *op. cit.*, n° 22, 28 octobre 1917, p. 522 ; n° 1, 12 janvier 1919, p. 6.

plus calmes de l'arrière. Les associations charitables, les comités de réfugiés vont s'efforcer tout autant que possible de donner un bon accueil à ces populations en fuite.

Un accueil qui fut toutefois beaucoup plus chaleureux pour les « grands blessés rapatriés », échangés entre la France et l'Allemagne via la Suisse. Selon un parcours et un mode opératoire inchangé durant tout le conflit ces soldats, dont le diagnostic vital n'est plus engagé malgré leur diminution physique importante, et des membres d'équipes sanitaires retrouvent leur patrie après un temps de captivité plus ou moins long et ont le droit à un accueil officiel. Des cérémonies chargées en symbole et dont l'organisation fut parfois compliquée notamment pour varier les présidences. Comme pour les réfugiés, la Croix-Rouge accompagne ses grands blessés même si elle avait en principe un tout autre but dans cette guerre. En effet la création et le développement des Croix-Rouge nationales sont en lien étroit avec l'Armée de leur pays respectif dont elles complètent, même si le terme est faible tant leur apport est crucial, le service sanitaire. Entre les postes de secours derrière les lignes et les hôpitaux de l'arrière il y a une route de l'évacuation composée de plusieurs étapes et où les membres de la Croix-Rouge sont présents notamment en gare et dans les trains sanitaires. Si cette assistance a été prévue et organisée bien avant la guerre, l'improvisation fut un maître mot pour toutes les associations d'aides au sein de l'espace ferroviaire, particulièrement dans les premières semaines du conflit. La Croix-Rouge, composée de membres d'origine très divers et présents dans l'ensemble des territoires nationaux et alliés⁵⁶⁹, devient le symbole de l'aide aux victimes et, via une image de la femme très paternaliste, celui de la douceur réconfortante et maternelle. Toutefois ces civils, dont de nombreuses femmes, se retrouvent tout à coup à travers le contact avec les soldats, blessés ou non, confrontés à la réalité de leurs blessures, de leurs attitudes et réflexions parfois très crues. Une expérience très marquante, à l'instar d'Ardienne Thomas, qui modifie aussi la perception des événements et de la guerre pour ces civils ayant un angle d'observation privilégié.

En Allemagne, une autre association a pu profiter de cette présence exceptionnelle en gare, ce sont les *Bahnhofsmiissions*, originellement créée pour venir en aide aux femmes et aux jeunes filles dans l'espace ferroviaire. L'éclatement de la guerre vint considérablement chambouler leur activité, qui, selon les lieux, fut réduite à presque rien ou au contraire augmenta considérablement. Surtout, le public ciblé s'élargit. Durant tout le conflit les *Bahnhofsmiissions* tentèrent de venir en aide à tout type de personnes passant par les gares. Elles ne refusèrent leur aide à personne aussi longtemps que les autorités militaires et celle du chemin de fer les laissèrent faire.

⁵⁶⁹ Les membres de la Croix-Rouge sont présent par exemple au Maroc ou dans les Dardanelles pour les Français et en Turquie pour les Allemands

Ce sacrifice, ce secours apporté aux victimes de la guerre l'est par charité chrétienne mais aussi par intérêt propre. A la lecture des comptes rendus et des archives un maître mot semble s'imposer : reconnaissance. Une reconnaissance en partie obtenue durant le conflit même si le bilan est très variable selon les lieux et que les autorités semblent plus se servir à leur guise de cette force volontaire supplémentaire. Pris dans la tourmente de la guerre les *Bahnhofsmissions*, qui réaffirment souvent leur patriotisme et leur désir de paix, tentent de rester fidèles à leur mission primaire et à leur esprit de générosité chrétienne tout en mettant tout en œuvre pour affirmer et garantir leur place au sein des gares et dans l'espace associatif durant et après la guerre. Une volonté qui amena cette association, encore présente dans l'espace ferroviaire aujourd'hui, à définitivement élargir son aide, notamment aux hommes.

Que ce soit les grands blessés ou les membres des associations d'aide et de charité chacun à sa façon se sacrifie pour la patrie. Un sacrifice qui permet pour les civils d'émettre un parallèle entre leur engagement et leur persévérance avec le rôle tenu par les soldats. Un parallèle également fait par les cheminots qui sans se battre, souffrent et meurent durant cette guerre en raison des accidents, des bombardements, des cadences et des conditions de travail ou encore de la vie chère. La guerre à l'excès a des conséquences importantes sur l'espace ferroviaire et ses acteurs.

PARTIE 3 - CHAPITRE III

LES CONSÉQUENCES DE LA GUERRE À OUTRANCE

« Attention un train peut en cacher un autre », un avertissement devenu banal mais qui était pourtant déjà valable en 1914 et d'autant plus les années suivantes puisque l'utilisation maximale du train génère plus de situations à risques et donc plus d'accidents. En effet, pour des raisons multiples beaucoup de personnes vont prendre des risques plus ou moins inconsidérés oubliant que l'espace ferroviaire est régi par des règles de sécurité qui ne sont pas superflues. Des accidents, bien souvent mortels, qui touchèrent toutes les catégories de voyageurs mais également les cheminots. Que ce soit les conséquences physiques sur les victimes ou matérielles pour les compagnies, ces accidents diminuèrent la capacité de transport par rail dont l'effort de guerre dépendait en grande partie. Un constat particulièrement flagrant pour l'Allemagne. Les autorités compétentes n'auront de cesse de rappeler les employés et les soldats à l'ordre au sujet des risques d'accidents. Quelles sont les raisons qui poussent les soldats à prendre des risques dans l'espace ferroviaire ? Quelle fut la part de responsabilité entre les soldats et les cheminots ? Comment la réduction des accidents devient une question prioritaire pour le commandement allemand au fil de la guerre ?

En Allemagne de nombreux accidents furent causés par la suroccupation des trains. Un problème qui n'a rien de nouveau comme le rappelle le chef du chemin de fer de campagne (*Chef des Feldeisenbahnwesens*) en janvier 1918 : « La suroccupation des trains, dépassant largement le nombre de places, n'est pas, d'après les observations faites, un phénomène passager, mais est devenue un mal permanent sur la plupart des lignes »¹. Selon les statistiques, que ce soit en période normale ou pendant une période de suspension des permissions (*Urlaubssperre*), le taux prévu de permissionnaires autorisé est dépassé ou la suppression des permissions est contournée, ayant pour résultat un nombre de places insuffisantes dans les trains². En 1917 on demandait déjà aux chefs de troupes de respecter les quotas de permissionnaires en raison des difficultés pour l'acheminement.³ D'une manière générale le réseau contrôlé par l'Allemagne est trop chargé et désorganisé à partir de 1917 et l'une des solutions pour le réorganiser est la suppression des permissions. Comment s'organisent les suppressions de permissions et quelles

¹ „Die weit über die Platzzahl hinausgehende Überbesetzung der Züge ist nach den gemachten Wahrnehmung nicht eine vorübergehende Erscheinung, sondern ist auf den meisten Strecken zu einem ständigen Übel geworden.“

² BArch, R 4201 / 713, document du 22 janvier 1918

³ BArch, PH 15 / 100, document du 26 octobre 1917

sont les conséquences pour les soldats ? Quels sont les buts divers de ces suspensions ?

Suite aux contre-offensives alliées à l'automne 1918 il est clair que la situation est très défavorable pour l'Allemagne qui ne fait que reculer et qui est submergée sur le champ de bataille par un ennemi beaucoup plus nombreux, mieux nourri et plus équipé. Si sur le front les soldats allemands tombent massivement en tentant de maintenir leur position, derrière les lignes et dans tout l'arrière front on organise le recul et surtout une véritable liquidation des territoires occupés de tout le matériel de valeur. Ce repli méthodique, organisé depuis l'Allemagne par des décideurs qui ont abandonné tout espoir de gagner la guerre, se fit tout de même en partie dans la précipitation et fut, par exemple, totalement différent de celui de début 1917 qui avait pour but de renforcer la position allemande sur le front (ligne Siegfried). Quant à ceux qui le mettent en œuvre sur le terrain, beaucoup ont dû alors se douter que la défaite était inéluctable. Comment s'organise cette liquidation des territoires occupés, avec d'une défaite inévitable ? Quelles en furent les conséquences pour les cheminots, le réseau ferroviaire et les soldats ?

« Votre Excellence veuillez voir quelles souffrances et quelles détresses (misères) nous dûmes à nouveau endurer dans les derniers temps. Nos nerfs sont usés à l'extrême. »⁴ C'est ainsi que certains cheminots allemands en service dans les régions frontalières présentent leurs plaintes à la direction au sujet des attaques aériennes répétées des ennemis. Un danger pour eux et leur famille qui se rajoute au travail très intense occasionné par la guerre et les transports militaires. Conscients de leur importance et de leur rôle qu'ils tiennent à tenir jusqu'au bout, ces cheminots tentent de faire valoir leur situation auprès des autorités et d'obtenir des compensations financières mais également symboliques (décorations), considérant qu'ils sont moins pris en compte que leurs collègues engagés dans les territoires occupés. Une demande semblant évidente mais qui aboutit très tardivement. Quelles sont les raisons des plaintes des cheminots allemands ? Comment furent traitées leurs revendications ?

Si le marché noir n'est pas inexistant en France, les conditions de nutrition et d'achat étaient bien moins précaires qu'en Allemagne⁵, particulièrement à partir de la seconde moitié du conflit⁶ qui a donné lieu à un phénomène assez simple à résumer. Quand les aliments manquent chez les commerçants et sur les marchés, plus exactement les quantités autorisées à être vendues par tête sont trop faibles, les consommateurs se mettent alors en quête d'acheter de façon non officielle ce qui leur manque. Ce sont très souvent les produits de base qui font l'objet de

⁴ „Ew. Exzellenz ersehen daraus, welche Leiden und Nöte wir in dieser ganz kurzen Zeit wieder ausstehen müssten. Unsere Nerven sind auf das Äußerste abgenutzt“.

⁵ Jean-Jacques BECKER, *1917 en Europe...*, op. cit., p. 92-93 et 97.

⁶ Malgré l'apport fourni par les régions envahies notamment la Roumanie véritable grenier à blé pour le Reich

ces recherches : les œufs, le beurre, la graisse, la viande, les pommes de terre, la farine ou encore le café. L'achat au sein des villes via des réseaux parallèles, souvent limité et très onéreux, pousse beaucoup de citoyens à prendre le train pour contourner le rationnement étatique. Ils se rendent sur les lieux de production afin d'acheter directement aux producteurs ou de voler en se servant dans les champs⁷. C'est ce que les Allemands, en référence au rongeur, désignent par le verbe « *Hamstern* », qui signifie, faire des réserves. Toutefois les « *Hamsterer* », les gens qui font des réserves, et qui s'adonnent à des « *Hamsterfahrt* », déplacement ou trajet pour effectuer ces réserves, qui sont évoqués dans les archives sont rarement des accapareurs. Pour la plupart il s'agit de citoyens qui cherchent à améliorer leur nutrition quotidienne et dont l'objectif est de survivre et non de s'adonner à une quelconque spéculation ou de s'enrichir. Ceux qui pratiquent un réel trafic (*Schleichhandel*) via le réseau ferré sont alors le plus souvent des militaires. Comment le phénomène des *Hamsterfahrt* marque l'espace ferroviaire allemand ? Qui y participe et dans quelles proportions ? Quels moyens de lutte ont-ils été mis en place et ont-ils été efficaces ? Quelles furent les évolutions de ce phénomène et quelles furent les réactions des autorités ?

Urlaubssperre (suspension de permission)

« Déjà deux fois le jour avait été fixé. [...] Alors la seule pensée qui fut montée à l'esprit : maintenant ne pas encore, à la dernière seconde, se laisser tirer en pleine tête. La peur s'était déployée. Deux fois : Suspension de permission ! On avait plié l'échine sous ce maudit mot. »⁸

Les lignes de chemin de fer dans les territoires occupés par l'Allemagne et au cœur même du pays sont mises à très forte contribution. Depuis 1917 le plan Hindenburg a augmenté la production industrielle dans le pays mais a surtout augmenté la quantité de matériel et de munitions à transporter⁹. Le matériel ferroviaire manque toujours plus ou est toujours plus long à réparer, surtout le matériel récupéré à l'ennemi, il faut donc alléger le réseau. Une suspension des marchandises (*Gütersperre*) a été mise en place pour supprimer tout transport de marchandises qui ne serait pas de première utilité¹⁰ mais cela ne suffit pas.

⁷ Ute DANIEL, *Arbeiterfrauen in der Kriegsgesellschaft*, op. cit., p. 224

⁸ Edlef Köppen, *Heeresbericht*, op. cit., p. 220. „Zweimal bereits war der Tag festgelegt gewesen. [...] Dann war der einzige Gedanke hochgegangen : jetzt nicht noch, in letzter Sekunde, sich vor den Kopf schießen lassen ! Angst hatte eingesetzt. Zweimal : Urlaubssperre ! Mann hatte sich geduckt unter dieses verfluchte Wort.“

⁹ Hermann SANTEN, *Die Eisenbahnen im Kriege*, op. cit., p. 15.

¹⁰ *Ibid.*, p. 22.

Sachant que 51 % du transport de personnes en Allemagne concernent des militaires, c'est le transport des permissionnaires qui va être supprimé ponctuellement à partir de 1917. Si les permissions sont nécessaires pour le moral de l'Armée, les livraisons en matériel, nourriture, munitions et armes sont, elles, absolument primordiales pour la conduite de la guerre. Jusqu'en fin 1916 c'est le transport militaire qui l'emportait sur le transport de marchandises mais après plus de deux années de guerre ce dernier ne peut plus être limité sans mettre en danger le programme de munitions¹¹ instauré avec le plan Hindenburg¹².

La première suspension de permissions a lieu à partir du 23 janvier 1917 et doit prendre fin le 19 février 1917. Les trains depuis le front ne circulent donc plus à partir du 23 et ceux partant de l'Allemagne vers le front sont supprimés à partir du 3 février, permettant ainsi de ramener les permissionnaires qui étaient partis avant la suspension. Cette décision¹³ semble n'avoir qu'une seule raison : « L'intégralité des locomotives devenues libres est à utiliser pour le transport des marchandises »¹⁴. C'est donc bien le matériel qui semble avoir priorité sur l'humain.

Une nouvelle suspension des permissions a lieu pour l'ensemble de l'armée¹⁵ à partir du 20 octobre 1917. Il y a toutefois des exceptions pour les urgences (maladie grave ou décès d'un proche), les permissions agricoles, les séjours de convalescence et les permissions accordées aux soldats qui vont être envoyés pour la première fois au front et qui n'ont pas reçu de permission depuis plus de trois mois. Lors de la suspension de janvier 1917 beaucoup de familles, qui cherchaient à voir leur soldat en garnison, ont encombré les trains et les gares lors des dimanches et jours fériés. Le commandement cherche à éviter la répétition de ce phénomène en limitant également le transport civil et en interdisant le départ de ces permissions exceptionnelles lors des jours chômés. Il souhaite également qu'il soit expliqué aux civils et aux soldats que cette restriction des permissions est une « nécessité patriotique » qui est en rapport direct avec « l'intérêt d'une exécution sans encombre des mesures de guerre et du maintien économique du pays »¹⁶.

En novembre 1917 une nouvelle suspension des permissions de 10 jours fut décidée pour le

¹¹ *Munitionsprogramm*

¹² BAArch, R4201/708, document du 14 janvier 1917.

¹³ Décision prise par le ministère des travaux publics et le chef de l'office impérial pour l'administration du chemin de fer impérial (*Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen*).

¹⁴ BAArch, R4201/708, document du 22 janvier 1917.

„Sämtliche dadurch freiwerdende Lokomotiven sind für den Güterverkehr zu verwenden.“

¹⁵ Soldat du front et du *Besatzungsheer*, c'est-à-dire les troupes qui n'étaient pas directement au front, mais dans les services des *Etappe* et en Allemagne.

¹⁶ *Das Rote-Kreuz*, op. cit., n° 8, 21 avril 1918 „daß diese Urlaubseinschränkung eine vaterländische Notwendigkeit ist, von der im Interesse der glatten Durchführung der Kriegsmaßnahmen und des wirtschaftlichen Durchhaltens in der Heimat nicht abgesehen werden darf.“

front ouest. Le but recherché a été atteint, « la libération rapide et complète du chemin de fer des mouvements de permissions »¹⁷. Il est donc prévu de supprimer les permissions de nouveau dans un avenir proche et cette fois-ci pour les deux fronts. Pendant la durée de ces suspensions de permissions les permissionnaires se trouvant en Allemagne ne reviennent pas au front comme prévu, mais obtiennent ce que l'administration nomme une « prolongation de congé » (*Nachurlaub*). Cela signifie qu'ils rentreront seulement à la fin de la suspension, dans le même ordre que prévu initialement. Ainsi un permissionnaire qui aurait dû rentrer le 4 du mois, ne rentrera, dans le cas d'une suspension de 14 jours qui commencerait le 3 du mois, que le 18, et ceux dont le retour était prévu pour le 5, rentreront le 19. Tous les départs sont donc décalés d'autant de jours que dure la suspension. Le but étant d'arrêter complètement la circulation des trains de permissionnaires dans les deux sens pendant toute la durée de la suspension et ainsi libérer le plus de locomotives et de wagons pour d'autres transports¹⁸. Cela ne change en rien le nombre de soldats présents au front, ces prolongations de vacances sont la preuve que pour l'autorité militaire l'urgence n'est pas d'avoir plus d'hommes disponibles mais bien de remettre de l'ordre dans le réseau. Toutefois il est de nouveau précisé que cette suspension ne doit pas être compensée en envoyant plus de gens en permission avant le début de celle-ci, ce qui aurait alors pour effet d'affaiblir les troupes présentes au front. Cela signifie également que certains soldats ont eu la chance de passer beaucoup plus de temps à la maison que prévu pendant que d'autres ont vu leur date de départ en permission reculée. Il y a donc eu des inégalités entre les soldats, même si celles-ci découlent d'un hasard de calendrier et non d'un quelconque favoritisme. Une inégalité que le commandement ne compte pas compenser : « Afin que les mesures pour une suspension rapide du trafic ferroviaire soient efficaces, il doit être accepté qu'à travers cette mesure les hommes en vacances au moment de la suspension obtiennent aux dépens de leurs camarades des congés excessivement longs »¹⁹. Comme souvent des ordres sur papier pris dans des bureaux à des centaines de kilomètres du front ont dû être compliqués à appliquer et surtout à expliquer aux soldats, pour qui la permission était la seule perspective heureuse. Ces inégalités ont dû causer des tensions au sein de la troupe dans un contexte déjà très tendu pour l'armée allemande. C'est pourquoi afin de mettre en œuvre cette suspension il y eut un renforcement de la surveillance et de la discipline en gare.

Les trains partis du front la veille de la suspension sont autorisés à terminer leur voyage jusqu'au cœur de l'Allemagne, ainsi que ceux parvenus jusqu'à la frontière pour les trains se diri-

¹⁷ « schnelles vollständiges Freimachen der eisenbahn von der Urlauberbewegung »

¹⁸ BArch, R 4201 – 713, Gr. Hauptquartier, 3 décembre 1917

¹⁹ *Ibid.*

geant vers le front. Les autres sont annulés ou ne peuvent achever leur voyage. Cela signifie que certains soldats sur le retour ou en partance vont être interceptés en gare et renvoyés vers leur lieu de départ. Les ordres de Ludendorff sont clairs, des commandos doivent être positionnés dans les gares où le train en direction du front fait halte afin d'y faire descendre les soldats. Il doit être prévu que si ces soldats ne peuvent pas rejoindre directement leur lieu d'habitation ils doivent alors être mis à part pour être logés et nourris. Il n'est donc pas souhaité que ces soldats soient laissés en totale liberté. Les permissionnaires qui étaient en partance vers l'Allemagne et qui se trouvent encore dans la zone des armées (*Kriegsgebiet*) doivent être renvoyés vers leur unité et doivent être empêchés d'utiliser d'autres trains pour tenter de rejoindre l'Allemagne. On peut imaginer que les soldats qui se sont trouvés dans cette situation n'ont pas du tout apprécié cette « surprise » et ont en effet pu tenter de partir coûte que coûte en permission. Pour cette raison Ludendorff demande qu'il y ait des « préparations » en gare pour le renvoi de ces soldats. En d'autres termes, les agents des gares doivent pouvoir expliquer la situation aux soldats, leur proposer une solution simple pour rentrer et doivent être soutenus par des renforts pour éviter tous débordements²⁰.

Les suspensions de 1918

Cette organisation en prévision d'une nouvelle *Urlaubssperre*, établie par Ludendorff le dernier jour de l'année 1917, va servir de base pour les suspensions de permissions de l'année 1918. Ainsi dès le 8 janvier le commandement prévoit prochainement une suppression de 14 jours de toutes les permissions sur les deux fronts, les territoires occupés ainsi que pour les permissionnaires de l'intérieur. Ceci dans le but de libérer du personnel et des locomotives pour le transport de marchandises et les autres transports militaires et « pour combattre au plus vite les difficultés survenues dans la conduite de l'exploitation »²¹.

Une réduction du trafic civil est aussi nécessaire mais doit être mesurée. On désigne alors les trains qui peuvent, selon l'importance des lignes, être supprimés tout en surveillant que « les trains indispensables pour le transport des travailleurs des industries de guerre, pour les heures de pointe, pour les besoins de l'économie de guerre, ainsi que pour le trafic militaire doivent être conservés »²². Il faut se tenir prêt à prendre les mesures nécessaires, entre autres prévenir la presse et accrocher des affiches dans les stations, puisque le télégramme prévenant de la sus-

²⁰ Ibid.

²¹ BArch, R 4201 / 713, ministère du travail, 8 janvier 1918, p. 1
„die in der Betriebsführung aufgetretenen Schwierigkeiten schnellstens zu beseitigen.“

²² „Die für die Arbeiterbeförderung der Rüstungsindustrie, den Berufsverkehr, für Kriegswirtschaftszwecke, sowie für den militärischen Verkehr unentbehrlichen Züge müssen beibehalten werden.“

pension des permissions peut arriver à tout moment et doit s'appliquer dans un délai de cinq jours. Comme pour chaque suspension un rapport doit être établi dix jours après la fin de celle-ci afin de rendre compte si les mesures prises se sont avérées justes et combien cela a réellement permis de libérer de locomotives²³.

Le 12 janvier la date du premier jour de la suspension est connue, le 22 janvier 1918. Ludendorff écrit au nom du Kaiser : « en raison de la situation toujours plus difficile de l'exploitation ferroviaire dans le pays, je me vois, à mon regret, obligé de prononcer une suspension générale des permissions »²⁴. Ce document est envoyé 10 jours à l'avance afin que les personnes importantes, dont l'éloignement du front n'est pas souhaité pour une période aussi longue (14 jours de permissions + 14 jours de prolongation de congés) puissent être gardées dans les troupes. Il est également précisé que cela ne doit pas entraîner une augmentation des permissions, ou de permissions déguisées sous forme de missions à l'arrière, avant la mise en place de la suspension²⁵. Il est donc indéniable que la situation ferroviaire en Allemagne influence les décisions du commandement concernant les permissions. Cette suspension de janvier 1918 a toutefois été plus longue que prévu. Il est difficile d'établir une chronologie certaine au sujet des suspensions de permissions. Les documents que j'ai consultés indiquent qu'à partir du 14 février une suspension est mise en place²⁶, tandis qu'un autre document confirme qu'à partir du 28 février 1918 la suspension est prolongée et ce jusqu'à nouvel ordre, toujours en raison de la désorganisation du transport ferroviaire²⁷. Gerd Krumeich de son côté indique qu'en raison de l'offensive Michael les permissions ont été supprimées à partir du 11 février jusqu'au 30 juin 1918²⁸. Il semble que les permissions aient repris entre le 5 et le 14 février (ou le 11) 1918 puisqu'il est précisé que les soldats partis en permission le 13 février devront revenir le 27 février au plus tard et qu'il faut donc s'attendre à une très grosse affluence de permissionnaires dans les gares d'Allemagne et des territoires occupés ; la mise en place de trains supplémentaires s'avérant sûrement nécessaire²⁹. Au-delà de la chronologie, c'est l'information la plus importante, cette fois les permissionnaires, au contraire des suspensions précédentes, n'obtiennent pas de prolongation de congé. Cela signifie que les trains du front vers l'Allemagne

²³ BArch, R 4201 / 713, ministère du travail, 8 janvier 1918

²⁴ « Durch die immer schwieriger werdende Eisenbahnbetriebslage in der Heimat werde ich mich zu meinem Bedauern voraussichtlich gezwungen sehen, eine allgemeine Urlaubssperre auszusprechen. »

²⁵ BArch, R 4201 / 713, document du 12 janvier 1918

²⁶ BArch, R 4201 / 713, document 189

²⁷ BArch, R 4201 / 713, document 229, 17 février 1918

²⁸ Benjamin Ziemann, *Front und Heimat*, *op. cit.*, p. 85 ; Gerd Krumeich, *Die 101 wichtigsten Fragen - Der Erste Weltkrieg*, München, Beck, p. 54, Hatten die Soldaten auch mal Urlaub von der Front ?

²⁹ BArch, R 4201 / 713, document 189

sont supprimés mais pas ceux circulant dans le sens inverse afin que tous les permissionnaires puissent repartir d'Allemagne le 27 février au plus tard. Cette décision semble donc bien motivée par la préparation de ce qui devait être le dernier effort pour gagner la guerre, l'offensive Michael qui débutera le 5 mars 1918. Cette offensive avait donc été très certainement pressentie par les soldats suite à l'annonce d'une nouvelle suppression des permissions à partir de mi-février³⁰.

Pour la dernière série de suspensions de permissions du conflit, qui commence le 14 octobre 1918, les permissionnaires vont de nouveau obtenir des prolongations de congé, et pour cause, les priorités ont changé et le commandement sait déjà que la guerre est perdue. Cette nouvelle suspension pour le front ouest commence pour une période de 14 jours. Les derniers trains partent du front le 13 octobre³¹ et les *MUZ* sont supprimés dans les deux sens jusqu'au 28 octobre. Le commandement souhaite que cette *Urlaubssperre* soit expliquée aux soldats, et qu'il leur soit bien précisé qu'elle concerne toute l'armée du front ouest. Les officiers et les hauts fonctionnaires doivent même revenir de permission comme prévu, tandis que les simples soldats ne rentreront qu'à partir du 28 octobre, jour de la reprise du trafic des *MUZ*. Les troupes des *Transportkommandos* doivent retourner à leur gare de départ et attendre les ordres³². Comme pour les précédentes suspensions de permissions des rapports quotidiens doivent être établis pendant les dix premiers jours afin d'évaluer combien de kilomètres et de charbon ont pu être économisés³³. Certains trains du trafic civil sont également supprimés. La presse doit informer le public de la suppression de ces trains, qui sont marqués d'un point sur les fiches horaires dans les gares³⁴. Le 23 octobre il est décidé qu'une grosse partie de ces trains devront reprendre leur circulation à partir du 28 octobre afin que les connexions avec les *MUZ* soient de nouveau comme avant³⁵. Finalement cette diminution du trafic civil va être renforcée puisque dès le 21 octobre on décide que la suspension des permissions pour le front ouest est prolongée jusqu'au 4 novembre³⁶. Bien que les premiers ordres confirmaient tous la reprise du trafic des *MUZ* pour le 28 octobre³⁷ celle-ci est donc reportée au 5 novembre, et finalement, à

³⁰ C'est aussi ce qu'affirme Gerd Krumeich in Gerd KRUMEICH, *Die 101 wichtigsten Fragen*, op. cit., *Hatten die Soldaten auch mal Urlaub von der Front?*

³¹ À l'exception des gares de Bressoux et Sterpenich où le dernier train part le 14 octobre

³² BArch, R 4201/716, document du 12 octobre 1918

³³ *Ibid.*, document du 15 octobre 1918

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Il est toutefois précisé qu'en raison d'une réduction de 7 à 4 % du taux de permissionnaires, une reprise complète de ces trains ne s'impose pas.

³⁶ BArch, R 4201 / 716, document 308, 30 octobre 1918

³⁷ BArch, R 4201 / 716 document 255 et 246; l'accompagnement par les Transportkommando était également prévu.

partir du 23 octobre, prolongée jusqu'à nouvel ordre³⁸. Les ordres donnés pour la reprise de la circulation des MUZ à partir du 5 novembre sont donc annulés. Au 30 octobre, il est décidé qu'une suspension des permissions du front est vers l'Allemagne est mise en place à partir du 1^{er} novembre, les retours vers le front doivent s'effectuer normalement et encadrés, c'est-à-dire par MUZ³⁹. Si dans un premier temps cette suspension des permissions n'a pas de date finale, dans un deuxième temps il est décidé que celle-ci durera jusqu'au 14 novembre inclus et que les soldats ne doivent finalement pas rentrer. Dans les documents d'archives apparaît pour la première fois le terme de suspension des retours (*Rückkehrsperr*)⁴⁰.

Enfin pour les troupes de l'armée d'occupation (*Besatzungsheer*), une suspension des permissions nommée « *Heimat* » de 14 jours commence le 22 octobre 1918 sans prolongation de congé pour les troupes qui se trouvent à ce moment-là déjà en permission⁴¹. Pour cette catégorie de soldats quelques exceptions sont admises comme c'était le cas depuis le 16 janvier 1918 en cas de suspensions⁴². Le soldat est autorisé à quitter le front s'il part pour une activité d'économie de guerre (récoltes par exemple), en raison d'un décès ou d'une maladie grave d'un membre direct de la famille ou s'il est envoyé pour exercer son travail de médecin ou de prêtre/pasteur, et enfin s'il n'a pas besoin de prendre le train pour se rendre en permission. Cette dernière exception est une preuve supplémentaire qu'au-delà de la situation militaire ou des besoins des services, c'est bien plus la situation ferroviaire qui influence la mise en place des suspensions de permissions.

En effet, toutes ces suspensions ont été décidées et déclenchées dans le courant d'octobre ou tout début novembre, alors que l'OHL savait déjà, depuis l'échec des trois offensives sur le front ouest au printemps 1918 et la contre-attaque de l'Entente, que la guerre était perdue sur le plan militaire. L'OHL avait elle-même demandé la formation d'un nouveau gouvernement le 29 septembre afin d'engager des discussions pour un armistice, ce qui avait été fait depuis le 5 octobre⁴³. Cela signifie que toutes ces suspensions de permissions, qui permettent de réorganiser le réseau ferroviaire, ont en fait d'autres buts dont notamment le rapatriement de tout « le matériel de valeur » (« *Wertvolle Material* ») sur les voies et dans les gares allemandes. Fin octobre la question sera posée de savoir s'il ne sera pas nécessaire, en raison des risques d'em-

³⁸ BArch, R4201/716, document 306, 30 octobre 1918

³⁹ *Ibid.*, document 304, 30 octobre 1918

⁴⁰ *Ibid.*, R4201/716, document 308, 30 octobre 1918 ; document 305, 31 octobre 1918

⁴¹ *Ibid.*, R4201/716, document 241, 21 janvier 1918 ; document 247, 24 octobre 1918

⁴² En principe elle l'étaient également pour les soldats du front mais pas toujours appliquées, Benjamin Ziemann, *Front und Heimat*, *op. cit.*, p. 88-90

⁴³ Wolfgang J. MOMMSEN, « *Deutschland* », *Enzyklopädie Erster Weltkrieg*, *op. cit.*, p 22

bouteillages ferroviaires, d'acheminer une partie des trains vers la Hollande afin « d'échapper à l'ennemi »⁴⁴.

Évacuation des territoires occupés

Depuis le milieu de l'été 1918, face à l'aggravation de la situation militaire, il ne reste principalement que deux priorités aux yeux du commandement allemand. La première est la continuation des combats afin de sauver l'honneur de l'Armée allemande et surtout d'être dans la moins mauvaise des positions militaires avant d'entamer les futures et inévitables pourparlers avec l'ennemi. La deuxième priorité est d'exploiter encore le plus possible les territoires occupés durant des années et de ne rien laisser aux ennemis lorsqu'il faudra procéder à l'évacuation.

Cela signifie que tout matériel de valeur, tout équipement et marchandises, même les denrées, et bien sûr le matériel ferroviaire, en un mot tout ce qui peut être utile à l'Allemagne doit y être massivement renvoyé.

Durant l'été 1917 des discussions sont déjà en cours entre Berlin, la ville de Strasbourg et la direction du chemin de fer d'Alsace-Lorraine afin d'installer sur un terrain situé sur la plaine des bouchers (*Metzgerau*) et relié à des voies de chemin de fer un « point de collecte, pour le vieux matériel et les consignes renvoyés du front, qui sera élargi en une place pour accueillir après la démobilisation les appareils, machines et matériel divers démobilisés du front, dont le recyclage est profitable pour l'économie nationale »⁴⁵. Ce terrain devait être d'environ 50,000 m² et être relié au réseau ferroviaire et au canal Rhin-Rhône⁴⁶. Si le port de Kehl, situé de l'autre côté du Rhin et donc en ancienne Allemagne, fut un temps envisagé pour établir ce camp, c'est bien Strasbourg qui fut choisi. Pour des raisons de praticité ferroviaire tout d'abord mais également dans un souci d'intégration de l'Alsace-Lorraine au reste de l'empire comme l'explique le *Reichskanzler* : « La situation politique exige que pour l'établissement de sites impériaux les lieux d'Alsace-Lorraine soient pris en compte le plus possible. Car un tel site représente un nouveau lien économique entre l'Alsace-Lorraine et la vieille-Allemagne, et chaque entreprise comme celle-ci fait augmenter le nombre de personnes, et leur influence, qui portent des sen-

⁴⁴ „Oder vielleicht können leere Beute- und deutsche Wagen [...] dem Feind durch Abschub nach Holland entzogen werden.“ BArch, R4201/716 document 293 à 297, 28 octobre 1918

⁴⁵ „Sammelstelle für das von der Front zurückgesandte Altmateriale und Leergut anzulegen, die nach der Demobilisierung zu einem Aufnahmeplatz für das an der Front zu demobilisierende Gerät, Maschinen und sonstige Materialien, deren Wiederverwertung für die Volkswirtschaft lohnend ist, erweitert werden sollte.“

⁴⁶ BArch, R4201/713, document du 19 septembre 1917

timents pro-empire en Alsace-Lorraine. »⁴⁷ En septembre 1917 la construction d'un camp de démobilisation (*Demobilisierungslager*) est donc déjà entérinée⁴⁸. Ce n'est toutefois qu'un an plus tard que cette volonté de sauver le matériel afin de le réutiliser en Allemagne transparait clairement.

Fin septembre 1918 au sujet du « rapatriement du matériel de guerre » „*Rückführung von Kriegsmaterial*“ en cas d'« un repli éventuel du front » „*allenfallsiger Rückverlegung der Front*“ il est décidé que priorité doit être donnée à tout matériel de valeur. Les objets en bois ou le sel pour lutter contre le verglas doivent par exemple être abandonnés. C'est donc clairement du matériel à base de métal ou de matières coûteuses et dont l'Allemagne manque cruellement à partir de la seconde moitié de la guerre qui est visé par ce rapatriement. Cette décision aurait sûrement eu l'effet d'une bombe à scandale si elle avait été connue du peuple allemand puisqu'« en dehors des munitions urgentes les trains de ravitaillement du front ne doivent plus rouler vers l'avant, les troupes doivent épuiser les réserves »⁴⁹. Il est alors clair que les soldats ainsi que la continuité de la guerre dans des bonnes conditions ne sont définitivement plus les priorités de l'OHL. Celle-ci décide également la suspension de tous les transports superflus sur les lignes du front, dont entre-autres les trains de poste. Quand on connaît l'attachement des soldats au courrier il semble certain que cette mesure n'a pas dû être bien accueillie. L'OHL souhaite également l'augmentation de l'efficacité dans le déchargement des trains⁵⁰.

Cet effort s'intègre pleinement aux plans de démobilisation voulus par l'autorité militaire. Une démobilisation qui s'organise bien avant que le public ou même une partie de la classe politique et dirigeante soient au courant, et pour cela on tente de dissimuler un peu plus cet avenir incertain et pourtant déjà clair. Le ministre de la guerre souhaite par exemple que l'emploi du terme « démobilisation » (*Demobilmachung*) soit évité. C'est ainsi que la commission du transport de démobilisation dont la première séance a lieu le 14 octobre 1918 doit être rebaptisée « Commission des transports » (« *Transportkommission* ») Au-delà de ce choix de vocabulaire pour ne pas alarmer l'opinion publique, rien ne change dans les objectifs. Le matériel est ramené par six trains quotidiens pour chaque armée, c'est-à-dire 48 trains au total. Un chiffre que le ministre souhaite faire passer à huit par armée, donc 64 trains au total. Cette commission doit

⁴⁷ *Ibid.*, „Die politische Lage erfordert, daß bei der Errichtung von Reichsanlagen elsäß-lothringische Orte so viel als irgend möglich berücksichtigt werden. Denn eine jede solche Anlage bedeutet ein neues wirtschaftliches Band zwischen Elsaß-Lothringen und Alt-Deutschland, und mit jedem solchen Unternehmen wächst die Zahl und der Einfluß der Personen, die reichsdeutsches Empfinden nach Elsaß-Lothringen tragen.“

⁴⁸ pour ces échanges de l'été 1917 voir BArch, R 4201 / 713 les documents du 5 juin, 13 juin, 5 juillet, 20 août, 5 septembre, 19 septembre et 24 septembre 1917

⁴⁹ „Außer dringlichster Munition keine Nachschubzüge mehr nach vorne fahren, Truppe soll vordere Bestände aufbrauchen.“

⁵⁰ BArch, N 319 / 8, document du 30 septembre 1918

envisager trois cas de figure possibles. Premièrement, et c'est la situation de la mi-octobre 1918, une évacuation du matériel aussi rapide et bonne que possible grâce aux trains d'évacuations (*Räumungszüge*). Deuxièmement, l'évacuation des territoires occupés dans un temps prévu par les conditions d'armistice et troisièmement, la démobilisation. Pour ces deux derniers cas l'établissement de listes de matériel prioritaire à évacuer doivent être établies. Quel que soit le cas de figure les transports de troupes au sein de l'Allemagne doivent être évités et des espaces de stockage du matériel ferroviaire doivent être créés⁵¹.

Dix jours plus tard le Général d'Infanterie von Mudra félicite les cheminots qui, durant les combats entre Bapaume et Valenciennes, ont réussi à continuer leur service et ainsi pu assurer le déplacement des troupes et le ravitaillement mais surtout d'avoir réussi, par une « activité infatigable⁵² » et sous le feu de l'ennemi, à ramener à temps tout le matériel de guerre de valeur⁵³.

Durant les derniers mois de guerre la priorité est donc clairement au matériel. Des trains gigantesques, allant de 200 à 500 wagons⁵⁴, sont maintenant répartis dans toute l'Allemagne. Les gares chargées du déchargement sont surnommées « gares de liquidation »⁵⁵ et on prévoit d'avance qu'elles seront surchargées⁵⁶. Pour cette raison d'autres gares et d'autres emplacements possibles⁵⁷ doivent être prévus pour le déchargement de ces trains.

Pour organiser le rapatriement de tout ce matériel il est demandé un gros effort aux équipes de chargement et de déchargement et le réseau est mis massivement à contribution. Les documents au sujet de déchargements et chargements urgents qui vont augmenter dans les jours ou les semaines suivantes et nécessitent donc un renforcement des équipes ou une meilleure efficacité dans leur travail, sont nombreux pour la période d'octobre et novembre 1918. À leur lecture, la quantité impressionnante de choses prises aux territoires occupés saute aux yeux. Toutefois le personnel manque, la grippe espagnole fait des ravages et le travail des prisonniers ne donne pas complète satisfaction. C'est alors les soldats en permission, les femmes et les jeunes pas encore mobilisés qui doivent participer à cet effort⁵⁸. Alors que les trains sont généralement déchargés en six jusqu'à neuf heures de temps⁵⁹ l'objectif est d'y parvenir en une heure⁶⁰.

⁵¹ BArch, R 4201 / 716, document secret du ministère de la guerre, Berlin, le 15 octobre 1918, *Niederschrift über die 1. Sitzung der Transportkommission am 14.10.1918 in der Mobilmachungs-Abteilung*.

⁵² „unermüdliche Tätigkeit“

⁵³ BArch, N 319 / 8, document du 25 octobre 1918

⁵⁴ BArch, R 4201 / 716 document 208, Berlin, 17 octobre 1918

⁵⁵ „Auflösungsbahnhof“

⁵⁶ BArch, R 4201 716, document 235, 10 octobre 1918

⁵⁷ BArch, R 4201/716 document 237, Chef der Feldeisenbahn. Berlin, le 17 octobre 1918

⁵⁸ BArch, R 4201/716, document du 6 octobre 18

⁵⁹ BArch, R 4201/716, document 307, 31 octobre 1918

⁶⁰ BArch, R 4201/716, document 432, 6 novembre 1918 ; document du 12 octobre 1918

L'augmentation des trains, la cadence de déchargement, et la recherche de force de travail pour l'effectuer, ainsi que de nouveaux emplacements pour stocker sont les preuves que les quantités ramenées en Allemagne sont gigantesques et que les autorités craignent de ne pas réussir à tout évacuer à temps. Bien que cela soit certainement contre productif pour un déchargement efficace, l'urgence de cette opération exige un chargement des trains d'évacuations sans distinction par wagon des différents matériels, qu'il s'agisse par exemple de matériaux de guerre ou de matières premières, des appareils, biens et produits de toutes sortes doivent être chargés ensemble⁶¹.

Durant les dernières semaines du conflit ce rapatriement continue mais s'avère toujours plus compliqué au vu de la situation militaire sur le front⁶². Pour sauver ce matériel les autorités semblent prêtes à sacrifier beaucoup. Les MUZ sont supprimés ainsi que les trains du trafic civil, hormis les trains circulant sur les réseaux locaux qui transportent, entre autres travailleurs et lait⁶³. Ces mesures font partie d'un plan nommé « *Hochdruck* » (haute pression ou hypertension) en vue d'une « évacuation renforcée » (« *verstärkte Räumung* »). Un plan qui touche principalement les territoires frontaliers où le trafic de marchandises est suspendu, où les stations de rassemblement ne doivent plus être encombrées par d'autres envois, et où en cas de besoin les voies des lignes secondaires peuvent servir de voies de stockage pour les trains non encore déchargés. Pour cela le réseau doit être dégagé et fluide et le personnel doit être renforcé afin de fournir un effort supplémentaire pour les déchargements⁶⁴.

Ce mouvement « *Hochdruck* » ne sera finalement pas appliqué⁶⁵ mais prouve bien les sacrifices que les autorités militaires et civiles étaient prêtes à infliger au trafic ferroviaire, aux cheminots mais aussi aux soldats, qui ne reçoivent presque plus de livraisons sur le front, afin de sauver le matériel ayant le plus de valeur. Si le mouvement *Hochdruck* fut abandonné, la liquidation des territoires occupés ne s'arrêta pas là et le matériel ferroviaire resta une des priorités⁶⁶. Cinq jours avant la signature de l'armistice on signale que le retrait va bientôt avoir lieu et que de nombreuses lignes et gares vont devoir être vidées et évacuées. Il est une nouvelle fois bien précisé que la priorité est donnée aux choses ayant le plus de valeurs, les locomotives en premier lieu, mais aussi les canons, les munitions et la nourriture. Ce qui ne peut être emporté ne doit pas subir de destruction systématique, preuve d'un manque de temps, mais doit

⁶¹ BArch, R 4201/716, document du 12 octobre 1918

⁶² BArch, R 4201/716, document du 30 octobre 1918

⁶³ BArch, R 4201/716, document 325, 5 novembre 1918

⁶⁴ BArch, R 4201/716, document 334, 5 novembre 1918

⁶⁵ BArch, R 4201/716, document 350, novembre 1918

⁶⁶ BArch, R 4201/716, document 369, 5 novembre 1918

seulement être rendu inutilisable⁶⁷. La veille déjà ordre était donné d'évacuer tout ce qui avait de la valeur et se trouvant le plus proche des lignes de combats via des trains chargés sans tri précis. Une liaison téléphonique devait être conservée jusqu'à l'évacuation de la gare mais pour autant les appareils de télégraphe et de téléphone ne devaient pas être abandonnés à l'ennemi⁶⁸. Tout ce matériel va trouver ou devrait trouver une nouvelle utilisation en Allemagne avec pour but de passer plus simplement d'une économie de guerre à une économie de paix. La revente de ces matériaux viendra remplir les caisses de l'empire⁶⁹. C'est ainsi que cette liquidation des territoires occupés se ressent jusque dans les pages du *Das Rote-Kreuz* qui le 22 septembre 1918 annonce l'arrivée et la possibilité de devenir acquéreur d'appareils et de matériaux de constructions pour des activités aussi diversifiées que le travail de la terre, du fer, l'alimentation en eau potable ou encore en luminosité⁷⁰. En plus de ces arrivées de matériel des territoires occupés le réseau ferroviaire allemand dut directement après la guerre se préparer à un gros arrivage de stocks de denrées et de matières premières commandés aux pays neutres⁷¹. Après avoir évacué les territoires occupés et déchargé une partie en Alsace-Lorraine, l'Allemagne va devoir recommencer en partie cette opération puisqu'au plus tard le 25 novembre l'Alsace-Lorraine devait être évacuée. C'est notamment le cas des locomotives des compagnies allemandes se trouvant encore sur le territoire alsacien-lorrain dont le rapatriement commence mi-novembre⁷².

Des opérations d'envergure pour les cheminots des territoires frontaliers qui, sans être officiellement en territoire de guerre ont pourtant participé pleinement à l'effort de guerre et, dans ce qui fut cette dernière année de conflit, finissent par alerter sur leurs situations.

⁶⁷ BayHSta, B 4 a/41, Telegrambrief du 6 novembre 1918

⁶⁸ BayHSta, B 4 a/41, document du MED I, 5 novembre 1918

⁶⁹ BArch, R 4201/716, document 309, 29 octobre 1918 et document 310, Reichskanzler, 24 octobre 1918

⁷⁰ *Das Rote-Kreuz*, *op. cit.*, n° 19, 22 septembre 1918, p. 344

⁷¹ BArch, R 4201 / 708, document 4

⁷² BArch, R 4201/716, document 423, Berlin, 15 novembre 1918

Plaintes des cheminots allemands

« Continuellement, par beau temps des attaques d'avions presque ininterrompues de nuit et de jour menacent aussi bien notre propre personne que les membres de nos familles, pourtant nous devons remplir notre devoir. »⁷³

Le 28 mai 1918 les cheminots de la gare de Diedenhofen (Thionville), qui sont inclus dans l'équipe des cheminots de Metz, font remonter à leur administration des plaintes et des revendications déjà exprimées, à l'oral comme à l'écrit, en mars de la même année. Depuis le 2 août 1914 la région est sous la menace de l'ennemi. Metz est une place forte (*armierte Festung*) située en territoire de guerre (*Kriegsgebiet*) mais pour autant les cheminots ne font pas partie du chemin de fer de campagne (*Feldeisenbahn*) et ne peuvent donc obtenir les mêmes avantages que leurs collègues qui y travaillent. Pourtant la ville de Metz, « en tant que place forte et point de soutien »⁷⁴ de l'armée, et plus particulièrement les terrains du chemin de fer, subit depuis plus de trois ans des bombardements récurrents dès que la météo le permet. Certes la ville entière subit ces attaques aériennes mais ce sont bien les gares, (Sablon, Diedenhofen, gare principale de Metz) les ateliers et toutes les dépendances du chemin de fer qui sont visés en priorité par les bombes ennemies⁷⁵. Le problème posé par les bombardements réguliers, de jour comme de nuit, n'est pas seulement celui du danger encouru par les cheminots qui travaillent sur les cibles visées mais la fatigue physique et le souci pour les proches qui en ressortent. En effet le fait de travailler avec le risque d'être bombardé à tout moment est déjà en soi une source de stress et donc de fatigue, surtout quand la luminosité est très réduite voire complètement nulle. Ce manque d'éclairage rendant le travail, selon les propres mots des cheminots, « fatigant, pénible et usant ». Mais ce qui est aussi dénoncé c'est la quasi-impossibilité d'obtenir un repos conséquent puisqu'ils habitent, avec leurs familles, autour de la gare, voire sur les terrains même. Entre deux services ou durant leurs jours de repos en plus du bruit des avions et des détonations, les alarmes fréquentes les obligent à constamment interrompre leur sommeil pour se mettre à l'abri, le plus souvent dans les caves. En plus du manque de sommeil, ces allers-retours à la cave ont pour conséquence des rhumes récurrents en hiver, mal soignés car le

⁷³ „Durch fortgesetzte, bei guter Witterung schier unterbrochene Fliegerangriffe bei Tag und Nacht sowohl in unseren eigenen Person wie mit unseren Familienangehörigen aufs schwerste an Leib und Leben bedroht, müssen wir unsere Aufgaben erfüllen.“

⁷⁴ BArch, R 4201/145, document 6, 25 mars 1918

⁷⁵ BArch, R 4201/145, document du 25 mai 1918 ; voir aussi les nombreuses affirmations à ce sujet in *Thomas Adrienne, Die Katrin wird soldat, op. cit.*, par exemple p. 296 ; Adrienne THOMAS, *Aufzeichnungen...*, *op. cit.*, p. 89 et 104

médecin ne se déplace pas et que les médicaments en pharmacie coutent cher⁷⁶. Pour renforcer leur propos ils livrent les statistiques des maladies, et les jours d'absence en découlant, dans les gares de Metz. Il est effectivement difficile de nier la flagrante augmentation des chiffres. Pour la gare principale de Metz durant la période du 1^{er} février 1914 au 1^{er} février 1915 les cas de maladies pour 270 fonctionnaires étaient de 310 entraînant 4 038 jours d'absence au total. Pour la même période trois ans plus tard, du 1^{er} février 1917 au 1^{er} février 1918, ce sont pour moins de fonctionnaires (220) un total de 417 maladies entraînant 6 808 jours d'absence⁷⁷. Aux bombes s'ajoutent les tirs de la DCA dont les éclats de shrapnells, quand ce ne sont pas des détonateurs complets qui retombent dangereusement sur les terrains du chemin de fer et représentent en plus une gêne sonore pendant le sommeil.

Cependant le plus gros souci de ces cheminots est le danger encouru par leurs familles. Par la proximité avec les installations ferroviaires leurs habitations sont mises en danger par les bombes et éclats. Depuis 1917 les familles ont obtenu le droit de se déplacer gratuitement pour s'éloigner des zones à risques. Mais la vie chère et les salaires devenus insuffisants ne permettent pas à la plupart de ces cheminots de mettre leur famille à l'abri. Se loger ailleurs est onéreux, et pour remédier à la vie chère ils ont commencé à élever des petits animaux et à faire des potagers⁷⁸, ce qui demande un entretien régulier pour lequel ils ont également besoin des membres de leur famille. Beaucoup d'habitants de Sablon ou de Monteningen (Montigny-lès-Metz) partent le soir pour dormir chez des connaissances ou dans des locations situées dans la vieille ville. Mais pour les cheminots l'argent manque et seules les écoles ou les bâtiments publics restent accessibles. Alors que les personnes issues de classes plus aisées et les métiers libéraux ont mis depuis longtemps leur famille à l'abri⁷⁹, eux n'en ont pas les moyens.

Face à cette situation qui, en raison de l'augmentation permanente de la capacité de portage des avions et de la puissance des bombes, ne fait qu'empirer, ils réclament principalement trois mesures. Un nouveau calcul de leurs pensions afin que le temps de service pour les années de guerre compte double ; l'obtention d'une prime particulière pour les fonctionnaires souffrant d'être sous la menace continuelle des avions ; en reconnaissance de leur sacrifice, une augmentation des décorations pour les fonctionnaires⁸⁰. Finalement la revendication principale, qui

⁷⁶ BArch, R 4201 / 145, document du 25 mars 1918

⁷⁷ BArch, R 4201 / 145, document du 25 mars 1918, pour la gare de Sablon : 1914 : 320 fonctionnaires, 247 maladies et 4 810 jours d'absence. 1918 : 428 fonctionnaires 847 maladies et 11730 jours d'absence.

⁷⁸ BArch, R 4201 / 713, document 62, 11 janvier 1918

⁷⁹ 4201/145, document du 28 juillet 1918 ; C'est effectivement le cas d'Adrienne Thomas et de sa famille qui déménagent, en grande partie à causes des bombardements, à Berlin dès 1916

⁸⁰ BArch, R4201145, document 6, 25 mars 1918

regroupe ces trois exigences, est « l'assimilation avec les cheminots de campagne qui sont envoyés en pays ennemis »⁸¹, c'est-à-dire l'obtention du même statut. Pour cela ils se basent sur une double comparaison avec d'une part les militaires présents à Metz et d'autre part leurs collègues cheminots. Les premiers, qu'ils soient mobiles ou pas, reçoivent une prime de guerre ainsi qu'un supplément pour se nourrir et voient leurs années de guerre compter double. La comparaison avec les cheminots se fait en deux étapes. Tout d'abord la dénonciation de leurs salaires équivalents aux autres cheminots stationnés en Allemagne mais qui ne se trouvent pas du tout dans des lieux à risque et où l'activité est beaucoup plus calme. Ils estiment donc que ce salaire n'est pas représentatif du danger encouru et affirment même que ces collègues n'oseraient nier le fait qu'eux souffrent plus et qu'un geste doit être fait⁸². Quant à leurs collègues des territoires occupés ils estiment qu'ils sont au moins autant en danger qu'eux et fournissent un travail également très dur voire plus. En effet en plus des transports nécessaires à l'armée qui génèrent un stress et une urgence permanente, tels que les « chargements de troupes et les expéditions de munitions difficiles et urgentes »⁸³, ils ont à s'occuper du trafic civil qui n'a pas cessé d'augmenter depuis sa reprise. Selon eux, les troupes passant de l'est à l'ouest et vice-versa passent toutes par Metz. Pourtant leurs collègues du *Feldeisenbahn* sont bien mieux payés, la durée de leur service est calculée comme service de guerre (*Kriegsdienstzeit*) et ils sont logés et nourris, ce qui déclenche une « exaspération » (*Erbitterung*) chez les fonctionnaires de Metz qui eux touchent seulement une prime de cherté de vie (*Kriegsteuerungszulagen*) qui reste très faible en comparaison⁸⁴. Convaincus donc que leur service n'est pas moins dur qu'en Belgique, en France ou dans les Balkans, ils affirment même que certains de leurs collègues, présents dans ces territoires en font beaucoup moins qu'eux, n'ont jamais vu un avion et pourtant jouissent d'un meilleur statut⁸⁵.

C'est donc principalement sur cette base d'une situation devenue injuste en raison d'une localisation décidée arbitrairement, une malchance de quelques kilomètres en quelque sorte, que les cheminots argumentent pour convaincre leur direction. Pour cela ils racontent leurs conditions de travail, donnent le détail des journées qui furent les plus difficiles ou les plus meurtrières et accompagnent ce récit de chiffres et de statistiques pour prouver la récurrence de ces attaques. A titre d'exemple, du 1^{er} février 1917 à la même date l'année suivante les avions

⁸¹ BArch, R 4201/145, document 3, 28 mai 1918
„Gleichstellung mit den nach Feindesland abkommandierten Feldeisenbahnen“

⁸² BArch, R 4201/145, document 4, 25 mai 1918

⁸³ BArch, R 4201/145, document 6, 25 mars 1918

⁸⁴ BArch, R 4201/145, document 4, 25 mai 1918

⁸⁵ *Ibid.*, document 4, 25 mai 1918

apparaissent dès le crépuscule et tournent jusqu'à l'aube, ce sont en tout 136 nuits de bombardements⁸⁶. Grâce à une statistique très précise on observe que durant la période du 17 mai au 15 juin 1918 il y a eu chaque jour minimum une attaque, celles-ci pouvant se répéter jusqu'à cinq fois par jour, parfois durant des heures⁸⁷. Toutefois ces récits ont simplement pour but de faire le constat de la régularité et de la dangerosité de ces attaques, sans pour autant s'apitoyer sur le sort des cheminots. Au contraire ceux-ci affirment à plusieurs reprises leur volonté de tenir bon et de continuer, jusqu'au bout, leur service et leur mission pour la patrie. Mais pour cela, à défaut d'avoir plus de repos, ils veulent obtenir des améliorations financières et symboliques et surtout ne plus craindre pour leurs familles.

Si la requête principale reste l'obtention de ces améliorations, le souci pour leurs proches représente un argument fort pour les obtenir. Pour eux il est très pénible d'apprendre durant leur service que des bombes tombent près de leur lieu d'habitation ou d'observer par eux-mêmes les flammes d'une bombe incendiaire à proximité de chez eux. En définitive ils tentent d'obtenir une augmentation de salaire pour pouvoir se permettre de faire déménager leurs familles. Cela était déjà possible auparavant, mais était en fait une fausse solution puisque non réalisable pour la plupart d'entre eux pour des raisons financières. Une augmentation qui, si elle est accordée, sera donc vite dépensée, d'autant que beaucoup se sont endettés au fil de la guerre⁸⁸. C'est sans doute pour cela que les deux autres revendications sont primordiales à leurs yeux. Le compte double des années de guerre leur apporterait alors vraiment un avantage financier, et surtout, au même titre que les décorations, une reconnaissance officielle du danger encouru et des efforts fournis pour le pays.

Compensations

Les décorations semblent très convoitées par les cheminots. Cela s'explique par un besoin de reconnaissance de leurs sacrifices : à l'instar des soldats, ils ont aussi mérité de la patrie et sans leur effort la guerre n'aurait pas pu être menée à bien. Cette reconnaissance fut exprimée plusieurs fois durant la guerre, via les remerciements ou les promotions officielles reçues par les responsables du ferroviaire. À l'automne 1915 le *Generalmajor* Gröner, chef du chemin de fer de campagne, se voit remettre par le Kaiser l'ordre du mérite. Cette nouvelle publiée par un ordre de service, s'accompagne d'une déclaration de Gröner remerciant et pensant à tous ceux qui à la guerre comme en temps de paix appartiennent au chemin de fer. Une récompense qui

⁸⁶ BArch, R 4201 / 145, document 6, 25 mars 1918

⁸⁷ voir le document en annexe.

⁸⁸ BArch, R 4201 / 145, document du 26 juin 1918

prouve, selon lui, l'importance de leur travail bien fait et qui doit être source de motivation⁸⁹. Difficile de savoir si les cheminots se sont vraiment réjoui que leur grand chef ait récupéré les lauriers de leur travail. Rien ne vaut une décoration personnelle. Elle permet à son détenteur d'affirmer après la guerre que son rôle, même loin des tranchées, était primordial. Une fois de plus les cheminots se comparent aux soldats malgré leur statut de fonctionnaire. Selon eux ils ne font que leur devoir, sans protester et jusqu'au bout comme tous les autres fonctionnaires allemands, mais, à la différence de la majorité de ces derniers, ils risquent leurs vies et montrent du « courage soldatesque et de l'intrépidité masculine »⁹⁰.

Les distinctions personnelles sont certes symboliques mais semblent avoir été très importantes aux yeux des cheminots, qui ont en partie obtenu satisfaction puisque beaucoup, depuis mars 1918, ont reçu la Croix du mérite (*Verdienstkreuz*) et/ou la Croix de fer (*Eiserne Kreuz*). Dorénavant les agents des gares touchés par les bombes seront en première ligne pour ce genre de décoration⁹¹.

Que cela concerne les décorations ou l'obtention des autres revendications, la comparaison avec les soldats ne s'arrête pas là. Les cheminots messins tiennent à démontrer que cette comparaison n'est pas exagérée. En effet on peut se demander ce qu'auraient pensé les soldats s'ils avaient eu vent des revendications des cheminots, eux qui touchaient une solde très faible mais étaient bien plus proches du danger. Si leur situation était souvent moins enviable que celle des cheminots, à la différence de ces derniers ils n'avaient pas à craindre pour leurs familles. Ce simple constat justifie également l'insistance des cheminots au sujet de leurs proches. Le fait que l'homme de la famille mette son énergie, et même sa vie, au service de la patrie n'est pas remis en cause, mais ce sacrifice devrait suffire à protéger les autres membres de la famille, comme c'est le cas pour les soldats. Pour légitimer cette comparaison les cheminots relatent la journée la plus terrible et la plus meurtrière vécue à Metz. Le 17 mai 1918 ce sont 30 personnes qui perdent la vie sous les bombardements et 60 qui sont blessés, dont une partie grièvement. « La vision après cette attaque lourde de conséquences était horrible. Des officiers et des soldats, qui revenaient du front et qui avaient participé durant des années aux grandes et difficiles batailles et portaient en signe extérieur de reconnaissance les plus hautes décorations militaires, expliquaient après cette attaque, que le spectacle du champ de l'attaque était plus épouvantable

⁸⁹ BArch, PH 15/104, document 32, 2 octobre 1915

⁹⁰ BArch, R 4201/145, document 6, „soldatische Mut und männliche Unerschrockenheit.“

⁹¹ BArch, R 4201/145, document du 29 mai 1918

que plus d'un champ de bataille qu'ils aient vu »⁹².

Les récits et l'argumentation des cheminots de Metz sont soutenus par le président de la direction générale impériale du chemin de fer en Alsace-Lorraine⁹³ et transférés au chef de l'office impérial pour l'administration du chemin de fer impérial à Berlin⁹⁴. Ce dernier, convaincu par les doléances des cheminots et conscient de la nécessité absolue de ne pas voir baisser l'activité des réseaux, écrit au secrétaire d'État au trésor impérial⁹⁵ afin qu'il libère les fonds le plus rapidement possible et se base pour cela sur les chiffres proposés par les Messins pour les augmentations de salaires⁹⁶. Alors que tout semble bien se dérouler, et dans des délais assez rapides (un mois), cette question va en fait trainer en longueur et se perdre dans les profondeurs de l'administration. La question se pose de savoir si ces améliorations doivent également être accordées aux autres fonctionnaires d'autres services, présents non loin des installations ferroviaires, comme la poste. S'ensuit un échange entre le responsable de la poste et le trésor impérial, où le premier tente d'argumenter et de prouver qu'un danger comparable à celui s'abattant sur les cheminots est subi par ses employés. La proximité des installations, des exemples d'accidents dues au bombardement et l'interruption fréquente du travail pour se mettre à l'abri représentent la base de son argumentation. Toutefois l'impression qu'il essaye de « tirer la couverture » à l'avantage des postiers ne peut être réprimée à la lecture des courriers échangés avec Berlin. Berlin qui décidera d'ailleurs, que la situation des postiers n'est pas comparable avec celle des cheminots, qui, réelles cibles des bombardements, doivent, seuls, être dédommagés⁹⁷.

Une fois cette question réglée, la discussion s'engage sur la fixation d'une règle pour l'obtention d'une compensation financière, attribuée sous la forme d'une prime de danger (*Gefahrzulage*). Il est décidé qu'à partir d'un certain nombre de journées de bombardements par mois, cette prime doit être délivrée⁹⁸. Ce qui représentait un énorme avantage pour les dépenses publiques, évitant ainsi de payer de façon régulière si durant un mois la moyenne des bombardements connaissait une baisse⁹⁹. Une décision plutôt injuste pour des cheminots qui pouvaient

⁹² BArch, R 4201 / 145, document du 26 juin 1918 „Der Anblick nach diesem folgenschweren Angriff, war grauenhaft. Offiziere und Mannschaften, die aus dem Felde kamen und jahrelang die größten und schwersten Kämpfe mitgemacht hatten und alle äußeres Zeichen der Anerkennung die höchsten Ehrenzeichen trugen, erklärten nach diesem Angriff, der Anblick des Angriffsfeldes sei schauerlicher gewesen als der manches Schlachtfeldes, das sie gesehen.“

⁹³ Präsident der kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen

⁹⁴ Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen

⁹⁵ Staatssekretär des Reichsschatzamts

⁹⁶ BArch, R 4201 / 145, document 5, 12 juin 1918

⁹⁷ BArch, R 4201 / 145, documents du 28 juillet 1918, 15 et 29 août et du 10 septembre 1918

⁹⁸ BArch, R 4201 / 145, documents du 9 et 22 octobre 1918 et du 6 novembre 1918

⁹⁹ C'est le cas par exemple pour les gares de Saarburg et Hagendingen, BArch, R 4201145, document du 13 août et du 9 septembre 1919

donc statistiquement être bombardés très régulièrement mais, selon la répartition sur l'année, ne toucheraient pas forcément cette prime chaque mois. Une décision également motivée par un élargissement des bénéficiaires de cette prime. En effet, et même si ce sont les cheminots messins qui sont à la base de cette amélioration, d'autres employés de gares, toutes frontalières sauf une, sont concernés¹⁰⁰. Il est précisé que cette prime de danger n'est pas une indemnité de vie chère mais bien une prime de service alloué en reconnaissance d'un service durant un grand danger. Enfin cette prime ne peut pas être obtenue de façon rétroactive et prendra fin avec l'armistice¹⁰¹. Ce qui signifie que les cheminots, après s'être battus pour l'obtenir, n'auront profité de cette prime que durant quelques mois au mieux puisque celle-ci fut effective à partir de juillet 1918. Si la question de la rétroactivité pour les trois années précédentes n'a pas été retenue par le gouvernement, certaines gares parviendront à obtenir, même après la guerre, le paiement de cette prime pour les derniers mois du conflit. Ce sujet va même être longtemps d'actualité puisqu'en 1919 certaines questions ne sont toujours pas réglées et une indemnisation est même demandée à la commission interalliée d'armistice afin que les promesses du gouvernement allemand à propos de la prime soient maintenues¹⁰². Ce qui signifie que malgré l'insistance des cheminots sur l'urgence de voir leurs revendications aboutir pour pouvoir continuer l'effort demandé, l'administration n'a semble-t-il pas pris complètement au sérieux leur avertissement et n'a rien fait pour accélérer les démarches¹⁰³.

Des plaintes liées à la vie chère

Les cheminots n'ont pas attendu 1918 pour se plaindre au sujet de leurs conditions de vie. Dès 1917 des réclamations et des appels au soutien de l'Etat voient le jour. La perspective d'un nouvel hiver et d'une guerre qui n'en finit toujours pas après plus de trois années encourage les cheminots allemands à attirer l'attention sur leurs situations. Les bombardements intensifs ne touchent pas la majorité des cheminots de l'arrière mais les craintes pour leurs proches et la vie chère sont deux éléments, intrinsèquement reliés, qui les préoccupent beaucoup. Les autorités militaires et civiles exigent d'eux un service sans faille. Conscients de leur importance dans ce conflit, ils ne peuvent toutefois pas escompter, sans une réelle amélioration de leurs conditions de vie, pouvoir continuer leurs services sans faiblesses.

¹⁰⁰ BArch, R 4201 / 145, document du 9 octobre 1918, ces gares sont *Saarbrücken, Brebach, Trier, Konz, Merzlich, Dillingen, Völklingen et Wehrden*

¹⁰¹ BArch, R 4201 / 145, document du 14 novembre 1918

¹⁰² BArch, R 4201 / 145, document du 16 mai 1919

¹⁰³ voir par exemple les délais de réponse entre chaque courrier, surtout en ce qui concerne l'échange avec le Postamt

C'est par exemple le cas des cheminots du train privé (*Privatbahn*) en Saxe. Leur importance est indéniable puisqu'il est décidé en 1917 qu'ils ne sont plus éligibles à être mobilisés dans l'Armée. Pour autant leur situation financière n'a presque pas évolué contrairement à beaucoup de cheminots fonctionnaires dont les salaires ont été révisés. Eux, fonctionnaires du privé (*Privatbeamten*), n'ont même pas le droit aux primes de vie chère, qu'ils savent d'avance insuffisantes mais qu'ils espèrent tout de même obtenir. L'inflation permanente a énormément réduit leur pouvoir d'achat (ils expliquent que 1 *mark* vaut 20 ou 30 *pfennig* d'avant-guerre) et si l'achat de nourriture s'avère déjà compliqué, tout le reste n'est presque plus achetable. Les enfants portent des vêtements inchangés depuis trois ans et donc beaucoup trop courts, le mobilier, par exemple l'achat d'un nouveau lit pour un enfant ayant grandi, est impensable. Les bottes, si utiles au service des cheminots coutent, comme le reste des vêtements, cinq fois plus cher qu'avant la guerre¹⁰⁴. Durant les trois premières années les achats ont été limités et les économies dépensées, mais à l'automne 1917 la situation n'est plus tenable. Les soucis permanents pour l'alimentation et l'habillement ont pour effet de réduire leurs forces de travail et sur le long terme d'aller à l'encontre de la politique nataliste du gouvernement. Comme pour les Messins, les fonctionnaires du privé se servent de la comparaison avec les autres fonctionnaires pour justifier leurs revendications. Selon eux, si beaucoup pensent qu'ils sont mieux lotis, cela se révèle totalement faux car leurs salaires n'évoluent pas et qu'ils sont dépendants de leur administration pour tout changement. Les fonctionnaires de l'Etat et de l'empire se plaignent mais en réalité les salaires de ces derniers sont meilleurs que les leurs. Différentes plaintes ont été adressées et des demandes d'augmentation de salaires ont été maintes fois exigées par leur fédération, mais ils n'obtiennent jamais satisfaction. Pourtant, comme ils le font remarquer, des fonctionnaires du train capables de bien travailler sont aussi importants que les hommes au front ou dans les usines. Ils estiment donc que l'augmentation des salaires fait partie des dépenses de guerre de l'Etat, comme c'est le cas en Autriche-Hongrie, où les fonctionnaires ont obtenu satisfaction. La colère de ces cheminots va si loin qu'ils menacent, si rien ne change, de se mettre en grève. Menaces rares chez les cheminots durant le conflit mais qui prouve bien l'apogée atteinte par la misère en Allemagne. Une grève qui inquiète bien sûr le pouvoir, qui menace d'envoyer au front ceux qui y participeraient et autorise l'usage des armes à feu pour réprimer le mouvement si cela s'avérait nécessaire¹⁰⁵. Les menaces de grève ne sont que la concrétisation d'un ras-le-bol

¹⁰⁴ Jean-Jacques BECKER, *1917 en Europe...*, *op. cit.*, p. 92.

¹⁰⁵ SächsHStA, 13775, *document secret du Ober-Militärbefehlshaber*, Berlin 23 novembre 1917 ; document du 6 septembre 1917, *Verband deutscher Privateisenbahn-Beamten* ; journal „Zentralorgan für die Interesse des gesamten Privateisenbahnbeamten-Standes.“, n° 17, 19 août 1917 ; n° 18, 2 septembre 1917.

montant chez les cheminots dont des efforts importants sont exigés, avec toujours autant de professionnalisme qu'en début de guerre, mais sans grande contrepartie. Il n'y a pas qu'en Saxe et en Alsace que les voix s'élèvent. Le manque de nourriture mais aussi de matériel d'usage quotidien type graisses, savon, moyen d'éclairage, chauffage, chaussures se fait de plus en plus ressentir à la lecture des archives de 1917 et 1918. Les commissions et les discussions pour améliorer ce quotidien des cheminots, et donc leur efficacité de travail, se multiplient dans la dernière année de guerre,¹⁰⁶ mais les revendications des cheminots ou même de leurs chefs, ne sont pas toujours accordées même quand le bon sens l'exigerait¹⁰⁷.

Les difficultés à s'habiller ou se nourrir au cours de la guerre en Allemagne ne concernent pas uniquement les cheminots mais une large partie de la population. Il existe toutefois un moyen de trouver ce qui manque, particulièrement en nourriture, le marché noir. Un commerce illicite qui est très lié au ferroviaire.

Hamster et marché noir,

« Avec les cartes d'alimentation, il y a chaque semaine pour une personne, 250 grammes de viande, 20 grammes de beurre, 50 grammes de margarine, 100 grammes de blé mondé et un peu de pain.

Avec cela aucun humain ne peut être rassasié. »¹⁰⁸

Beaucoup de documents de 1917 et 1918, trouvés dans les archives allemandes, ne cachent pas la mauvaise situation dans laquelle se trouve le pays. La nourriture manque et les tensions entre travailleurs à ce sujet ne doivent pas aggraver les tensions politiques déjà présentes¹⁰⁹. Dans les trains circulant en Bavière, un des sujets principaux de conversation concerne le manque de nourriture, et s'accompagne de critique envers l'économie de guerre et l'office de contrôle des prix (*Kriegswucheramt*) de Bavière¹¹⁰.

Les cheminots se plaignent également de la situation toujours plus difficile. Plusieurs documents concernant les conditions de travail des Allemands dans les ateliers des gares des territoires occupés admettent une « situation alimentaire extrêmement difficile » (« *überaus*

¹⁰⁶ Voir les nombreux documents in BArch, R4201/716, particulièrement celui du 25 octobre 1918.

¹⁰⁷ BArch, R4201/713, *document 105*, 17 janvier 1918.

¹⁰⁸ Erich Maria REMARQUE, *Après, op. cit.*, „Auf Lebensmittelkarten gibt es jede Woche für eine Person zweihundertfünfzig Gramm Fleisch, zwanzig Gramm Butter, fünfzig Gramm Margarine, hundert Gramm Graupen und etwas Brot. Davon kann kein Mensch satt werden“

¹⁰⁹ BArch, R4201/713, *document 263*.

¹¹⁰ BayHSta, MKr 11484, *Eisenbahnüberwachungsdienst*, Würzburg, 12 octobre 1918.

schwierige Ernährungslage ») qui rend nécessaire certaines restrictions malgré la volonté de l'autorité militaire de nourrir correctement ces travailleurs¹¹¹. En effet fin 1917 la situation semble encore plus alarmante et les portions toujours insuffisantes, les pommes de terre manquant par exemple pendant des mois durant l'hiver. Une sous-nutrition qui entraîne beaucoup de jours chômés pour cause de maladies, et qui oblige les directions militaires du chemin de fer à renvoyer une partie importante de leurs cheminots à l'arrière pour se reposer¹¹².

Loin du front, en Allemagne, les plaintes des cheminots ne sont pas rares. Les employés du chemin de fer privé (*Privatbahn*) en Saxe expliquent que les rations de l'État ne suffisent pas et que le marché noir fleurit. Un marché noir en réalité trop cher pour eux, même si, face aux grondements de l'estomac, beaucoup cèdent à la tentation. D'une façon générale les cheminots allemands réclament une nourriture plus abondante et dénoncent les privations d'aliments essentiels pour réaliser leur travail exigeant une certaine force physique, comme les fruits, la viande et les graisses. Lors de la séance du conseil du chemin de fer pour la nutrition (*Sitzung des Eisenbahn-Ernährungsbeirats*) de septembre 1918, le marché noir, tellement connu de tous en cette fin de guerre, devient même un argument de la part de cheminots pour obtenir plus de nourriture. Si l'on peut trouver certains produits sur le marché noir, c'est que les quantités récoltées par l'État sont insuffisantes, et qu'une augmentation doit donc être possible¹¹³. Un argument valable mais qui pose justement le problème principal du marché noir pour les autorités : la disparition des produits dans un circuit parallèle.

La mauvaise situation de l'Allemagne sur le plan de la nourriture paraît donc évidente dans les documents d'archives, presque tout autant que la participation des soldats au marché noir qui semblent utiliser leur uniforme et pour les officiers leur pouvoir. « Dans les derniers temps les cas d'officiers et d'officier de mess qui missionnent des équipes pour exporter, sans autorisation et hors de la Bavière, d'importantes quantités de denrées par la route du marché noir se sont multipliés » se plaint le ministère de la guerre bavarois en mars 1918¹¹⁴. Des soldats qui cherchent à améliorer leur quotidien, mais surtout celui de leurs proches, en ramenant de la nourriture du front lors de leur permission ou en allant eux-mêmes dans les campagnes envi-

¹¹¹ BArch, PH15/104, document du MED II, 30 mars 1917

¹¹² BArch, PH15/55, *Bruxelles, document du 15 décembre 1917* ;

Il faut noter que les travailleurs belges ou français travaillant pour les Allemands sont encore moins bien nourris

¹¹³ BArch, R4201/716 : *document 265*, 26 septembre 1918, *Protokoll der 12. Sitzung des Eisenbahn-Ernährungsbeirats*.

¹¹⁴ BayHSta, 1. AK1085, *Kriegsministerium*, 8 mars 1918. „In der letzten Zeit mehren sich die Fälle, dass Offiziere und Offizierskasinos Mannschaften beauftragen, im Wege des Schleihverkehrs erhebliche Menge von Lebensmittel unerlaubtweise aus Bayern auszuführen“ ; voir aussi le document du même jour : BayHSta, 1. AK1085, *Kriegsministerium*, 8 mars 1918.

ronnantes lors de leur séjour à l'arrière¹¹⁵.

Face à ce phénomène toujours plus important les autorités civiles et militaires vont tenter de lutter de deux façons différentes, en moralisant et en contrôlant. Pour les autorités, le constat est simple : qui vend ou achète au marché noir retire des produits du marché officiel, et donc du rationnement instauré par l'Etat et les communes, et affaiblit ainsi l'ensemble du pays et donc les chances de remporter la guerre¹¹⁶. Elles multiplient les appels aux soldats et aux civils de ne pas participer au « *Hamster* » afin de ne pas perturber l'offre et les prix. Ceux achetant au marché noir sont ceux qui « ne pensent qu'à leur propre ventre » et dérèglent ainsi le « ravitaillement public » (*öffentliche Versorgung*) duquel le peuple est dépendant. Particulièrement les plus pauvres qui n'ont, eux-mêmes, ni le temps ni l'argent d'aller se fournir sur les lieux de production. C'est le cas des travailleurs des industries de guerre qui, s'ils ne sont pas bien nourris, vont produire moins d'armes, de sous-marins ou encore d'avions, « et pourtant chaque grenade protège la vie des soldats allemands »¹¹⁷. Les autorités veulent aussi combattre l'idée que les producteurs auraient beaucoup de surplus à vendre, ce qui attire les acheteurs potentiels dans les campagnes. Si les producteurs n'étaient pas soumis à la tentation de vendre à prix fort à des acheteurs privés, ils livreraient tout à l'Etat.

Pourtant la plupart de ces acheteurs ne sont pas des accapareurs ou des spéculateurs, s'ils en sont arrivés à cet extrême c'est qu'ils n'avaient pas le choix. Leurs déplacements se font le plus souvent en train, meilleur moyen de transport entre les villes et les campagnes environnantes. Une pratique devenue tellement massive que selon les autorités bavaroises dans certaines villes le week-end il y a une telle « affluence de femme d'ouvriers, qui munies de paniers se rendent dans les campagnes voisines, que l'entrée de la gare est complètement bouchée »¹¹⁸. Les contrôles dans l'espace ferroviaire vont donc augmenter pour lutter contre ces *Hamsterfahrt*.

Tentatives de contrôle

Avant même de contrôler les gares ce sont les compagnies de trains qui sont critiquées et accusées de ne rien faire pour éviter le phénomène du *hamster*. En janvier 1918 la sonnette d'alarme est tirée : « Le transport de contrebande est devenu dans les derniers mois un danger

¹¹⁵ BayHSta, 1.AK1085, document 2, 5 janvier 1917.

¹¹⁶ *Ibid.*, document du 12 avril 1916.

¹¹⁷ *Ibid.*, Merkblatt für die Aufklärungsarbeit. „Und doch schützt jede Granate das Leben deutscher Soldaten.“

¹¹⁸ „Andrang von Arbeiterfrauen, die mit Körben versehen in die benachbarten Landkreise fahren, daß der Eingang des Bahnhofs vollständig gesperrt ist.“ Monatsberichte von 3.3.1917, p. 16. BA/MA, RM3/4670 in Ute DANIEL, *Arbeiterfrauen in der Kriegsgesellschaft*, op. cit., p. 224.

important pour l'ensemble de l'économie de nourriture. »¹¹⁹ Un des moyens de lutte est la surveillance accrue du trafic de marchandises sur les lignes et dans les gares puisque la « question du transport » est le point faible du trafic de contrebande. Partout dans le pays les compagnies sont invitées à sévir et à prendre des mesures pour limiter les envois de certaines marchandises¹²⁰. Déjà en 1917 la forte circulation entre la ville et la campagne de nombreux civils et soldats à la recherche de nourriture était signalée en Bavière et la compagnie de train pointée du doigt : « Un gros inconvénient réside dans le fait que la direction du chemin de fer ne fait rien pour rendre valable l'interdiction d'emporter des sacs de pommes de terre en tant que bagage. Elle aide même les hamsters en mettant par exemple les dimanches des trains en plus, afin que tous les chercheurs de pommes de terre puissent être transportés. »¹²¹ Toutefois ces plaintes ne semblent pas avoir eu beaucoup d'effet puisque deux semaines avant l'armistice les mêmes demandes sont réitérées auprès des directions des compagnies qui, par exemple près de Gelsenkirchen, avaient renforcé des trains, principalement utilisés pour transporter les pommes de terre, et auraient même mis des trains spéciaux en place. Il est donc rappelé qu'en principe les compagnies ne doivent mettre des trains en marche que si ceux-ci sont « importants pour la guerre » (*Kriegswichtig*)¹²².

Les autorités vont donc tenter de multiplier les contrôles aux abords et dans les gares, ainsi que dans les trains. Ce qui saute aux yeux c'est que les moyens manquent pour effectuer des contrôles efficaces. D'une façon générale, tout d'abord. En Bavière l'interdiction d'acheter directement aux producteurs du beurre, des œufs, des céréales, de la farine ou encore des pommes de terre et de la viande est officielle depuis le 9 mars 1917. Pour autant deux mois et demi après le ministre de l'intérieur bavarois admet qu'« il est certain qu'une répression totale des achats privés sans le déploiement d'un personnel de surveillance qui n'est pour le moment pas à disposition, n'est pas possible »¹²³.

À l'été 1917 le directeur du service régional des pommes de terre (*Landeskartoffelstelle*), service créé durant la guerre, alerte le ministre de l'intérieur, dont il dépend, sur les nombreux *Hamsterfahrt* effectués dans le sud de l'Allemagne qui mettent en danger le ravitaillement en

¹¹⁹ „Der Schleichverkehr ist in den letzten Monaten zu einer schweren Gefahr für die gesamte Ernährungswirtschaft geworden“

¹²⁰ BArch, R4201/713, document 35, ministère des Travaux publics, 4 janvier 1918.

¹²¹ BayHSta, 1.AK1085, Munich, 18 août 1917 „Ein großer Missstand ist auch dass die Eisenbahnverwaltung gar nichts tut, um das Verbot der Mitnahme von Kartoffeln als Reisegepäck wirksam zu machen. Sie hilft sogar den Hamsterern und stellt z.B. Sonntags Extrazüge ein, damit ja alle Kartoffelsucher befördert werden können.“, ministère de l'Intérieur ?

¹²² BArch, R4201/716, document 303, ministère des Travaux publics, 26 octobre 1918.

¹²³ BayHSta, 1.AK1085, ministre de l'Intérieur, document du 24 Mai 1917 „mit Sicherheit darauf zu rechnen ist, daß die vollständige Unterdrückung jeden privaten Ankaufes ohne Aufgebot eines zur Zeit nicht bebringenden Überwachungspersonals nicht möglich ist.“

pommes de terre primeur (*Frühkartoffelversorgung*). Le ministre écrit alors à son homologue responsable des transports afin d'effectuer des contrôles wagon par wagon et de surveiller également les chargements de légumes dans les gares, via lesquels des pommes de terre, illégalement acquises, seraient transportées. Conscient du manque de moyens de l'administration des transports (*Verkehrsverwaltung*) pour effectuer ces contrôles, il souhaite un travail en commun des services régionaux (*Landesstelle*), des communautés de communes (*Kommunalverbände*), de la police et surtout des directions du chemin de fer afin que celles-ci facilitent le travail des policiers au sein des gares et des trains¹²⁴. Cette requête du ministre n'est pas un hasard, il semble en effet que le travail des policiers au sein des gares n'a pas toujours été facilité par les agents des compagnies et les commissaires militaires des gares. Pourtant en Bavière la police est autorisée depuis 1905 à pénétrer sur les installations ferroviaires si l'exercice de son service l'impose¹²⁵. Selon un agent de police, qui fut, en gare de Dorfen, empêché par un employé de la compagnie d'effectuer un contrôle sur les œufs de passagères se dirigeant vers Munich, « le ravitaillement illégal ne peut être contré que par des contrôles appropriés en gare »¹²⁶. En mars 1917 le ministère des transports apporte une clarification sur cette question des contrôles en gare : la police peut fouiller personnes et bagages mais à certaines conditions. Elle doit en avertir à l'avance le chef de gare et elle ne doit pas gêner le travail des cheminots qui, pour leur part, ne doivent ni s'en mêler ni effectuer le contrôle eux-mêmes. Contrôles qui doivent s'effectuer de façon discrète, c'est-à-dire ni devant les guichets ni juste devant les barrières d'accès au quai. Si un contrôle s'effectue au-delà de la barrière il doit être justifié afin que les policiers soient autorisés à pénétrer sur cette partie du quai. Les fouilles dans les trains ne doivent être qu'exceptionnelles pour des raisons d'ordre et de sécurité et les policiers doivent payer leur ticket. D'une manière générale que ce soit dans les trains ou en gare si la police souhaite effectuer des contrôles de façon plus régulière, cela nécessite l'accord des directions de chemin de fer¹²⁷.

Il est donc clair que les forces de police n'ont pas pu contrôler et agir en gare de manière totalement libre. Est-ce que les civils et soldats étaient au courant de ces détails de règlements ? Cela paraîtrait étonnant, beaucoup ont toutefois posé des problèmes aux forces de police au moment des contrôles.

¹²⁴ BayHSta, 1.AK1085, document du 18 août 1917

¹²⁵ Nach §78 abt II der Eisenbahn-Lahm und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebenbahnen Bayerns vom 1. Mai 1905.

¹²⁶ BayHSta, 1.AK1085, document 1233, *Lebensmittelkontrolle auf den Bahnhöfen „Den Hamstern kann nur durch entsprechende Kontrollen an den Bahnhöfen entgegen getreten werden.“*

¹²⁷ *Ibid.*, 2 mars 1917, *Beilage zum Verkehrsministerialblatt für das Königreich Bayern. Eisenabndienstlicher Teil*; BayHSta, 1.AK1085, ministre de l'Intérieur, document du 24 Mai 1917.

Implication des soldats dans le marché noir

« Comme il fut rapporté, ce sont souvent les membres de l'Armée qui compliquent l'exécution de la tâche des gendarmes et des policiers, chargés de la surveillance du transport d'aliments, en prenant parti pour les voyageurs et en injuriant les membres de police »¹²⁸ se plaint le 15 septembre 1917 le ministre de l'intérieur bavarois, rappelant que, en plus des ordres qu'ils ne respectent pas, les soldats devraient être les premiers à saisir l'importance d'un bon ravitaillement public pour les civils mais surtout pour l'armée¹²⁹. La très mauvaise alimentation des civils et les grandes difficultés pour s'approvisionner (queues interminables devant les boutiques, tickets de rationnement), ne sont pas ignorées par les soldats suite à leurs séjours à l'arrière ou à leurs échanges épistolaires. Il semble donc qu'ils prennent, de façon humaine, position en faveur des civils. Cette prise de position face à la loi et à l'ordre représentés par les forces de police a d'ailleurs fonctionné dans les deux sens.

Le 29 juillet 1917 lors d'un contrôle très matinal à la gare d'Eggenfelden la police confisque à un fantassin (Johan Trainer) 38 livres (*Pfund*) de beurre clarifié (*Butterschmalz*) qu'il tentait de ramener à Munich. « Trainer a opposé la plus vive résistance lors de la saisie du beurre clarifié, a refusé de présenter son titre de permission et a gagné l'assistance pour lui en faisant la remarque, qu'il emportait le saindoux au front, afin qu'ils aient quelque chose à bouffer là-bas. »¹³⁰ Bien sûr, face à un poilu les policiers exemptés de service au front semblent bien mieux lotis et peuvent même rapidement passer pour des enqueteurs embusqués. Ce type de scène confirme aussi pour les civils ce que certains pouvaient redouter : les conditions de nutrition au front ne sont pas forcément supérieures aux leurs. Dans cet exemple les civils prennent parti pour le soldat mais pas seulement, puisqu'un autre soldat en permission fait pression sur les policiers pour qu'ils laissent le fantassin Trainer en liberté. Il est tout de même intéressant de préciser que la police découvrira par la suite que ce soldat était encore en garnison. Preuve que certains, conscients du scandale que pouvaient entraîner certaines déclarations chez les civils ont su en profiter.

Les rapports au sujet d'altercations entre policiers/gendarmes et soldats lors de contrôle

¹²⁸ „Wie berichtet wird, sind es häufig die Angehörige des Heeres, die den mit der Beaufsichtigung des Lebensmittelverkehrs an den Bahnhöfen betrauten Gendarmen und Schutzleuten die Erfüllung ihrer Aufgabe erschweren, indem sie für Reisende Partei ergreifen und auch die Polizeiorgane mit Schimpfnamen belegen.“

¹²⁹ BayHSta, 1.AK1085, ministère de la Guerre, Munich, 15 septembre 1917.

¹³⁰ BayHSta, 1.AK1085, Eggenfelden, 31 juillet 1917 „Trainer hat bei der Wegnahme des Schmalzes den gräßtesten Widerstand geleistet, hat die Vorzeigung seines Urlaubsscheines verweigert und hat mit den Bemerkungen, daß er das Schmalz ins Feld mitnehme, daß sie dort etwas zu freßen haben, bei den anwesenden Leuten Stimmung für sich gewonnen.“

et de fouilles ne sont pas rares¹³¹. Ici il ne s'agit que d'infractions légères, par des militaires. Toutefois certains soldats, ou même des restaurateurs de gare, ont apparemment su profiter des avantages de leur situation, notamment l'utilisation du tarif militaire, pour établir un vrai commerce¹³². Des équipes d'accompagnement de troupes emportent des produits d'Allemagne et les échangent dans les territoires occupés contre des produits comme le savon ou le cacao qu'ils revendront ensuite à l'arrière¹³³. Un soldat faisant partie du bataillon de l'armement (*Rüstungsabteil Bataillon*), et qui circule souvent entre Berlin et Munich, profite des caisses volumineuses transportées pour faire passer toutes sortes de produits, comme du canard et de la dinde le jour de son arrestation, sans devoir payer le fret en les désignant comme appareils de guerre¹³⁴.

Morale et contrôle sont donc les deux armes principales des autorités pour lutter contre le marché noir. Le ministre de l'Intérieur bavarois compte s'appuyer sur le soutien des instituteurs, prêtres et pasteur, de la presse ou encore des associations d'agriculteurs pour moraliser les citoyens et leur donner conscience que ces restrictions sont justifiées par le bien être de tous et de la patrie mais tout en admettant qu'il faut tenir compte de la situation difficile des grandes villes. S'il souhaite une lutte intensive contre les accapareurs et les détournements de quantités importantes de nourriture qui ont pour but un enrichissement personnel, il émet également le vœu de ne pas provoquer des scandales par des contrôles trop sévères sur les petites gens : « Dans l'exécution des contrôles le sérieux le plus ferme est nécessaire, il faut éviter, au passé comme à l'avenir, des tracasseries au mauvais endroit. C'est pourquoi je n'ai rien contre le fait que les gendarmes et autres fonctionnaires de contrôle soient autorisés, par instruction de service, à laisser passer des petites quantités au cas par cas, pour une famille environ jusqu'à une livre de beurre et cinq œufs, même jusqu'à une livre de beurre et dix œufs pour les familles nombreuses ou aux conditions misérables. »¹³⁵ Si les contrôles le long des routes et aux abords des fermes doivent être intensifs, les gares, et surtout les petites gares de campagne, font l'objet d'une surveillance particulière, pourtant là aussi les contrôles doivent être menés de façon discrète et on doit éviter de fouiller des bagages entiers. Dans les plus grosses gares ces contrôles

¹³¹ BayHSta, 1. AK1085, voir par exemple le document du 18 et du 23 juin 1917 sur le refus du lieutenant Raykowsky de se laisser fouiller par les gendarmes ; document du 18 août 1917 sur les refus des soldats de rendre des pommes de terre dans la Saar ; document du 13 juin 1918 au sujet des contrôles sur les militaires en gare de Munich

¹³² BArch, R 4201/713, *document 97,16 janvier 1918* ; BArch, PH 15/104, *document 34*, 21 octobre 1915 ; BArch, PH 15/99, document du 30 novembre 1917

¹³³ BayHSta, 1. AK1085, Munich, 12 octobre 1918

¹³⁴ *Ibid.*, *rapports du 17 et 18 octobre 1917*.

¹³⁵ „Im Vollzug der Überwachung ist nachdrücklicher Ernst notwendig, Kleinigkeit an unrechten Ort nach wie vor zu vermeiden. (souligné ds le texte.) Ich habe deshalb nichts dagegen, wenn die Gendarmen und die sonstigen Überwachungsbeamten durch innere Dienstanweisung ermächtigt werden, kleine Mengen, im Einzelfalle für eine Familie etwa bis zu halbes Pfund Butter und 5 Eier, ja schließlich bei größeren Familien oder ärmlichen Verhältnissen bis zu 1 Pfund Butter und bis zu 10 Eiern freizulassen.“

doivent être effectués dans des pièces appropriées, c'est-à-dire hors de la vue du public. En ce qui concerne les soldats il faut différencier ceux qui sont missionnés pour trouver de la nourriture pour leur unité ou pour le *Kasino* (cantine militaire ou Mess) et ceux qui rapportent de la nourriture à titre privé. Pour ces derniers s'il ne s'agit pas de quantités laissant penser qu'un trafic avec des commerçants en ville en est le but alors il ne faut pas intervenir et laisser les soldats rapporter des petites quantités vers le front ou la caserne. Le document qui dénonçait si fortement tous les abus et les dangers du marché noir explique à propos du soldat : « On ne l'envie certainement pas, s'il rapporte de sa permission une demi-livre de beurre, un bout de viande, quelques œufs. Mais il faut garder mesure ! Porter l'uniforme et pratiquer le hamster n'est pas compatible. »¹³⁶ En fait ce qui importe le plus aux autorités c'est que les soldats ne se fassent pas l'outil d'un système illégal à grande échelle mais qu'ils, ou les civils, ne respectent pas les règles établies et donc, dans une certaine mesure ou plutôt devrait-on dire dans une certaine quantité, le hamster est toléré. Tolérer semble donc être une mesure pour mieux lutter. Via ce laxisme reconnu comme nécessaire jusque par les dirigeants de la Bavière on cherche à éviter un mécontentement trop important parmi la population des villes. Les tensions internes au pays¹³⁷ et la révolution russe forment bien sûr en cette fin de guerre un contexte à ne pas négliger mais ce laxisme est aussi un aveu des autorités que les portions délivrées par le rationnement ne sont pas suffisantes. D'ailleurs en l'espace de cinq mois (de septembre 1917 à janvier 1918) le règlement concernant le poids des bagages et des colis pour les soldats des territoires occupés va être modifié pour l'ensemble des fronts. Les soldats sur le front ouest, dans les Balkans, à l'est et en Italie vont pouvoir emporter des quantités plus importantes de denrées et de produits lors de leurs permissions ou envoyer des colis plus lourds à la maison¹³⁸. Si une liste de certains produits interdits est établie, ces changements dans le règlement ont clairement pour but de favoriser les envois ou l'importation de nourriture des territoires occupés vers l'Allemagne. Il est bien précisé que la vente de ces produits est interdite et qu'ils doivent être uniquement à l'usage du soldat et de ses proches¹³⁹. On peut observer ici que la tendance avec le début de guerre, où l'arrière envoyait de nombreux colis aux soldats, notamment pour l'amélioration de

¹³⁶ BayHSta, 1. AK 1085, *Merkblatt für die Aufklärungsarbeit „Man mißgönnt es ihm gewiss nicht, wenn er vom Urlaub ein halbes Pfund Butter, ein Stück Fleisch ein paar Eier hereinbringt. Aber Maß halten ! Des Königs Rock tragen und hamstern, verträgt sich nicht.“* Voir aussi le document du Stelv. Generalkommando dans le même carton.

¹³⁷ L'antisémitisme se cristallise aussi autour de la question des accapareurs. Voir ce document du 13 avril 1916 in BayHSta, 1.AK1085 ainsi que la feuille volante contenue dans le même carton, sur laquelle est inscrite : „Beweis dass Juden alles haben sogar Schinken und wir haben nichts.“

¹³⁸ BayHSta, 1.AK1085, 2 septembre 1917. Pour l'Italie 10 kg d'aliments et de produits de luxe et même jusqu'à 14 à 50 kg si autorisation spéciale. Un paquet maximum par semaine. 25 kg depuis la France, 15 kg depuis l'est, et 15 kg des Balkans.

¹³⁹ BayHSta, 1.AK1085, *Gr. Hauptquartier*, 1^{er} janvier 1918 ; document du 2 septembre 1917.

leur alimentation quotidienne, s'est, en Allemagne, clairement inversée. Les autorités semblent même faire une tentative, à peine cachée, d'inciter les soldats à profiter des produits des territoires occupés plutôt que d'accaparer ceux de la patrie.

C'est donc clairement à partir de 1917 que la question du marché noir pose problème en Allemagne. Si beaucoup de lois et règlements ont tenté de lutter contre ce phénomène, comme souvent il semble que le problème perdura jusqu'à la fin du conflit et même au-delà puisque la situation en Allemagne ne va bien sûr pas s'améliorer du jour au lendemain après la signature de l'armistice.

Renforcement du contrôle

Le 5 novembre 1918 le ministère des travaux publics à Berlin alerte de nouveau en déclarant que le ravitaillement illégal via les *Hamsterfahrt* a pris de telles proportions que si cette tolérance continue c'est l'ensemble de l'économie de nourriture (*Ernährungswirtschaft*) qui risque de s'effondrer. Il rappelle que les compagnies de trains doivent tout faire pour lutter contre ces voyages car malgré une forte réduction du trafic civil cela ne suffit pas à enrayer le phénomène. « Pour chaque train il faut vérifier si son maintien pour une raison d'économie nationale ou d'économie de guerre est impératif. Les trains de civils ne doivent dorénavant plus circuler que s'ils servent le transport de travailleurs, de lait ou dans une proportion importante le transport du militaire. »¹⁴⁰ Tous les autres trains doivent être suspendus, particulièrement ceux qui sont utilisés de manière préférentielle par les *hamsterer*. Aucun train ne doit être dédoublé, la vente de tickets doit être limitée et le trafic du dimanche doit être réduit au maximum. Toutes ces mesures doivent être appliquées sans pour autant gêner le déplacement des travailleurs et doivent aussi permettre une mise à disposition de locomotives et de personnels du train, idée fixe et nécessaire des autorités civiles et militaires en cette fin de guerre.

La suppression de la 4^e classe et un contrôle plus strict à la barrière d'accès au quai sont envisagés afin que les voyageurs ne puissent plus emmener un chargement important. Enfin en cas de besoin de maintien de l'ordre ou de crainte d'altercations entre voyageurs, l'assistance des forces de police doit être demandée¹⁴¹.

Malgré les différents règlements et la volonté d'enrayer le marché noir de la part des autorités, moins d'une semaine avant la signature de l'armistice le problème semblait donc toujours

¹⁴⁰ BArch, R4201/716, document du 5 novembre 1918 „ist für jeden einzelnen Zug zu prüfen, ob seine Beibehaltung aus zwingenden Kriegs- oder Volkswirtschaftlichen Gründen unerlässlich ist. Personenzüge dürften fortan nur noch weiter verkehren, wenn sie dem Arbeitsverkehr oder der Milchbeförderung oder in erheblichem Maße dem Militärverkehr dienen.“

¹⁴¹ BArch, R4201/716, document du 5 novembre 1918.

non résolu. C'est ce que confirment également les comptes rendus des *Bahnhofsmissions* qui, dans plusieurs endroits d'Allemagne, signalent la présence nombreuse des *Hamsterer*, comme à Berlin où pour les six derniers mois de la guerre leur présence massive semble évidente : « Dans toutes les gares la grande partie des voyageurs était évidemment formée par les *Hamsterer*, particulièrement à la gare de Lehrter ; avec les trains venant de la région d'Hambourg l'activité du *Hamster* était tout de suite remarquable. »¹⁴²

Le phénomène du *Hamstern* et du marché noir a donc posé un problème de taille pour les autorités allemandes coincées entre la volonté de faire respecter la loi, censée être égalitaire pour le ravitaillement, et la tentation de laisser faire une pratique qui permettait à la population de mieux se nourrir. L'étude de ce phénomène via le prisme du ferroviaire confirme la situation très grave de l'Allemagne au cours des deux dernières années de guerre. Morale et contrôle sont les deux armes choisies par les autorités militaires et civiles pour enrayer ce phénomène qui survivra au-delà de la guerre et qui témoigne d'une rupture lente mais certaine entre le peuple et ses dirigeants, et particulièrement leur capacité à satisfaire un besoin essentiel de la population : se nourrir.

Une population civile comme militaire qui à travers cette pratique a montré que sa patience, ses sacrifices et son endurance ont atteint leurs limites, même si cela ne signifie pas forcément quelle ne croyait plus en la victoire finale. Mais en guerre, tout est différent, et tout en respectant l'image de la police, les populations sont prêtes à se mettre hors la loi pour assouvir un besoin vital¹⁴³. Le chemin de fer devenait alors l'outil de cette rébellion, même si ceux qui la pratiquaient ne le percevaient pas forcément ainsi. Un espace ferroviaire très contrôlé puisque les contrôles concernant le marché noir vont même jusqu'aux trains sanitaires.

Que ce soit en raison des quotas de permissions non respectés, des conditions de travail des cheminots, de l'augmentation générale du trafic ou simplement d'erreurs personnelles, les accidents touchant l'espace ferroviaire sont des problèmes récurrents durant tout le conflit et qui deviennent réellement handicapants pour l'Allemagne dans la seconde moitié de la guerre.

¹⁴² 23. *Rundschreiben der DBM*, novembre 1918, p. 7. „Den größten Teil der Reisenden bildeten natürlich auf allen Bahnhöfen die *Hamsterer*, besonders am Lehrter Bahnhof; mit den Zügen aus der Hamburger Gegend war der *Hamsterbetrieb* direkt sehenswert.“ Voir aussi le compte-rendu de Cassel, p. 8.

¹⁴³ Voir annexe *Weg Zurück*.

Risques et accidents

« *Un train montant : des grappes de chasseur aux portières, sur les marche-pieds, jusque sur les toits.* »¹⁴⁴

Mi-octobre 1914, Jean Marot à bord d'un train sanitaire observe les très nombreux convois britanniques circulant dans le nord de la France : « Les tommies poussent des hurrahs en notre honneur ; ils sont juchés sur le toit des wagons, se tenant par les mains, debout. L'un a été fauché par un pont, et notre train stoppe pour ramasser ce qu'il en reste »¹⁴⁵. Quelques lignes auparavant il relatait le déraillement d'un train de l'armée britannique causant de nombreux morts. En France, la mort de soldats s'étant installés sur les toits n'est pas une chose rare¹⁴⁶. Le même Marot raconte les conditions de voyages en octobre 1914 dans un wagon à bestiaux où la nourriture manque et surtout les conditions météorologiques, gel la nuit et chaleur étouffante le jour, rendent le voyage très difficile. « Les nombreux malades ne peuvent trouver de soulagement que tenus sur le marchepied par trois ou quatre camarades ; gymnastique cocasse et impudique, commentée à grands éclats de gaudrioles »¹⁴⁷. Si Marot relate cet épisode sur le ton de l'humour, le risque encouru aurait pu se payer très cher pour ses camarades. À l'instar de ce chasseur à cheval, assis en dehors du compartiment la portière ouverte et qui, après avoir été projeté sur la voie par la portière arrachée et brisée par un autre train roulant en sens inverse, fut retrouvé décapité¹⁴⁸.

Que ce soit par contrainte ou par imprudence beaucoup de soldats ont ainsi bêtement perdu la vie. Même à vitesse réduite une chute hors du train peut s'avérer fatale. Le 14 août 1914, un soldat tombe du train et meurt¹⁴⁹. En juin 1917, un permissionnaire se blesse grièvement en sautant sur le quai lors du passage de son train en gare d'Argicourt et devra subir une trépanation¹⁵⁰. Pourtant ces agissements étaient bien évidemment interdits à bord du train et dans l'espace ferroviaire comme ils le demeurent aujourd'hui¹⁵¹. Qu'est-ce qui peut expliquer que

¹⁴⁴ José ROUSSEL-LÉPINE, *Une ambulance...*, op. cit., p. 104.

¹⁴⁵ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 105.

¹⁴⁶ voir par exemple le cas de décapitation d'un soldat in SHAT, 16N2815, Ormoy-Villiers, 7 juin ; voir aussi SHAT, 16N298, GQG, 21 juin 1917 ; Marcelle LEROUGE, *Journal d'une adolescente dans la guerre*, op. cit., p. 38 et 386.

¹⁴⁷ Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, op. cit., p. 91.

¹⁴⁸ SHAT, 16N2815, commission de réseau, 19 juin 1917.

¹⁴⁹ A.N, F/7/12936 : Saint-Étienne le 14 août 1914.

¹⁵⁰ SHAT, 16N298, GQG, 21 juin 1917.

¹⁵¹ Voir le décret du 11 novembre 1917 sur le police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local qui se base sur plusieurs règlements datant du XIX^e siècle in A.N, 19770958/1.TT695, Art. 78, p. 44.

des hommes prennent de tels risques, d'une dangerosité évidente, comme monter sur le toit d'un train ?

Une première raison peut se trouver dans l'insouciance de certains soldats, peut-être les plus jeunes, pris dans une ambiance de groupe où tout le monde semble très « confiant », l'influence éventuelle de l'alcool n'arrangeant rien. À moins qu'il ne s'agisse tout simplement d'inconscience, voir d'idiotie de la part de soldats agissant comme des enfants, sans trop réfléchir. Une deuxième raison réside dans l'absence ou la quasi-absence de choix. Que faire si l'ordre d'embarquer a été donné et qu'il n'y a pas de places suffisantes à bord du train ? Agir de façon si périlleuse peut également s'expliquer par un besoin élémentaire de prendre le train et de ne surtout pas attendre le suivant, comme lors d'une permission ou au moment de la démobilisation¹⁵². Chaque heure perdue en gare à attendre le prochain train retarde les retrouvailles avec l'arrière et les être chers. Mais ce peut-être aussi l'ambiance à bord du train qui pousse les soldats à tenter de trouver une meilleure place, plus à l'aise. Le manque de place tout d'abord, certains préférant être assis sur un toit ou un marchepied que de rester debout serrés dans un couloir. À moins que ce ne fût tout simplement l'atmosphère à l'intérieur du train. Durant les très chauds mois d'août et septembre 1914 la pénibilité du voyage en train pour se rendre sur le front est relatée dans plusieurs témoignages. Charles Hennebois qui passe deux jours et deux nuits d'affilée dans un compartiment où 10 soldats s'entassent avec « les sacs qui encombrant, les musettes garnies et tout l'équipement », définit ce voyage comme de la « fatigue écrasante » et une ambiance qu'il préfère parfois fuir : « J'ai quitté mon compartiment où la fumée des pipes, l'odeur des victuailles rendaient le séjour impossible, et, grimpé sur un wagon plat qui précède le nôtre, j'examine le ciel. »¹⁵³ Hennebois a eu la chance d'avoir trouvé un wagon plat lui permettant de respirer au calme, mais aussi d'observer les autres convois ferrés et le ciel sans trop de danger. La même activité sur un toit ou une plateforme aurait pu être beaucoup plus risquée. À l'instar d'Hennebois beaucoup de soldats ont pu mettre en danger leur intégrité physique pour des raisons de confort, le temps d'un voyage.

En juin 1917 le ministère de la guerre envoie une note à toutes les commissions de réseau pour les prier de vérifier la fermeture des portes avant chaque départ. En effet beaucoup de soldats « en raison de la chaleur » laisseraient les portes ouvertes pendant la marche du train pour « s'asseoir les jambes pendantes » ou pour accrocher leurs bidons afin de les rafraîchir. Une façon d'agir qui pourrait s'avérer dangereuse pour eux-mêmes mais aussi pour les personnes sur

¹⁵² Voir plus bas *Weg zurück*

¹⁵³ Charles HENNEBOIS, *Aux mains de l'Allemagne*, *op. cit.*, p. 4 ;

Jean MAROT, *Première rencontre avec...*, *op. cit.*, p. 62, évoque « le train du départ, torride et puant ».

les quais des gares (risque de blessures) et pour les futurs utilisateurs des trains dont les portes, détériorées, pourraient s'ouvrir pendant la marche¹⁵⁴. Même en plein printemps 1917 ce ne sont pas toujours les agissements rebelles, mais la météo à elle seule, qui explique que les soldats aillent à l'encontre des règles et détériorent le matériel. Deux semaines avant, les personnels des compagnies étaient encouragés à soutenir les gardes de police présentes dans les trains de permissionnaires pour lutter contre les soldats se trouvant sur les toits et laissant les portes ouvertes. « Ces sortes d'imprudences de la part des militaires » qui provoquent en plus des avaries au matériel¹⁵⁵. Acte volontaire de protestation ou tentative d'améliorer les conditions du voyage ? La réponse est sûrement entre les deux puisque dans le même train tous les hommes n'avaient pas les mêmes raisons d'agir imprudemment. Constat qui n'a bien sûr pas simplifié les choses dans la crise du printemps-été 1917 au sein de l'espace ferroviaire.

Si ces divers exemples prouvent encore une fois les mauvaises conditions de transport durant les déplacements des soldats, ils révèlent aussi chez ces derniers une habitude toujours plus importante de voyager en train. Les soldats ont dès la mobilisation été familiarisés aux déplacements en train. Un premier voyage vers le front ou la caserne où, déjà, ce qui se passe à l'extérieur du train attire - gens amassés le long des voies, distributions en tout genre -, et encourage les soldats à se mettre aux fenêtres et aux portières et à descendre et monter régulièrement en voiture. Durant le reste de la guerre les occasions de reprendre le train sont nombreuses, comme lors des permissions ou des déplacements dans la zone des Armées. Pour ceux qui ne l'empruntaient pas déjà de façon plus ou moins régulière en temps de paix le train devient également un mode de transport normal qui n'a plus rien d'exceptionnel. L'allure très lente des convois et les arrêts prolongés fréquents, choses dont les soldats se plaignent tous, sont des facteurs complètement intégrés et qui minimisent l'impression de danger. Si à cela s'ajoute la certitude, ou l'auto-persuasion, qu'après avoir vécu durant des mois proches ou directement au front, la mort ne pouvait pas les frapper si loin des premières lignes, et qu'un train ne représente pas un risque aussi clair qu'un obus ou qu'une rafale de mitrailleuse, on peut saisir le relâchement qu'il y a pu avoir chez de nombreux soldats.

Défaillance matérielle et humaine

Cependant les accidents survenus sur les lignes de chemins de fer et dans les gares sont aussi dus aux infrastructures insuffisantes et à du matériel vétuste ou mal agencé. Début février 1916

¹⁵⁴ A.N, F/14/11338, *note pour les commissions de réseau*, 6 juin 1917.

¹⁵⁵ CNAH SNCF, 111LM13, *Ordre de service n° 520, Commission de réseau du nord*, 24 mai 1917.

Voir également SHAT, 16N2678, « *rapport sur le fonctionnement de la gare régulatrice de Troyes* » mai 1917.

un train déraille en gare de Saint-Denis entraînant l'incendie de cinq voitures qui, équipées de réservoirs à gaz et d'appareils de chauffage, s'enflammèrent très rapidement et ne laissèrent que des victimes carbonisées. Ce type d'installations risquées avait commencé à être remplacé ou supprimées avant que la guerre ne vienne interrompre cette mesure¹⁵⁶. En juin 1918 la composition maladroite d'un train de ravitaillement où un wagon d'explosif et un wagon d'essence se côtoient entrainera, suite au tamponnement de ce train avec un autre train en gare d'Avize, une explosion qui causera de nombreuses victimes, détruira plusieurs maisons aux alentours de la gare et causera des dégâts importants sur la voie¹⁵⁷. De tels accidents à l'échelle d'un train entier ont été beaucoup moins rares qu'il n'y paraît. Hormis certains accidents bien étudiés, puisque particulièrement impressionnant de par le nombre de victimes, comme celui du train de permissionnaires survenu tout proche de Saint-Michel-de-Maurienne¹⁵⁸, beaucoup d'autres tamponnements, déraillements, sont restés dans l'oubli¹⁵⁹. Ces accidents furent nombreux avant guerre et n'ont bien sûr pas diminué durant le conflit mais ils furent cachés au public, comme ce tamponnement survenu le 13 août 1914 : « La nuit dernière, une rencontre de trains militaires a eu lieu dans les Landes, qui dégénéra en catastrophe ; on compte 1 mort et 90 blessés dont 5 très grièvement, mais le secret le plus absolu plane sur cet accident encore peu connu du public et que les journaux ont été mis en demeure de ne pas publier »¹⁶⁰.

Le matériel a bien sûr son importance mais c'est son entretien et son utilisation, et donc la responsabilité humaine, qui sont la cause des accidents. Parfois la responsabilité est difficile à établir. Le 1^{er} juillet 1918 en gare de Saint Florentin, quatre soldats jouent aux cartes sous un wagon afin de tuer la longue attente en gare à une place ombragée. Suite à un coup de butoir le wagon est déplacé et un des quatre hommes a le pied écrasé entre la roue et le rail. Ces hommes se trouvaient depuis plusieurs heures sous le wagon et ne s'étaient pas inquiétés de la dangerosité de leur abri puisqu'aucun mouvement n'avait eu lieu sur la voie depuis leur installation. S'il est difficile de déterminer la responsabilité de chacun dans cette affaire, entre le chef de gare, le chef du détachement qui a laissé ses hommes se disperser en gare, et les employés responsables des manœuvres, c'est surtout l'insuffisance des infrastructures qui peut être mise en avant. Ces

¹⁵⁶ SHAT, 16N2816, NOTE du 31 mars 1916 ; A.N, F/7/12936, article du journal *Paris Centre*. n° 2 563 du 3 février 1916.

¹⁵⁷ *Ibid.*, rapport du 4 juin 1918.

¹⁵⁸ André PALLATIER, *Le tragique destin d'un train de permissionnaire*, Paris, L'harmattan, 2013 ; *Le chemin de fer en Maurienne, Du Rhône au Mont-Cenis et en Italie à travers les Alpes*, Presses et éditions ferroviaires de Grenoble, 2018.

¹⁵⁹ Pierre LEPAGE, *op. cit.*, p. 82 ; Le carton SHD SHAT, 16N2863 recense plusieurs cas de déraillement ; voir également : https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_accidents_ferroviaires_en_France_au_XXe_si%C3%A8cle#Ann%C3%A9es_1910

¹⁶⁰ A.N. F/7/12936. *Commissariat spécial des chemins de fer de Bordeaux*. 13 août 1914.

hommes devaient en effet attendre plus de sept heures en gare et rien n'avait été prévu pour les accueillir¹⁶¹. Ces accidents lors de manœuvre en gare sont légion durant le conflit, tel cet homme qui meurt serré entre deux wagons en gare de Perrache en janvier 1916¹⁶². Des accidents qui entraîneront le rappel des mesures de sécurité pourtant évidentes : « Il est rappelé au personnel, qu'en aucun cas, les soldats ne devant prendre place dans les véhicules d'un train, ne doivent y remonter avant que les manœuvres de formation ne soient terminées »¹⁶³.

En effet certains accidents ne peuvent être imputés qu'aux soldats. Malgré l'interdiction d'emporter des armes ou des explosifs¹⁶⁴ un lieutenant « travaille » une douille d'obus de 75 dans le train qui stationne en gare de Troyes-Preize. Un peu de mélinite restée dans l'obus entraîne une explosion qui coutera la vie de ce lieutenant¹⁶⁵. On dénombre aussi des gens blessés ou tués par balles, tel ce chargeur de bois tué sous les yeux de son fils par une balle perdue qui avait été tiré d'un train de troupes américaines¹⁶⁶ ou ce caporal tuant dans son compartiment un de ses hommes par erreur en manipulant un revolver allemand encore chargé¹⁶⁷. Certains n'ont même pas besoin d'armes à feu pour se mettre en danger à l'instar de ce jeune appelé de la classe 1915 qui en raison de son ivresse manque de se faire écraser par un train en manœuvre et est donc retenu au commissariat de la gare de Perrache pour dégriser¹⁶⁸.

Les animaux, et particulièrement les chevaux, furent aussi victimes des défaillances du matériel et de la négligence humaine. En décembre 1916 un convoi transporte 239 chevaux « dans les plus mauvaises conditions, ni paille ni lumière, les chevaux mouillés par la pluie ». Malgré les réclamations du chef du détachement auprès de plusieurs des chefs de gares du parcours, aucune lanterne ne lui sera accordée. Si certains chevaux s'en sont sortis vivants après être passés au travers du plancher « défoncé » (sic !), d'autres ont connu un destin plus tragique : « Le sol des wagons rendu glissant par l'eau a fait que plusieurs chevaux ont perdu pied, qu'ils se sont trouvés suspendus par leur licol et qu'ils sont morts étranglés »¹⁶⁹.

En France tous ces actes imprudents, entraînant ou non des accidents, ne semblent pas avoir baissé malgré les nombreux rappels à l'ordre, et l'habitude d'emprunter le train ne concerne

¹⁶¹ SHAT, 16N2826, *commission de gare Saint-Florentin*, 1^{er} juillet 1918.

¹⁶² AD Rhône, 4M234, *La depeche de Lyon*, dimanche 23 janvier 1916.

¹⁶³ CNAH SNCF, 111LM13, *ordre de service n° 440*.

¹⁶⁴ A.N, 19770958 /1,TT695, décret du 11 novembre 1917, article 79, p. 45 ;
A.N, F/14/1138, *Permissions et congés. Règlement général*, art. 80, p. 29.

¹⁶⁵ SHAT, 16N2826, extrait de rapport, 29 novembre 1917

¹⁶⁶ *Ibid.*, document du 20 mars 1918.

¹⁶⁷ *Ibid.*, document du 10 juillet 1918.

¹⁶⁸ *Ibid.*, *Commissariat Perrache*, journée du 27 décembre 1914.

¹⁶⁹ *Ibid.*, document du 28 décembre 1916.

pas seulement les soldats¹⁷⁰. Le 29 décembre 1918 le cadavre d'un infirmier est retrouvé sur un train sanitaire en gare de Saint-Denis. Heurté à la base du crâne au passage d'un pont, il fut violemment projeté sur le toit sa tête restant coincée entre les branches d'un ventilateur¹⁷¹. En Allemagne les soignants des trains sanitaires sont également des habitués du transport en train.

Le récit de l'un d'eux dans le journal *Das Rote-Kreuz* permet de comprendre les nombreux déplacements à travers le train, les bras remplis de vaisselle ou de nourriture, que doivent effectuer ces soignants, obligés de passer par des plates-formes ouvertes aux intempéries et quelle que soit la vitesse du convoi. Plates-formes qui deviennent aussi un lieu de courte pause. Passant la plupart de leur temps dans les trains, qu'ils ne quittent pas plusieurs jours d'affilée et sans dormir lors de leurs missions, ils s'y sentent comme chez eux mais l'habitude cumulée à la fatigue a coûté cher à certains d'entre eux¹⁷². Déjà en juillet 1915 les personnels des trains sanitaires étaient rappelés à l'ordre en raison des trop nombreux soignants mais aussi blessés qui stationnent sur les plates-formes ou les marchepieds¹⁷³. Preuve que, même blessés, les soldats sont parfaitement en confiance lors de leur voyage en train.

Pourtant à la lecture des archives allemandes les soldats ne sont pas les plus pointés du doigt concernant les accidents. Les patrouilles, les cheminots et autres employés des gares, et même les pionniers du chemin de fer sont mis en cause. Comme pour les GVC, les patrouilles qui surveillent les travaux effectués en gare doivent toujours respecter les règles de sécurité de base pour circuler sur les voies. Des consignes qui paraissent évidentes, comme regarder des deux côtés avant de traverser une voie, et qu'il semble pourtant nécessaire de rappeler¹⁷⁴. Les cheminots et les règles de sécurité sont au centre des documents concernant les accidents et les risques encourus dans l'espace ferroviaire exploité par les Allemands. En effet beaucoup d'exemples d'accidents semblent dus à des erreurs professionnelles. Un nombre important est relaté dans des documents ayant pour but l'instruction des cheminots, particulièrement ceux des territoires occupés. Si ces accidents ne sont malheureusement ni datés ni localisés, ils sont issus de faits réels, offrant ainsi un tableau très varié des divers accidents survenus durant la guerre. Qu'il s'agisse de déraillements, de tamponnement ou d'accidents sur des personnes, c'est la responsabilité humaine qui est toujours mise en avant. Les victimes sont parfois les fautifs, tel ce chauffeur qui se penche trop de sa machine en freinant et chute sur la voie ou cet

¹⁷⁰ Voir le cas de la mort de cette jeune fille in SHAT, 16N2863, 18 décembre 1918.

¹⁷¹ SHAT, 16N2863, *procès verbal*, 31 décembre 1918.

¹⁷² *Das Rote Kreuz*, *op. cit.*, n° 21, 15 octobre 1916, p. 719-721.

Erinnerungen eines freiwilligen Krankenpflegers im Vereinslazarettzug „03“.

¹⁷³ BayHSta, MKr 10495, 15 juillet 1915.

¹⁷⁴ Par exemple BArch, PH 15/104, Sedan, 23 mars 1916.

agent de manœuvre qui installé sur le marchepied heurte avec son dos une installation lumineuse et tombe sur la voie après que son visage ait frappé le wagon. Sans être dans le train, l'inattention peut coûter cher comme pour ce blessé de guerre, travaillant à la gare, et qui regardant une troupe passer sur un quai lointain se fait happer par un train rapide qui le tue¹⁷⁵. Inattention, assoupissement, non-respect des consignes ou des signaux, les raisons sont diverses mais sont toutes imputables à l'homme. C'est pourquoi l'autorité militaire demande de punir sévèrement les coupables et de récompenser, généralement de façon financière, les personnes qui auraient évité ou minimisé un accident ou une situation à risque. La sanction principale est de renvoyer le cheminot à l'arrière et de s'assurer qu'il ne pourra plus jamais retravailler dans les territoires occupés, c'est-à-dire qu'il est renvoyé du chemin de fer de campagne. À la sanction disciplinaire peut s'ajouter une sanction d'ordre financière puisque le cheminot peut être contraint à participer au remboursement des frais de remplacement du matériel endommagé. Toutefois si la faute est jugée peu grave le cheminot doit être suspendu mais seulement pour un court délai puisque sa force de travail reste indispensable à son poste. Le commandement allemand se retrouvant coincé entre sa volonté d'intransigeance envers les cheminots commettant des erreurs et la réalité de la conduite de la guerre qui nécessite toujours plus de ressources matérielles et humaines et donc de transport ferroviaire.

Toutefois la question se pose : est-ce que les accidents auraient été si nombreux sans la pression continue imposée par la guerre ?

Les résultats d'une activité intense avec des moyens limités

Dans la propagande officielle les cheminots des territoires occupés sont représentés comme des travailleurs très consciencieux, et qui se sacrifient pour la patrie en effectuant un travail extrêmement dur dans des conditions beaucoup plus compliquées que dans la *Heimat*¹⁷⁶. Mais à travers les archives on comprend, qu'évidemment, tout le trafic ferroviaire en Belgique, Luxembourg et dans France du nord et de l'est n'a pas pu se dérouler aussi idéalement que dépeint au public et que les cheminots ont forcément commis des erreurs. Comment en aurait-il été autrement ? C'est dans les territoires occupés que le trafic ferroviaire est le plus intense, reposant sur un réseau dont la remise en activité s'est faite en 1914 dans l'improvisation et l'urgence au gré des opérations militaires. Les hommes et le matériel venus d'Allemagne sont

¹⁷⁵ Voir les nombreux exemples in BArch, PH15/104 notamment les carnets : *Beschreibung von Eisenbahnunfällen und Betriebsgefährdungen zur Belehrung der Betriebsbeamten et Zusammenstellung von Betriebsunfällen und Betriebsunregelmäßigkeiten für Unterrichtszwecke*, ainsi que les exemples contenus dans le carton BArch, PH15/102.

¹⁷⁶ Max HEUBES, *Ehrenbuch der Feldeisenbahner*, op. cit.

mélangés, les voies et les gares ont été remises en état de marche à la hâte. Les signaux, les installations télégraphiques et téléphoniques, ou encore les tableaux pour les clefs¹⁷⁷ des aiguilleurs ne sont pas toujours parfaitement installés. Mais au-delà du matériel, qui aurait dû, au fil de la guerre, être installé plus correctement, c'est la charge de travail et son intensité qui sont les causes de ces erreurs professionnelles.

Le 27 septembre 1916 le Grand Quartier Général allemand signale l'augmentation constante des accidents ayant pour cause des « grandes imprudences », „große Fahrlässigkeit“ dans le service d'annonce, de composition et de conduite des trains. L'inattention et le manque de professionnalisme sont les causes principales aux yeux du commandement, qui reconnaît que les derniers temps les cheminots ont été mis à dure épreuve et ont dû répondre à des exigences exceptionnelles „außerordentliche Anforderungen“. Il leur réitère sa confiance pour mener à bien le trafic même dans des conditions extrêmes¹⁷⁸, sans pour autant accepter celles-ci comme une excuse et attend donc des cheminots un engagement sans faille. Ici on remarque de nouveau l'importance du parallèle entre le sacrifice des soldats et celui des cheminots dont la réussite de la guerre, mais surtout la sécurité de la patrie, dépendent.

On compte alors sur les chefs pour encourager les cheminots dans leur mission mais surtout pour leur enseigner les mesures de sécurité. Comme observé pour les bombardements, les directeurs de service et les commandants doivent aussi se déplacer beaucoup plus sur le terrain pour vérifier l'application de ces mesures. Cette exigence pour plus de déplacements des directeurs de service fut maintes fois répétée et, la situation ne s'améliorant pas, des mesures pour les y forcer furent adoptées¹⁷⁹. Des déplacements ayant pour but d'insuffler un état d'esprit à tous leurs subalternes. « Le sentiment de responsabilité doit en premier lieu et de façon pleine être tenu en éveil chez les chefs de service et, par eux, transmis à tous les organes du service »¹⁸⁰. Cela passe par un bon enseignement des règles et un discours patriotique : « Le personnel doit être conscient qu'à travers son service fatigant sur le réseau militaire il remplit un devoir patriotique, et qu'une déontologie stricte et une conscience professionnelle minutieuse dans les territoires ennemis occupés sont doublement nécessaires. »¹⁸¹ Pour cela le chef du service doit veiller sur ses hommes et s'assurer qu'ils ne soient pas « surchargés de travail »

¹⁷⁷ BArch, PH15/104, Sedan, document du 9 novembre 1916.

¹⁷⁸ *Ibid.*, document du 27 septembre 1916.

¹⁷⁹ *Ibid.*, document du 10 mars 1917.

¹⁸⁰ *Ibid.*, document du 27 septembre 1916 „Gefühl von Verantwortlichkeit muss in erster Linie bei den Dienststellenvorstehen in vollsten Masse wachgehalten und von ihnen auf alle organe der Betriebsdienstes übertragen werde.“

¹⁸¹ *Ibid.*, „Das Personal muss sich bewusst sein, dass es in dem anstrengenden Dienst im Militärbetrieb eine vaterländische Pflicht erfüllt und schärfste Dienstauffassung und peinlichste Gewissenhaftigkeit in den besetzten feindlichen Gebieten doppelt nottut.“

(sic !) et aient des pièces à disposition pour dormir ou se reposer entre deux services. C'est une réelle politique paternaliste qui doit être mise en œuvre par les supérieurs, en étant juste mais sévère si nécessaire, pour conserver un personnel dispos physiquement comme moralement. Ici encore le parallèle avec les soldats, qui comme les cheminots sont loin de chez eux et de leur entourage et trouvent dans leur commandant direct un réconfort et un soutien est clairement fait par les autorités. Au sein des trains la même philosophie doit être développée, conducteurs et chefs de train en sont alors les responsables. Les *MED* et les *Linienkommandanturen* doivent vérifier la compétence des chefs de service et les renvoyer en cas de manquement. Il y a donc eu une volonté claire d'avoir dans les territoires occupés un personnel proche de la perfection et conscient de sa mission de haute importance. Déjà en juillet 1916 à propos de signaux non respectés ou trop anciens, et qui avaient pour conséquences des accidents, on encourageait une dénonciation interne des mauvais éléments¹⁸². Néanmoins, si ces éléments sont censés être remplacés par des nouveaux venus d'Allemagne ils ne le sont pas systématiquement et encore moins immédiatement, le manque de main-d'œuvre étant de plus en plus grand.

Cette volonté de tenir les chefs comme leurs subalternes sous une pression patriotique durera jusqu'à la fin du conflit. En mars 1917 on en appelle de nouveau à une prise de conscience des cheminots face à l'importance de la situation. Une augmentation des missions du rail va avoir lieu dans les prochaines semaines et le parc ferroviaire étant limité, les buts ne peuvent être atteints qu'avec un effort extrême des cheminots et une utilisation massive du matériel. On leur demande donc de redoubler d'effort pour éviter les accidents, surtout ceux touchant des locomotives dont le manque se fait déjà fortement ressentir¹⁸³.

La conduite de la guerre exige donc toujours plus de transports, entraînant plus de travail et plus de fatigue pour les cheminots, ce qui provoque plus d'accidents et de situations à risque, et donc de perte de matériel et de personnel (blessures, décès, renvois), et de ce fait plus de travail : un véritable cercle vicieux.

Les équipes d'installations (pionniers) et les équipes de maintenance ne sont pas à l'abri des critiques bien au contraire. Au cours de l'année 1917 la vérification de certaines installations est exigée. Les liaisons entre signaux et postes d'aiguillage ainsi que les appareils de communications sont mal ou trop peu installés dans de nombreuses gares. Il est rappelé aux équipes d'installation qu'il ne suffit pas de poser des voies pour que le réseau fonctionne¹⁸⁴. Cependant même une fois bien installés ces signaux doivent aussi être correctement utilisés sous peine de

¹⁸² BArch, PH15/104, document du 27 juillet 1916.

¹⁸³ *Ibid.*, document du 8 mars 1917

¹⁸⁴ *Ibid.*, document du 10 juillet 1917 et du 26 mai 1917

provoquer des accidents. Accidents qui furent nombreux par exemple sous la forme de tamponnement¹⁸⁵. Un oubli d'une équipe de maintenance peut aussi s'avérer fatal. En mars 1916 un fil télégraphique, oublié sur une voie au Luxembourg, s'accroche à un train et se coince entre les manettes de commandes et les rails provoquant le déraillement du train au moment où celui-ci entrait en gare, tuant 16 soldats et en blessant 29¹⁸⁶.

Prévenir plutôt que subir

En mars 1917 les Allemands traduisent, sous la forme de carnets, les règles de sécurité pour les ouvriers manœuvres et les ouvriers de stations en français et en flamand, preuve de l'augmentation des accidents. De nombreuses prescriptions à observer en vue d'éviter les accidents sont énumérées. Les employés souffrant d'épilepsie, de crampes, ou de faiblesses qui pourraient survenir pendant le service doivent prévenir leur supérieur. Aucune introduction ou consommation d'alcool n'est tolérée. Les vêtements doivent être collants et non flottants et les manteaux ne peuvent être jetés sur les épaules. En cas de blessures, des soins appropriés doivent être prodigués et la manipulation de produits dangereux ne doit pas se faire avec des mains nues ou blessées. Enfin en cas de visite de la famille, pour apporter à manger par exemple, la rencontre doit avoir lieu au passage à niveau, ou tout autre endroit où ils n'encourent aucun risque¹⁸⁷. Le carnet s'il est plutôt bien traduit, contient quelques tournures qui détonent avec le ton administratif habituel des Allemands, mais qui malgré tout prouve cette volonté de faire diminuer les accidents : « Sont défendus tous les faits et gestes qui peuvent amener une perturbation dans le service, surtout le fait de jouer, de taquiner, de badiner, de lutiner, de tracasser et toutes autres actions méchantes ou espiègles qui pourraient occasionner des accidents à l'auteur lui-même ou à d'autres personnes »¹⁸⁸.

On l'a compris les accidents, causant une perte importante de matériel et de personnel, sont un problème réel pour l'autorité militaire. Mais comme pour les bombardements, un des enjeux principaux lors d'un accident est de rétablir la circulation sur les voies le plus rapidement possible et tout faire pour limiter les répercussions en termes de retard. Toutefois avec l'avancée de la guerre le commandement préfère sacrifier quelque peu le respect des horaires (*Fahrplan*) plutôt que de perdre encore du matériel ou du personnel. Par temps brouillardoux ou pluvieux,

¹⁸⁵ BArch, PH15/104, voir le document du 26 mai 1917 au sujet des signaux de „freie Fahrt“ et de „Halt“.

¹⁸⁶ *Ibid.*, document du 5 mars 1916.

¹⁸⁷ BArch, PH15/55, *Règlement du service des Gardes excentriques, des ouvriers-manœuvres et des ouvriers de stations (Weichensteller, Rangierer und Bhfsarbeiter)* en vigueur à partir du 1^{er} juillet 1917.

¹⁸⁸ *Ibid.*, ou encore :

« la plus légère inattention ou négligence peut avoir pour conséquence la mort ou la perte de leur santé »

pouvant dissimuler les trains sur le plan visuel et sonore, la plus grande prudence est exigée lors des déplacements sur les quais ou les voies¹⁸⁹ et les signaux de nuits, plus visibles, peuvent également être utilisés de jour en cas de besoin¹⁹⁰. En cas de neige l'observation des signaux doit être la priorité et le respect du *Fahrplan* passe au second plan puisque de trop nombreux accidents ont eu lieu la nuit par temps neigeux ou pluvieux¹⁹¹.

Des soldats moins contrôlables que les cheminots

Comme pour la France les accidents ne semblent pas avoir diminué au fil de la guerre, au contraire. Le 22 janvier 1918 le quartier général se plaint des trop nombreux accidents mortels survenant dans les trains express et les trains de permissionnaires. Pour le commandement les raisons principales sont le non-respect des quotas et des suppressions de permissions entraînant une surcharge non prévue des trains. Le document précise également qu'un meilleur ordre devrait y régner¹⁹². Ce document laisse penser que l'attitude des soldats allemands dans les convois ferroviaires n'a donc pas été très différente de leurs homologues français. Trains trop pleins entraînant des situations à risque et, au fil des années, un mécontentement toujours grandissant poussant les soldats à se servir du voyage en train comme moment de protestation. Cela nous est confirmé par un long rapport secret sur un déplacement de troupes réservistes de l'ancien front de l'Est au front ouest mi-septembre 1918. Ces troupes dans un contexte de fin de guerre, où la faim est toujours plus grande et l'espoir de victoire déjà presque nul, sont très agitées et se dispersent dans chaque gare traversée pour dévaliser des wagons de marchandises ou refuser de réembarquer. Le convoi est signalé à plusieurs reprises entrant en gare avec des hommes sur les toits, les marchepieds, les sièges du garde-frein, les attelages et les tampons. A Passewalk un soldat doit être hospitalisé suite à sa chute du train qu'il tentait d'escalader. De l'autre côté de l'empire, à Strasbourg, même convoi et même scènes, les hommes tentant même d'empêcher le départ du train en tirant les freins à la main. Preuve une fois de plus de la familiarisation des soldats avec les engins ferroviaires¹⁹³.

Moins de deux mois plus tard, après l'abdication du Kaiser et une fois l'armistice signée, les troupes allemandes refluent vers l'Allemagne. La pénurie de train et le besoin extrême (ultime) de revenir le plus vite chez soi eurent alors pour conséquences des scènes tumultueuses

¹⁸⁹ BArch, PH15/104, document du 4 octobre 1917.

¹⁹⁰ *Ibid.*, document du 13 septembre 1917.

¹⁹¹ BArch, R4201/713, document 120, 19 janvier 1918.

¹⁹² *Ibid.*, Gr. Hauptquartier, 22 janvier 1918.

¹⁹³ *Ibid.*, Stettin, 20 septembre 1918.

en gare et des prises de risque inconsidérées. « Un train formé en partie de wagons de marchandises et destiné au front est entré en gare. Il a été pris d'assaut par les soldats. En un rien de temps ils ont vidé les wagons de marchandises en jetant tout leur chargement par-dessus bord. [...] Le train filait à toute vapeur vers la patrie. Ce n'était certes pas un voyage agréable pour les nombreux soldats qui étaient assis sur les tampons entre les wagons, ou ceux qui étaient couchés et serrés comme des sardines sur les toits, ou ceux qui occupaient la locomotive et enfin ceux qui comme moi se tenaient debout sur un marchepied. »¹⁹⁴

Même après l'armistice, les déraillements continuent et des soldats récemment démobilisés et en route vers l'arrière ou qui avaient survécu à la captivité, continuent à mourir¹⁹⁵.

Conclusion

Au cours du premier conflit mondial l'utilisation massive du train va entraîner un nombre important d'accidents. Que ceux-ci touchent seulement une ou quelques personnes dans un convoi ou un train entier. Une des raisons de ces accidents, très souvent mortels, réside dans cette habitude d'emprunter le train et une certaine insouciance des soldats. Toutefois beaucoup de cheminots sont également impliqués ou responsables des ces accidents. La fatigue, le stress, l'inattention semblent en être les raisons et découlent directement de la pression continue sous laquelle travaillent les cheminots durant le conflit, particulièrement dans les territoires occupés par l'Allemagne. Malgré les mesures prises par le commandement, notamment une meilleure installation des voies et des signaux, ces situations à risques et ces accidents continuèrent jusqu'après l'armistice. Si le matériel joue un rôle important, la prise de risque inconsidérée ou le manque de prudence du commandement continueront également à causer des accidents mortels même en 1919, à l'instar de ce soldat qu'on faisait embarquer avec son détachement en pleine voie, et qui fut renversé et tué par un train¹⁹⁶. Le cas des accidents montre bien que pour le commandement allemand une des priorités concernant le ferroviaire à partir de 1917 est d'éviter une perte trop importante de matériel roulant et de cheminots sans que l'effort de guerre ne peut être soutenu. Une des solutions pour libérer des trains et alléger quelque peu les réseaux fut de supprimer les permissions de manière ponctuelle. Une décision lourde de conséquences pour le moral dans l'Armée allemande mais également source d'inégalités entre les soldats et qui semblait pourtant inévitable du point de vue du commandement.

¹⁹⁴ Achille WALCH, 1914, *un destin alsacien : mes mémoires ou les aventures variées du fils d'un pauvre homme*, Neuilly, Atlante, 2016, p. 185-186 (9 novembre 1918) ; Voir l'intégralité du passage en annexe.

¹⁹⁵ SHAT, 16N2863, *document du 27 décembre 1918 et du 3 janvier 1919*.

¹⁹⁶ *Ibid.*, 3 janvier 1919.

Un commandement qui, bien avant les demandes de pourparlers en vue d'un armistice, semble avoir perdu tout espoir de gagner la guerre et organise donc le rapatriement massif vers l'Allemagne de tout matériel de valeur appartenant au Reich ou réquisitionné dans les territoires occupés. Une opération de repli qui demanda un effort supplémentaire aux cheminots allemands, déjà usés physiquement par quatre ans de guerre. Ceux travaillant dans les limites du territoire de l'Empire ne sont pas en reste de fatigue et de sacrifices. Ils consentent à continuer jusqu'au bout leur effort de guerre mais alarment leurs dirigeants sur leurs difficultés quotidiennes dues principalement aux bombardements et à cherté de la vie. Une vie chère qui entraîne la formation de circuits parallèles pour trouver les produits de première nécessité. Les citadins se servent alors du train pour tenter d'acheter à la campagne ce qu'il manque en ville. Des achats illégaux qui concernent également les soldats. Face à ce phénomène l'entente entre compagnies de chemin de fer et forces de police fut parfois difficile. De plus les mesures prises par les autorités pour lutter contre le *Hamstern* se multiplient mais admettent également une certaine tolérance très révélatrice d'une misère quotidienne en Allemagne que l'État n'est plus capable de régler.

CONCLUSION - PARTIE 3

Les espaces ferroviaires, et plus particulièrement les gares, ont un pouvoir d'attraction très fort durant le conflit. Si les premiers départs furent accompagnés par des foules importantes, les premiers retours à l'arrière le furent aussi. Réfugiés, blessés, prisonniers rapportent l'image et certaines anecdotes de la guerre aux civils. Ceux-ci, privés de vraies informations, les attendent pour en savoir plus mais également pour voir ceux qui ont vu ou approché les ennemis et les combats. Ces curieux ont également favorisé la circulation des rumeurs et des faux bruits qui toute la guerre prirent ou reprirent leur essor dans l'espace ferroviaire. L'espace ferroviaire est donc un formidable vecteur de propagation. Les autorités des deux pays en étaient bien conscientes et tentèrent d'influencer les lectures des voyageurs et d'inculquer la méfiance envers de possibles espions. Comme souvent l'espace ferroviaire a alors un double rôle : il est une source d'information pour les espions mais aussi une cible d'un des buts de l'espionnage, le sabotage.

L'espace ferroviaire attire donc car de nombreuses victimes de cette guerre y font leur passage. Réfugiés comme soldats blessés ou malades y sont accueillis principalement par la Croix-

Rouge qui, en principe, ne devait porter son aide qu'aux membres de l'Armée. L'inverse des *Bahnhoftsmissions* en Allemagne qui étaient présentes pour les jeunes filles en transit et qui élargit son aide à quiconque en avait besoin, y compris les soldats. À leur manière les membres de ces deux associations se sacrifièrent pour la patrie et les différentes victimes de cette guerre, se considérant souvent comme étant eux-mêmes des combattant(e)s. Les Grands blessés échangés entre les deux pays sont également accueillis avec les honneurs en gare.

Que ce soit l'augmentation des accidents, le développement du marché noir ou l'interruption du trafic des permissionnaires l'espace ferroviaire fut marqué durant quatre ans par la guerre. Une guerre déjà totale où l'espace ferroviaire joue un grand rôle puisqu'il permet de transporter beaucoup de protagonistes différents de ce conflit tout comme le matériel dont celui devant être rapatriés vers l'Allemagne en fin de guerre.

J'ai démontré dans cette partie comment la guerre marqua considérablement les espaces ferroviaires via les différentes catégories de personnes les traversant puisque jusqu'au bout ils furent les passages obligatoires entre le front domestique et le front militaire. Le décalage entre volonté du commandement et application pratique sur le terrain fut de nouveau d'actualité au sujet des accidents, des suspensions de permissions ou dans les mesures de discrétion pour lutter contre les espions ennemis. Le cercle vicieux engendré par la guerre n'a jamais pu être stoppé. Le travail des cheminots n'a fait qu'empirer du côté allemand. Stress, fatigue et pression continue ne s'améliorant jamais à cause des accidents et du manque de matériel et de personnel justement dus aux conditions de travail.

CONCLUSION

Au terme de cette recherche, on comprend bien que les réseaux ferrés fonctionnant déjà parfaitement en temps de paix, ce n'est pas cette organisation qui devait être décrite mais les changements qu'elle subit sous la contrainte de la guerre, dans les deux pays ennemis et pourtant si proches quand il s'agit de cette logistique. Qu'avons-nous pu démontrer : que l'activité des cheminots, l'augmentation de leur travail, le manque d'effectif et la fatigue, les dangers encourus, leur ténacité, les louanges dont ils font l'objet ont été d'une grande importance, tout comme les nouveaux acteurs qui agissent au sein de l'espace ferroviaire, les soldats, les GVC, les membres des associations, et les autres civils en tout genre, dont les prostituées, qui voyagent mais aussi affluent pour voir la guerre ou s'informer sur elle.

C'est pourquoi les aspects plus techniques ont été traités afin de comprendre le contexte et l'organisation dans lesquels ces acteurs ont interagi mais aussi de mettre en lumière la disparité entre volonté et consignes d'un côté (Militaire, GQG, OHL) et de l'autre la réalité du terrain et la mise en œuvre de ces ordres.

L'espace ferroviaire fut un passage obligatoire pour les combattants qui ont forcément emprunté les trains plusieurs fois durant la guerre¹, pour se déplacer de la caserne au front, puis pour revenir à l'arrière en permission et retourner au front. Ils ont pu réemprunter le train pour changer de secteur avec leur régiment ou encore pour être transportés vers une formation sanitaire en cas de blessure ou de maladie. D'ailleurs, que ce soit pour rejoindre leurs maris au front, pour monter sur Paris pour protester, ou pour revenir chez soi une fois l'armistice signé, les soldats comme les civils des deux pays ont eu le réflexe de vouloir « prendre le train ». Pour ceux qui ne l'étaient pas déjà avant guerre, tous ces déplacements ont rendu les soldats familiers avec les trains mais aussi les gares.

L'espace ferroviaire a donc été un lieu concentrant beaucoup de monde et où pendant un peu plus de quatre années, la priorité au militaire a prévalu sur toute autre. Cela se concrétise par un accès à la gare parfois limité pour les civils, des transports commerciaux devant s'adapter ou s'effacer face aux transports militaires, un personnel devant obéir en priorité aux représentants de l'autorité militaire. Plus globalement cette militarisation a eu pour effet de multiplier uniformes et mesures militaires sur l'ensemble du réseau. Les voies, les gares et les ouvrages d'art sont gardés militairement par des plantons, des sentinelles dont beaucoup rentrent dans

¹ Ce qui fait de l'espace ferroviaire un espace d'étude intéressant car il englobe toute l'Armée. D'autres lieux peuvent être étudiés mais n'ont pas forcément cet avantage d'avoir été parcouru par tous les soldats

le cadre du service de garde des voies de communication (GVC) mais pas seulement. En effet beaucoup d'unités d'infanterie servant au front ont pu, au cours du conflit, être détachées en gare pour y exercer un service d'ordre, renforçant alors un peu plus cette relation obligatoire entre les soldats et le réseau ferroviaire

Même si une partie non-négligeable du personnel est mobilisée et quitte son poste, provoquant dès l'entrée en guerre un affaiblissement de la force de travail dans le ferroviaire, la majorité des personnels des réseaux restent en place. Aux structures, organisées et hiérarchisées, des différentes compagnies ferroviaires vient se superposer une structure militaire, composée d'éléments chargés de prendre en main les réseaux et de faire exécuter les ordres du commandement. Les différentes compagnies ferroviaires, et leurs personnels, devenant alors des outils d'exécution des ordres au service de l'armée et donc du pays. Ce changement dans les structures décisionnelles des réseaux, dont les commissaires militaires sont les représentants à l'échelle des gares, a aussi eu pour conséquences un mélange des différents matériels et personnels des compagnies.

La conduite de la guerre est la priorité absolue pour le commandement et ses décisions sont régies par cet objectif. Mais la guerre totale, oblige pourtant à décider quelles sont les priorités, particulièrement quand tous les flux empruntent le même circuit.

Il faut bien sûr tout d'abord acheminer matériel de guerre et combattants et pour cela les réseaux ainsi que les territoires sont réorganisés en deux zones distinctes celles des Armées et celle de l'Intérieur, symbolisées en Allemagne par les frontières avec les territoires occupés. Entre ces deux zones les gares régulatrices (*Sammelstationnen* en allemand), véritables plaques tournantes entre l'arrière et le front, trient et orientent tout ce que le front absorbe et rejette. Du matériel bien sûr mais aussi des humains, qu'il s'agisse des soldats ou des civils résidant dans la zone des Armées ou voulant s'y rendre et qui sont très contrôlés, personne ne devant s'approcher du front sans raisons valables.

Les voies et les ouvrages d'art sont protégés par les GVC mais la surveillance et la défense du réseau se traduit également par une lutte et des mesures pour éviter les bombardements et les prises de renseignements, concernant par exemple les destinations et les contenus des convois mais aussi d'une façon générale toute information d'ordre militaire, qui pourrait être glanée par les espions présents dans l'espace ferroviaire. Pourtant des destructions volontaires ont bien lieu, elles sont opérées par les pionniers du chemin de fer qui selon l'évolution de la ligne de front construisent, remettent en état ou au contraire détruisent ponts voies, ouvrages d'art et gares. Le chemin de fer est un outil trop important pour les commandements et il doit pouvoir

rouler pour suivre les avancées des armées mais ne doit surtout pas pouvoir servir à l'ennemi en cas de recul tout en restant exploitable le plus longtemps possible.

L'éclatement du conflit et les vagues d'invasions en Prusse ou dans le nord-est de la France ont provoqué des départs de populations. Qu'il s'agisse des réfugiés des régions envahies, des étrangers quittant un pays devenu tout à coup ennemi ou encore des civils craignant l'invasion de Paris pour le cas français, les trains et les gares ont été pris d'assaut particulièrement dans les premières semaines du conflit. Pour beaucoup ce fut un départ vers l'inconnu laissant derrière soi un lieu d'habitation, de travail, de relations sociales, enfin une vie. Pour les soldats c'est le même phénomène et la destination inconnue n'est alors pas liée à l'urgence du départ et la fuite en avant mais à la volonté du commandement de ne pas dévoiler les opérations militaires. Durant la fin du voyage vers le front et une fois parvenues à la dernière gare, les soldats vont, depuis le train ou en le quittant, découvrir des aspects de la guerre : blessures, bruit du canon, tombes de soldats, etc. Pour les civils voulant rejoindre les zones proches du front, souvent pour rencontrer un soldat mobilisé, le voyage en chemin de fer s'avère semé d'embûches.

Un autre déplacement de soldats dut aussi être géré, il s'agit des transports d'évacuation des blessés et malades du front. Une évacuation qui accaparait également du personnel et du matériel et qui était donc destinée aux soldats en incapacité de se battre pour un temps assez long.

La présence des membres de la Croix-Rouge qui sont en poste tout le long de la route de l'évacuation, mais aussi d'autres associations plus méconnues comme les *Bahnhofsmissions* en Allemagne, participaient un peu plus à faire des trains et des gares des espaces de rencontre. Ils y côtoyaient les soldats, notamment les grands blessés échangés entre l'Allemagne et la France, mais également d'autres victimes de cette guerre, les réfugiés, et rendaient une multitude d'autres services. Autant d'expériences qui furent très marquantes voire traumatisantes.

Avec l'arrivée des blessés, des soldats coloniaux, des prisonniers ennemis, des réfugiés, des permissionnaires ou encore des journaux, la gare attira de nombreuses personnes. Que ce soit par curiosité, pour soutenir, pour conspuer, pour accueillir, pour s'informer ou pour trouver ou retrouver un proche, ces masses de gens se groupant aux abords des gares ont participé à colporter les rumeurs, à alimenter l'espionnage et à faire de la gare un lieu où il y avait quelque chose à voir. Ces différents phénomènes, qui découlent de la place centrale des gares dans le paysage urbain mais aussi rural, démontrent bien que les gares sont des lieux de rencontre, de contact et donc une source d'informations, véridiques ou non.

Les risques de bombardements, en plus du danger permanent, eurent pour effet de rendre plus contraignant le travail dans les gares et les ateliers. Les manques d'effectifs toujours plus

importants au fil du conflit compliquaient la tâche des cheminots, particulièrement en ce qui concerne la réparation des locomotives. La fatigue accumulée est responsable d'inattentions et d'accidents très graves souvent mortels. Dans les deux pays les cheminots ont fourni un effort inouï durant plus de quatre années. La nécessité d'une organisation depuis l'arrière jusqu'aux premières lignes, permettant un bon fonctionnement de l'Armée et un acheminement de tout ce qui est nécessaire pour tenir et se battre au front, n'est pas ignorée par tous les soldats² même si beaucoup n'en sont pas conscients. Ainsi, les cheminots et les autres militaires en gare restaient des privilégiés aux yeux des combattants du front.

Pourtant ces efforts répétés et les conditions de vie toujours plus difficiles à l'arrière ont provoqué des plaintes de cheminots allemands qui ont eu du mal à faire entendre leurs revendications. En effet la nutrition de la population et la cherté de la vie deviennent des problèmes majeurs à partir de la seconde moitié du conflit en Allemagne. Une situation qui impacte le ferroviaire sous une autre forme, notamment avec le développement toujours plus important des *Hamsterfahrt*, des déplacements en train depuis la ville pour tenter de s'approvisionner à la campagne. Face à un réseau toujours plus affaibli et mis à forte contribution, le commandement est alors obligé de prendre des décisions drastiques pour permettre les transports considérés comme prioritaires. C'est ainsi que les permissions connurent dans la dernière année et demie de guerre, des périodes de suspensions, le rapatriement du matériel de valeur vers l'Allemagne semblant être prioritaire.

La guerre s'éternise et nécessite toujours plus de transports, et à ces manques s'ajoute l'épuisement physique des hommes qui provoque des accidents, et des arrêts maladies, entraînant une diminution supplémentaire du personnel et du matériel. Une diminution provoquant à nouveau une augmentation de la charge et de la cadence de travail. Le cercle vicieux de la guerre totale.

Enfin si tout a commencé en gare, c'est également là que la guerre touche à sa fin. C'est par les trains que les soldats vont rentrer de la guerre. Tandis que les Français rentrent, échelonnés sur plus d'une année et demie, en vainqueurs, les Allemands eux n'attendent pas les ordres et se mettent en route vers la patrie. Ils ne comprennent alors plus que le mot de gare „*ich verstehe nur Bahnhof*“,³ synonyme de retour. Ils découvrent alors depuis le train et les gares un pays en révolution. Si l'espace ferroviaire n'en est pas l'endroit central il facilite la propagation de la révo-

² Le Feu : Chapitre IX, *La grande colère* et chapitre VII, *Embarquement*.

³ Une expression qui signifie aujourd'hui „*je ne comprends rien*“ et dont l'origine vient de la démobilisation en novembre 1918.

lution⁴ et s'en voit tout de même fortement marqué. Si bien qu'avant même d'arriver chez eux beaucoup de soldats prennent rapidement conscience des changements en cours dans le pays⁵.

Le chemin de fer et la guerre furent tellement liés entre 1914 et 1918 que, comme un symbole, Wilhelm Gröner chef du *Feldeisenbahn* en début de guerre termine celle-ci à la tête de l'OHL.

Les soldats restèrent les principaux voyageurs entre la zone du front et de l'arrière principalement via les permissions. Lors du trajet aller de ce moment si important qu'était la permission le soldat espère et attend beaucoup de ces quelques jours de répit et de repos. Qu'il reparte déçu ou non vers le front, certaines de ses impressions et découvertes sur la nouvelle vie de l'arrière s'imposèrent à lui dès le voyage aller et l'arrivée en gare. Un phénomène qui confère aux gares, et à l'espace ferroviaire en général, une sorte d'exclusivité, de primauté. Les gares sont le premier et le dernier lieu de l'arrière.

Le soldat a voyagé la plupart du temps en groupe. Les déplacements avec son régiment, en train sanitaire et en permission ou même s'il ne connaît pas les autres soldats, un vécu commun les rassemble sans avoir eu besoin de partager les mêmes lieux de combats. Le groupe permet de se cacher parmi la masse pour agir individuellement ou bien justement de manière collective. Les trains et les gares du parcours représentent un sas pour les soldats. Ni au front, ni dans « leur arrière » ils s'expriment de différentes manières dans cet entre-espace, où l'anonymat et l'éloignement des cadres hiérarchiques jouent un grand rôle. C'est la raison pour laquelle les trains et les gares furent utilisés pour faire passer des messages, souvent à caractère politique ou idéologique (pacifisme) sous la forme de tracts, de papillons, d'écritures à l'intérieur et à l'extérieur des wagons.

L'espace ferroviaire a permis à beaucoup de personnes, les soldats en premier lieu, d'exprimer leurs pensées, leurs avis, leur colère. Les cris séditieux, les vols, les injures, les tirs, les coups et les dégradations furent également nombreux et confirment ce relâchement de la discipline, particulièrement en France. Mais ce relâchement est-il autre chose qu'une volonté de s'exprimer et d'agir librement ?

Liberté de critiquer la guerre et les gradés, liberté de boire comme on l'entend, liberté de s'assouvir sexuellement, liberté de circuler. Les arrêts et changements interminables poussant d'autant plus les soldats à tuer le temps ou à l'utiliser à bon escient et donc de tenter de sortir de la gare pour trouver à boire, pour visiter une ville, pour avoir recours à la prostitution. Circuler

⁴ *Capital Cities at War. 2, op. cit., p. 53.*

⁵ Voir la scène à l'arrivée en gare in Erich Maria REMARQUE, *Après, op. cit., chapitre I, partie II.*

librement signifierait également pouvoir choisir sa classe ou emprunter des trains commerciaux parfois plus rapides et pouvant mener plus efficacement à destination. Tant de désirs interdits ou très limités par les commandements qui, chacun à leur façon, tentèrent de contrôler au maximum les déplacements des soldats en dehors du front.

Des commandements qui ne craignaient rien de plus que de voir les soldats sortir des limites imposées. Tout d'abord dans un souci de bon fonctionnement ferroviaire. Les permissionnaires du front représentaient une part importante des transports pour les réseaux. Un transport qui vint se rajouter en cours de guerre alors que les réseaux étaient déjà mis à forte contribution. En plus de la discipline censée être la même au front comme à l'arrière, les commandements organisèrent le contrôle et l'orientation des permissionnaires et pour cela émirent des règles afin d'assurer le plus de séparations possibles entre les permissionnaires du front et les autres usagers. Les trains spéciaux devaient donc être remplis et ceux destinés au transport commercial ne pas être pris d'assaut. Idéalement, civils et soldats du front ne se rencontraient pas plus en gare et les contacts entre soldats de différentes armées ou celui entre permissionnaires allant montant et descendant n'étaient pas non plus souhaités. Une volonté encore plus marquée en France mais qui vaut dans les deux pays, surtout en ce qui concerne les permissionnaires du front se déplaçant en groupes.

Une volonté qui ne répond pas seulement à un souci organisationnel mais bien à des craintes multiples. L'espionnage mais également une contagion pacifique mutuelle entre civils et soldats, et une contagion vénérienne via les prostituées, potentielles agentes de démoralisation. Le soldat ne doit pas inquiéter la population dans ce moment de relâchement mais il ne doit surtout pas endommager son aptitude physique et morale à se battre jusqu'au bout. Les permissionnaires doivent revenir, encadrés et en bonne santé.

Toutefois les actes de vandalisme de la part des combattants ne s'expliquent pas uniquement par la brutalité et la volonté de détruire qui leur seraient inhérentes⁶ et qui atteindraient un pic au printemps 1917 en France. Analyse pourtant partagée par une partie du commandement français. Les habitudes de contournement des règles et de relâchement de la discipline dans l'espace ferroviaire sont en réalité, à ce moment, déjà bien ancrées et pas seulement lors des voyages en permission. Les conditions de transports, notamment les temps de parcours et de correspondance, et le sentiment de liberté envahissant les permissionnaires sont des raisons plus concrètes. Aux graves manques de confort des trains de permissionnaires et aux conditions

⁶ « Le permissionnaire est en effet un être destructeur par excellence, et destructeur sans discernement, uniquement pour le plaisir de détruire... » in SHAT, 16N2404, Bourget, 15 août 1917.

d'accueil souvent déplorables dans les gares, s'ajoutent une information et une orientation très lacunaires durant leur voyage, particulièrement lors du retour vers leur unité. Des facteurs qui n'encourageaient pas les soldats à respecter les règlements.

Une mauvaise prise en charge des permissionnaires que les commandements des deux pays tenteront de corriger, seulement à partir de 1917 – et en réaction à une crise pour les Français – notamment avec la parution de guides, la création des camps de permissionnaires côté français et de fiches horaires détaillées. Toutefois, comme souvent, la préoccupation du commandement au sujet des conditions et de l'orientation des soldats lors de leurs déplacements ferroviaires est en réalité bien plus motivée par un maintien de la discipline et une volonté d'un retour ponctuel vers le front que par le bien-être des individus.

Qu'il s'agisse des différents acteurs de l'espace ferroviaire ou des phénomènes qui s'y développent, c'est le même but que les commandements recherchaient : avoir à disposition un matériel, un réseau, et des hommes (cheminots et soldats) en état de fonctionnement pour assurer la conduite de la guerre, priorité absolue. Mais les commandements n'ont pas voulu ou pas pu prendre deux facteurs importants en compte : la réalité du terrain et le facteur humain.

Les cheminots et les autres civils (usagers, membres de la Croix-Rouge) doivent tout autant respecter les règlements et la volonté du commandement que les soldats en déplacement (renfort, permissionnaires) ou en mission sur le réseau (plantons, sentinelles, GVC). Cependant ces différents acteurs ne purent répondre durant tout le conflit aux attentes des autorités. Ceux qui exerçaient une mission travaillaient sous une pression continue et accumulaient une fatigue, mais aussi une lassitude doublée d'une habitude, qui mises bout à bout finirent par causer des manquements aux ordres et des dommages. Manquements dans la surveillance du réseau par les GVC mais surtout dommages physiques pour ces derniers comme pour les cheminots, et dommages matériels pour les réseaux. Le commandement usa alors d'arguments moraux puisque leur travail avait des répercussions directes sur le bon fonctionnement des réseaux, donc sur l'approvisionnement du front et la conduite de la guerre et par extension sur le destin des soldats et du pays. Une logique qui s'appliquait aussi pour les membres de la Croix-Rouge.

Cette façon de les responsabiliser a participé à la militarisation des esprits, notamment chez les cheminots. Beaucoup de ces acteurs n'ont pas manqué de foi patriotique et de sens du sacrifice mais furent limités par le manque de moyens (personnel et matériel) à leur disposition et la tâche trop lourde qui leur était confiée, et qui aggravait toujours plus ces manques de moyens. Les commandements les mettant sous pression, en exigeant plus d'eux, mais en étant généralement à l'origine des décisions les ayant placés en manque de moyens et de personnels.

Pourtant que ce soient les compagnies ferroviaires ou directement les cheminots, les commandements furent souvent mis en garde, qu'une telle activité, la plupart du temps en constante augmentation, ne pourrait pas être soutenue éternellement sans renfort de moyens et surtout de personnels. Mais la connaissance du ferroviaire et des métiers le composant fait défaut au commandement qui a adopté le chemin de fer comme outil tactique (et organisationnel) et le pense sans limite. Il en prend possession en cas de conflit sans pour autant en connaître tous les rouages et les détails techniques, autrement dit sans être *du métier*. Ne voyant que l'objectif sans toujours comprendre les étapes et contraintes que cela engendre pour y arriver, les commandements militaires et leurs volontés parurent souvent éloignés de la réalité du terrain aux cheminots en charge de les appliquer.

Des limites les réseaux en connaissaient et celles-ci se ressentaient justement dans les accidents et les fautes qui aggravaient le manque de moyens et donc rendaient le travail encore plus difficile et augmentaient les limites du chemin de fer. Un cercle vicieux qui ne stoppait jamais puisque les commandements ne parvenaient pas à renforcer numériquement, mais aussi qualitativement, le personnel et les pertes de matériels ne diminuaient pas tant que la guerre continuait.

Quand la moralisation ne suffit plus, on menace et sanctionne. En Allemagne cela se traduit d'abord par une politique paternaliste auprès des employés jusqu'à des renvois en cas extrêmes. Les cheminots sont alors renvoyés du *Feldeisenbahn*, et perdent des avantages financiers, mais sont récupérés pour travailler dans les réseaux à l'arrière car le commandement ne peut pas se permettre de perdre plus de main-d'œuvre. La situation provoquée par la guerre à outrance ne laissant que peu de choix.

C'est le même constat qu'on peut tirer pour les phénomènes des *Hamsterfahrt* et de la prostitution. Les autorités militaires et civiles tentèrent de moraliser civils et soldats. En s'adonnant aux *Hamsterfahrt* ou au marché noir, ils désorganisaient la répartition équitable mise en place par le rationnement, et mettaient en péril l'approvisionnement en vivres des centres urbains mais également du front.⁷ Les soldats qui vont voir des prostituées mettent non seulement leur santé en péril, mais également celle de leur famille, et prennent le risque de ne pas pouvoir assurer leur mission de défenseur de la patrie. C'est ici que le facteur humain prend toute son importance. L'assouvissement de ces besoins vitaux, tel que se nourrir suffisamment, ou pa-

⁷ La même tactique de culpabilisation fut utilisée en Allemagne pour les grèves des industries d'armement en avril 1917. Voir la citation de Hindenburg in *Die Sozialdemokratische Feldpost*. 1. mai 1917, n° 24, p. 5. *Krieg und Politik*. „da jede Arbeitseinstellung eine unverantwortliche Schwächung unserer Verteidigungskraft bedeutet und sich als eine unsühnbare Schuld am Heer darstellt.“

raissant primordiaux, mettre fin à la frustration sexuelle, poussèrent les civils et les soldats à enfreindre les règles. Les commandements tentèrent alors de réprimer et de sanctionner, mais finirent, manquant de moyens, par laisser faire. Les petites quantités de nourriture achetées aux producteurs furent tolérées et la prostitution dut être encadrée et c'est principalement la lutte contre les maladies vénériennes qui préoccupa les chefs militaires. Il fallut donc penser de nouveaux moyens comme la prévention, l'information et les contrôles d'hygiène.

La moralisation, couplée à des menaces de sanction, s'applique aussi pour les permissionnaires. Ne pas utiliser les trains spéciaux, c'est mettre en danger tout le système rendant possible l'attribution des permissions et donc être potentiellement responsable de leurs suspensions. Pourtant face au désir des soldats d'arriver plus vite à l'arrière et d'y rester plus longtemps, et même si le commandement ne toléra pas pour autant ces contournements du règlement, la situation ne s'améliora pas.

Les cheminots, comme les militaires qui étaient actifs dans l'espace ferroviaire subissaient régulièrement les sarcasmes et les menaces des soldats du front, qui les considéraient forcément comme des embusqués. Même chez ceux persuadés de l'importance de leur rôle, le constat au fil des mois et des années de guerre que leur place était effectivement plus privilégiée que celle des soldats du front, ainsi que la peur éventuelle d'être violenté, finit par les influencer et beaucoup furent relativement laxistes. Les plantons laissaient sortir les soldats de la gare ou permettaient des stratagèmes pour obtenir à boire, les guichetiers délivraient des billets aux soldats sans exiger d'eux une autorisation ou un titre de permission et les contrôleurs n'appliquaient pas le règlement en cas d'utilisation abusive d'un train ou d'une classe. Même chez les commissaires militaires, pourtant censés représenter le commandement et faire appliquer les ordres, certains préféraient se faire discrets au passage des soldats. Que ce soient les cheminots ou les militaires de l'espace ferroviaire, ils eurent le choix entre être compréhensif et humain avec les soldats ou appliquer coûte que coûte le règlement mais ils s'exposaient alors à des représailles. L'expérience semblait les faire pencher plutôt vers le laxisme que l'autoritarisme. D'ailleurs même le commandement finit par leur demander d'être modérés dans l'application des règles. L'autorité d'un gendarme ne suffisait pas à le protéger pas plus qu'un chef de gare n'arrivait à calmer à lui seul un train entier chantant « qu'il est cocu ». L'acharnement provoquant de surcroît des réactions qui pouvaient à leur tour causer des dommages physiques et matériels. Ce qui pourrait être perçu comme de la faiblesse n'est autre qu'une réaction humaine, tel les cheminots qui lors des bombardements fuyaient sans raison ou au contraire ne se mettaient pas suffisamment à l'abri.

À tout cela s'ajoutent différents facteurs et des transports imprévus, ou prenant plus d'ampleur que prévu. Le commandement souhaitait des réseaux libérés des transports commerciaux, ceux-ci furent pourtant encombrés dès le début de la guerre par les réfugiés et les fuyards et le furent par la suite de nouveau ponctuellement. Un trafic commercial qui avec l'allongement de la guerre et la nécessité de production et d'approvisionnement de la population dut rapidement reprendre, le commandement devant même faire face à une augmentation constante. Les transports sanitaires, difficilement prévisibles s'imposèrent au gré des batailles. Les bombardements toujours plus puissants et répétitifs obligeaient les commandements à osciller entre protection du personnel et interruption minimale du travail.

Le commandement dut s'adapter à d'autres phénomènes notamment dus à l'attractivité des gares : les rumeurs, l'espionnage, les groupements de curieux... Or le chemin de fer devait rester un outil pratique militairement. Il ne fallait donc pas laisser la possibilité que via l'espace ferroviaire le moral baisse ou que des informations préjudiciables pour la conduite de la guerre y soient récoltées. Informations pouvant aussi mettre en danger directement les installations ferroviaires. On cherchait donc par exemple à éviter la présence du public quand les convois de blessés arrivaient en gare, mais on le conviait largement à venir assister aux arrivées des grands blessés rapatriés pour une grande messe patriotique... sauf quand les victimes étaient trop choquantes (malades psychologiques).

Le chemin de fer fut donc mis au service de la guerre mais pour cela l'Armée se mit également en partie au service du chemin de fer. Elle le construisit et le déconstruisit, le protégea, le surveilla, le défendit, le perfectionna. Pour cela, comme pour supporter l'immense charge de travail qu'imposait la conduite de la guerre, les commandements décidèrent de nouvelles structures hiérarchiques et organisationnelles sur l'ensemble du territoire. Mais la guerre totale sur plusieurs années affaiblissait les réseaux et leurs personnels que le commandement avait tendance à croire sans limite. À cette crise des chemins de fer qui s'accroissait toujours plus au fil du conflit s'ajoutèrent de nombreux et divers phénomènes et facteurs qui renforcèrent ces difficultés que les commandants eurent souvent du mal à régler tant la guerre et les exigences pour la mener développèrent des cercles vicieux. L'humain qui, malgré le joug militaire et l'enjeu patriotique, resta souvent incontrôlable n'arrangeant rien.

La marche lente des trains⁸, les attentes très prolongées dans les gares et les interdictions d'en sortir, ont habitué les soldats à se trouver dans cet espace ferroviaire. Ils ont, au fil du conflit,

⁸ Il faut par exemple 3 h 15 minutes pour parcourir le trajet de 61,9 km entre Augsbourg et Munich. Voir document du 7 mars 1918 in STv. GenKdo 1.AK 1341 : *Zeichen U. Aufschriften an eisenbahnwagen. 1916-1918.*

appris à contourner les règles, à brocarder les chefs de gare et les commissaires militaires mais aussi à se sentir en confiance avec les trains malgré le danger permanent. Chutes, blessures, morts stupides, dégradations du matériel, accaparement des classes supérieures, vols, retards volontaires des trains, sont autant de phénomènes qui découlèrent de l'emprunt régulier des réseaux ferrés par les soldats.

Autant de phénomènes que les autorités cherchèrent à empêcher ou à réduire, toujours dans le même but : gagner le conflit et pour cela conserver une population civile comme militaire en bon état moral et physique ainsi que des réseaux de chemin de fer performants et dédiés à la conduite de la guerre.

La question se pose des influences réciproques qu'ont eues la guerre et l'espace ferroviaire. La coordination des réseaux nécessaire à la conduite de la guerre et le mélange du personnel comme du matériel ouvrirent la voie à une nationalisation après-guerre.⁹ La guerre a également permis une modernisation des réseaux, notamment avec l'électrification des gares qui fut accélérée pour parer aux bombardements. En France il est évident que ce sont les réseaux de la zone des Armées (Est et Nord) qui bénéficièrent largement de ces nouvelles infrastructures. Toutefois furent-elles assez significatives pour compenser les pertes importantes en matériel roulant et en installations, voies et ouvrages d'art des réseaux dont sont justement victimes ces mêmes régions sur la ligne de front ? La question se pose également de savoir si toutes les installations supplémentaires ajoutées au fil du conflit purent réellement servir aux compagnies pour une exploitation des réseaux en temps de paix.¹⁰

Du côté allemand les infrastructures ferroviaires connurent également des développements importants, et comme pour la France, certaines gares à la taille et au trafic modeste se retrouvent avec des installations démesurées à la fin du conflit. L'Allemagne ne fut pas épargnée par les bombardements, qui visaient bien souvent les espaces ferroviaires. Toutefois ils furent plus limités qu'en France, excepté pour les régions frontalières. L'empire allemand a durant tout le conflit entretenu des réseaux sur des territoires qu'il finira par évacuer.

Pour beaucoup d'acteurs de cette guerre les passages par l'espace ferroviaire dans les mois et années d'après guerre ont dû être sources de souvenirs, positifs comme négatifs, intenses en émotions. Le passage d'un train, dont les bruits sont déjà comparés à ceux des obus durant le conflit, pouvant par exemple rapidement effrayer un ancien soldat traumatisé par les bombar-

⁹ Antoine PROST in http://www.lemonde.fr/societe/video/2013/11/07/pourquoi-les-francais-se-passionnent-ils-pour-14-18_3510017_3224.html (4' 10");

Lothar GALL und Manfred POHL, *Die Eisenbahn in Deutschland*, op. cit., p. 61-64.

¹⁰ 16N2815, *direction des chemins de fer*, Meaux le 12 août 1916

dements.¹¹ Dans beaucoup d'endroits la guerre laissa des marques, tant sur les voies¹² que devant les gares¹³ ou même au niveau des places assises réservées aux mutilés de guerre qui furent créées et généralisées en 1922.¹⁴

Les commandements des deux pays ont dû globalement faire face aux mêmes contraintes sans pour autant y répondre toujours de la même manière. La gestion des réseaux par l'Armée se terminant rapidement en Allemagne tandis qu'en France elle dura encore plus d'un an et demi, gares régulatrices et permissionnaires ne disparaissant pas si vite du paysage ferroviaire.

¹¹ Voir Ernst JÜNGER, *In Stahlgewittern*, *op. cit.*, p. 10

¹² Jean-Noël GRANDHOMME, *Ultimes sentinelles : paroles des derniers survivants de la Grande Guerre*, Strasbourg, la Nuée bleue, 2006, p. 78

¹³ Voir le cas des baraques montées durant le conflit sur la place devant la gare Saint-Jean à Bordeaux et qui furent retirées seulement en 1932 in François-XAVIER POINT, *La gare de Bordeaux Saint-Jean : Histoire d'une centenaire 1898-1998*, Bordeaux, Sud Ouest, 1998.

¹⁴ A.N, 19770958/1, TT695 ministère des Travaux publics, 28 septembre 1922.

Sources françaises

ARCHIVES NATIONALES

Série 19770958 :

Bureau réglementation, transports internationaux 1861-1968

19770958/1, TT 695 : Circulaires instructions. Polices des gares et trains. PLM Etat. Septembre 1861-Avril 1960 ; Circulaires/instructions. Organisation contrôle réseaux SECONDAIRES. PLM. JUILLET 1880-JUIN 1949 ; Circulaires et instructions. Service des salles d'attente. 22 JUIN 1863-22 DECEMBRE 1936

Série 19771024 :

Transports ; Direction des transports terrestres ; Services rattachés au directeur ; Division sécurité et technique (1901-1966)

19771024/1, TT 1944 :
SNCF. Buffets - Buvettes. 6.1893-2.1924 ;
SNCF. Bibliothèques. Adjudications traitées. 3.1901-7.1903

F 7 : Police générale

F/7/12936 : Guerre de 1914 - rapports de préfets et de commissaires spéciaux sur l'état d'esprit de la population. 1914-1918.

F/7/12937-F/7/12939 :

Guerre de 1914 - rapports des préfets. Août-septembre 1914.

F/14 : TRAVAUX PUBLICS

F/14/11338 : Transport des permissionnaires du front, trains militaires ; vitesse des trains ; freinage. Police des trains ; instructions, règlements ; placards pacifistes ; mesures de police ; conditions d'accès dans ces trains. 1917-1918

Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT)

Série 16 N : GQG

16 N 270 : Organisation nouvelle des œuvres de la zone des armées, sociétés de secours mutuel, cercles, cantines, demandes individuelles, des hommes des régions envahies ; bibliothèques, brochures, tracts ; demandes de sursis d'appel présentées par les sociétés de secours mutuel. 1916-1918

16 N 298 : Mutineries de 1917 et incidents : extraits du contrôle postal (correspondance civile et militaire), rapports sur le moral, comptes rendus sur les incidents et les manifestations pacifistes aux armées, mesures prises

ou à prendre. mai 1917 - juin 1919

16 N 1226-122 :

Interrogatoires de rapatriés. janvier 1917 - septembre 1918

1524-1525 : Pourcentage des actes d'indiscipline dans les armées, historique journalier, pourcentage des unités dans lesquelles les troubles ont eu lieu, trains de permissionnaires. 1917-1918

16 N 1540-1542 : Comptes rendus de la sûreté et de la gendarmerie, rapports divers sur le moral de la population civile, notamment dans la zone des armées, influence de l'état d'esprit de l'intérieur sur celui des troupes, bruits alarmistes, propagande ennemie et française les cantonnements de troupes au repos et dans les trains de permissionnaires (2), tracts et brochures pacifistes saisis ; rapports sur l'opinion à l'intérieur et la propagande pacifiste. 1917-1918

16 N 2308 : Renseignements divers sur l'armée allemande, principalement sur les chemins de fer, les transports, le ravitaillement, ouvrages militaires allemands spécialisés ; Alsace-Lorraine : cartes des environs des gares, avec un tableau d'assemblage. 1913-1914

16 N 2397 : Transports et circulation : transports vers l'armée d'Italie, plans, croquis de ports et de gares ; circulation police, contrôle, entretien des routes, etc. 1917-1918

16 N 2402-2403 : Permissionnaires : transports, trains, centres, camps de permissionnaires. 1915-1919

16 N 2404 : Gares de permissionnaires, installations ; guides, plans et études amélioration des conditions matérielles et morales du soldat : foyers du soldat, théâtres, cinémas, bains-douches. 1914-1918

16 N 2405 : Discipline : comptes rendus des commissaires régulateurs au sujet de mutineries et d'incidents dans les gares au moment des passages des trains de permissionnaires, comptes rendus divers sur la situation morale. mai 1917 - janvier 1918

16 N 2424-2425 : Situations - rapports des 10 jours des unités relevant de la D.A., troupes d'étapes, gares régulatrices, D.E.S. 1915-1919

16 N 2631 : Organisation générale du service, notes de principe, réquisitions, gaspillage, rapports et comptes rendus de missions, œuvres de guerre, foyer du soldat, cantines, coopératives ; stations-magasins,

établissements divers du service de l'intendance, plans et croquis de gares. 1914-1918

16 N 2674 : Prisonniers français et alliés, civils rapatriés : situations des P.G. dans les centres de triage de rapatriements. novembre 1918 - mars 1919

16 N 2676-2678 : Correspondance reçue des commissaires régulateurs. 1915-1919

16 N 2686-2689 : Evacuations de blessés et questions diverses intéressant le service de santé. 1914-1916

16 N 2694 : Trains et régulatrices sanitaires. 1915-1917

16 N 2810 : Gardes des voies de communication : organisation et fonctionnement du service, effectifs (programme de réduction d'août 1916). instructions diverses, accidents aux G.V.C. ; protection des lignes, des gares et des ouvrages d'art contre les aéronefs. octobre 1910 - juillet 1917

16 N 2815-2816 : Divers : personnel, organisation, discipline, contentieux ; bombardements de voies et de gares ; chemins de fer de la banlieue de Reims (janvier - juillet 1917) ; rapports sur les opérations de la 4^e subdivision (mars 1916) ; conférence du 9 septembre 1916 sur l'amélioration des réseaux ferrés du front Nord et les liaisons avec l'armée britannique ; décompte des travaux effectués par l'administration civile pour D.C.F. ; enquêtes au sujet d'incidents survenus dans les transports de petits détachements (1916) ; modification de l'heure légale (avril - septembre 1916) : mesures propres à améliorer la circulation sur les lignes ; relevés expédiés par la commission du réseau de l'Est, relatifs au trafic effectué sur les lignes exploitées par les sections de chemin de fer de campagne (1916) 1914-1918

16 N 2826 : Correspondance diverse relative aux gares régulatrices : personnel, unités de travailleurs, états périodiques sur l'utilisation de la main-d'œuvre, rapports sur les événements dans la zone d'action des gares régulatrices, incidents, bombardements, etc. 1915 1918

16 N 2830 : Gares de rassemblement : organisation, ravitaillement, trains réguliers entre les gares de rassemblement et les gares régulatrices. décembre 1914 - mai 1917

16 N 2833 : Trains de rocade, transports de détachements et d'isolés : organisation ; matériel employé, discipline des détachements et isolés, garde de police des trains ; transport des isolés, alimentation, chauffage et éclairage. août 1914 - janvier 1919

16 N 2843 : Armées anglaise (lignes de communications, discipline, tarifs, transports), portugaise, belge. 1914-1919

16 N 2851-2853 : Permissionnaires : conditions de transport, contrôle des permissionnaires, surveillance des trains, crise des incidents dans le service des permissionnaires (mai - juillet 1917), améliorations apportées au service général et au transport des permissionnaires, chauffage et éclairage des trains, matériel divers ; permissionnaires de l'armée d'Italie et des armées étrangères. 1915-1919

16 N 2857-2858 : Evacuations sanitaires : fonctionnement des évacuations, zones d'hospitalisation et itinéraires d'évacuations, régulatrices sanitaires ; infirmeries de gares, rapports des médecins chefs des trains sanitaires ; évacuations civiles. 1914-1919

16 N 2863 : Accidents, déraillements, incendies, vols : rapports, enquêtes, procès-verbaux de gendarmerie. 1916-1919

Série 19 N :
ARMEES - FRONT OCCIDENTAL
Prévôté

19 N 255-256 : Suspects, frais de justice, correspondance diverse. 1915-1919

Série 5 N et 6 N CABINET DU MINISTRE :

5 N 159 : Documents provenant principalement du G.Q.G., des ministères, des préfets maritimes, des gouverneurs, des commandants de région, des commandants d'armes et des préfets concernant notamment la politique intérieure et extérieure, les questions économiques, le budget, les grèves, les mutineries, les incidents, le moral, la justice militaire, les conseils de guerre, la sûreté, l'espionnage, les localités envahies, les bombardements, les survols d'avions, les torpillages, les incendies, les explosions, le personnel militaire, la main-d'œuvre étrangère et coloniale, les prisonniers de guerre, les forces françaises en Italie, l'armée d'Orient et les armées alliées ; notamment : situation au camp de la Courtine (5 - 8 août). juin - août 1917

Fonds Particulier :

6 N 21 : état des gares de rassemblement (septembre - décembre 1914), zone de l'intérieur (septembre 1914 - juillet 1915) août 1914 - octobre 1915

Fonds Clémenceau :

6 N 93 : Discipline : incidents notamment causés par les permissionnaires, conférence du 9 juin 1917 relative à la discipline de ceux-ci ; sanctions disciplinaires et

communication des dossiers, exercice du droit de grâce ; tenue et marques extérieures de respect : surveillance et sanctions. 1915-1918

Série 7 N : E.M.A. ET ATTACHÉS MILITAIRES

7 N 167 : Intérieur : mobilisation éventuelle des ressources de l'intérieur, gares de rassemblement ; repliements ; rentrée des dépôts repliés dans leurs garnisons d'avant-guerre ; service de garde des voies ferrées ; service de garde et de protection des établissements travaillant pour la Défense nationale ; militaires affectés à ce service ; défenses des côtes ; transports ; gares régulières ; navigation et ports (1) ; circulation.

7 N 2049 : Gare de Bourges . 1916-1919

7 N 2052 : Transport de permissionnaires, de sursitaires et de mobilisés industriels : documents de principe, correspondance diverse ; permission des Américains en France ; quêtes dans les gares ; transport des permissionnaires du contingent algéro-tunisien ; transport des créoles en Algérie-Tunisie ; transport de troupes et de travailleurs coloniaux. 1916-1919

7 N 2053 Prisonniers de guerre français, serbes, russes et anglais, prisonniers de guerre français et ennemis internés en Suisse, échange de grands mutilés et de personnel sanitaire, rapatriement de prisonniers de guerre et de civils allemands internés. 1915-1920

7 N 2054 : Transport et rapatriement des évacués et réfugiés. 1914-1918

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU RHÔNE SÉRIE M : Administration générale et économie (1800-1940)

Guerre de 14-18 :

1 M

1 M 157 : Cérémonies de réception des soldats prisonniers de guerre blessés rapatriés d'Allemagne (1915-1918)

1 M 158 : Réfugiés, comité de secours (1914-1923)

1 M 160 : Santé : liste et plan des formations sanitaires de Lyon et du Rhône (1915)

1 M 358-386 : Affiches administratives et politiques

1 M 381 : Bulletin des communes. Télégrammes officiels" (3 août-21 octobre 1914)

4 M :

4 M 114 : Gare de Lyon-Perrache : cahier d'ordres. 1er février 1917 - 31 décembre 1925

Gare de Lyon - Perrache ; registre des journées

4 M 125 : 29 mai 1914 - 9 mai 1915.

4 M 126 : 9 mai 1915 - 9 mars 1916.

4 M 127 : 10 mars 1916 - 29 octobre 1916.

4 M 128 : 29 octobre 1916 -- 8 juin 1917.

4 M 129 : 1er février 1917 - 2 juin 1917.

4 M 130 : 3 juin 1917 - 22 septembre 1917.

4 M 131 : 23 septembre 1917 - 3 février 1918.

4 M 132 : 9 juin 1917 - 5 octobre 1917.

4 M 133 : 3 février 1918 - 14 juillet 1918.

4 M 134 : juillet 1918 - 21 décembre 1918

4 M 148 : Gare de Lyon-Perrache : registre des arrestations. 1917 - 1923

4 M 154 : Ordonnances de police ; arrêtés des maires 1915 - 1917

4 M 234 : Propagande antimilitariste contre la loi de 3 ans (1913) ; menées pacifistes ; affaires Calzan et Cuminial (1915) ; échanges d'otages (1916) ; famille royale du Monténégro à Lyon (1916) ; abstention ministérielle à la foire de Lyon (1918) ; état moral du département (1916) ; affaire Malvy (1918) ; affaire Pradel, professeur à La Martinière (1889 - 1913) ; état moral du département (1918) ; état d'esprit de la population (1924) ; état d'esprit de la population (1925). 1913-1925

4 M 243 : Fausses nouvelles (1915) ; propagande en faveur de la paix (1915) ; fausses nouvelles (1916) ; tracts et menées pacifistes (1916) ; propagande pacifiste russe (1917) ; tracts défaitistes (1917, 1918, 1920) ; tracts (1925). 1822 - 1925

Administration de la Sûreté

INDIVIDUS SIGNALÉS, RECHERCHÉS
OU SURVEILLÉS.

Dossiers individuels de suspects.

4 M 362 : Dossiers individuels de suspects. 1912 - 1916.

4 M 414 : Allemands (1905) ; étrangers ruraux suspects au point de vue de l'espionnage (1909) ; état de sujets allemands et austro-hongrois résidant dans les communes du Rhône (1914) ; suspects russes (1914) ; interdiction faite aux étrangers de passer par Paris (1914) ; suspects turcs (1914) ; ressortissants étrangers employés dans les formations sanitaires (1915) ; permis de séjour (adjonctions de photographies aux permis de séjour délivrés) (1915) ; médecins suisses (1915). 1904 - 1915

4 M 453 : Bibliothèques de gare ; état des journaux politiques aux 1^{er} janvier 1908, 1^{er} janvier 1909, 1^{er} janvier 1910, 1^{er} janvier 1911, 1^{er} janvier 1912, 1^{er} janvier 1913, 1914-1917 ; autorisation de vente de listes de Français morts au champ d'honneur (1914) ; circulaires contre la diffusion de tracts pacifistes (1917-1918) ; contrôle des colis de librairie étrangère parvenant directement à Lyon (1929). 1901 - 1929

Police administrative

4 M 508 bis : Prostitution 1876-1940

4 M 519 : Autorisation de quêtes, de loteries. 1915-1938

Police politique

4 M 821 : Individus signalés, recherchés ou surveillés, circulaires du ministère de l'Intérieur. 1916-1917

Série 5 M Hygiène et santé publique 1790-1948

RÉGLEMENTATION D'HYGIÈNE PUBLIQUE.

Réglementation et protection des personnes civiles au cours de la Première guerre mondiale

5 M 13 : Organisation des moyens et mesures à prévoir en cas d'attaques aériennes : dépêche ministérielle, arrêté ministériel, arrêté préfectoral, modèle d'arrêté et arrêtés des mairies, croquis de tranchée, liste des lieux pouvant servir d'abris à Lyon, correspondance. 1917-1918

PROSTITUTION

5 M 232-249 : Service sanitaire

5 M 246 : Compléments d'instructions. Réglementation de la prostitution à Lyon, Tarare, Villefranche-sur-Saône et dans les débits de boissons : circulaires, arrêtés préfectoraux, arrêtés et ordonnance de police du maire de Lyon, rapports des maires, du sous-préfet de Villefranche-sur-Saône et du commissariat spécial de Sûreté, rapport de police, télégrammes, correspondance 1813-1917

CONTRÔLE SANITAIRE ET POLICIER

5 M 256 : Surveillance de la prostitution. Projet de création d'un fichier central de renseignements sur les prostituées : correspondance (1921). Contrôle des infractions au règlement de police et mesures de répression : plaintes, rapports de police, procès-verbaux de contravention, rapports sur des établissements consignés, rapports nominatifs, coupure de presse, correspondance (1894-1944). 1894-1944

Série R : Affaires militaires 1800-1940

R 1392 Réfugiés Belges : renseignement, statistique, allocations rapatriement 1914-1921

R 1580 : Sauf conduits, circulaires pour la zone des armées, guerre 1914 à 1918

R 1607 : Moyens de transport, rapatriement, guerre 1914 à 1918

R 1617 : Rapatriés civils venant d'Allemagne 1915

R 1618 : Rapatriés civils venant d'Allemagne 1916

R 1619 : Rapatriés civils venant d'Allemagne 1917-1918

R 1675 : Œuvres de bienfaisance, amnisties ; affiches, traités de paix, dommages de guerre. 1914 -1918

R 1682 : Réfugiés (1914-1940). Affaires diverses : Cent jours, invasion de 1815, guerre de 1870-1871, guerre de 1914-1918 (1815-1920). Dommages de guerre : dossier Tranchant (1949-1952). Service de reconstitution des régions envahies (1917- 1918). Circulation en temps de guerre (1939-1940).

R 1696 : Journée du « Poilu » (1915-1917). Journée des « Œuvres de guerre lyonnaises » (1916).

ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON

115II/53 : SERVICE MEDICAL DU DISPENSAIRE GENERAL DE LYON Accueil et soin des militaires blessés pendant la Première Guerre mondiale, instructions du Service de Santé militaire : circulaires, notes de service (1914 - 1917) ; fréquentation des débits de boisson par les militaires : arrêté du Gouvernement militaire (affiche, 1916). 1914-1917

1190 WP 15 : AFFAIRES SOCIALES : œuvres d'assistance et de bienfaisance, commémoration du souvenir de Madame BIZOLO 1926-1952

1215 WP/1/2 : ENVOIS DE MILITAIRES DANS LES HOPITAUX : - Hospitalisation de militaires blessés ou malades : avis d'évacuation janvier-mars 1915. 1915

1215 WP /3 : ENVOIS DE MILITAIRES DANS LES HOPITAUX. Rapatriement de grands blessés civils et militaires, français et étrangers, évacués en convois ou isolément d'Allemagne ou de Suisse : correspondance, listes nominatives et signalétiques par convoi septembre, décembre 1915, 1915-1916

1215 WP /4 : ENVOIS DE MILITAIRES DANS LES HOPITAUX - Rapatriement de grands blessés civils et militaires, français et étrangers, évacués isolément ou en convoi d'Allemagne ou de Suisse : correspondance, listes nominatives et signalétiques 1917

1229 WP 004 1 : MOBILISATIONS : Mobilisation industrielle des employés municipaux (1915-1916), enrôlement volontaire des françaises (1917) : textes officiels, affiches, correspondance.

1229 WP 004 2 : COMMEMORATION : Organisation de cérémonies militaires : correspondance, périodiques, télégrammes 1914-1919

1229 WP 005 : ETAT DE SIEGE : Mesures générales de police : surveillance et réglementation des lieux publics ; sécurité des personnes : correspondance, arrêtés, affiches 1914-1918

1229 WP 039 : RAPATRIEMENT D'ENFANT : Bureau de recherches des réfugiés belges et français : dossiers nominatifs par enfant (classement alphabétique : lettres B-D) 1915-1918

1229 WP 043 : RAPATRIEMENT D'ENFANTS ALLEMANDS ET ALSACIENS : correspondance avec le bureau d'Annemasse, le service de Lausanne, la commission des draps de Bâle : listes collectives, dossiers individuels 1915-1918

CENTRE NATIONAL DES ARCHIVES HISTORIQUES SNCF

Région SNCF de l'Est, Service de la Voie et des Bâti-
ments

0111LM0013 : Les installations fixes Dossiers constitués de correspondance, projets, notes, plans, croquis, instructions, extrait du J.O de la République Française du 16/09/1917, ordre de service concernant la Guerre de 1914/1918 sur : - L'occlusion des lumières des gares et des trains des signaux et des passages à niveaux, - La correspondance avec le Monsieur le Ministre de la Guerre et Monsieur le Président Raymond Poincaré, - L'instruction pour le transport des caisses renfermant des obus asphyxiants, - Les mesures d'ordre et de sécurité dans les gares, - La liquidation des installations militaires françaises. Dossier n° 22981bis 1914 — 1926

0095LM0004 : Règlement France - Nord (Exploitation, ordres de service) - Ordres de service n° 351 à 550 concernant : - Alcool - Transports - Colis postaux - Heures - Lignes militaires - Wagons - Billets - Circulation - Signaux - Procès-verbaux - Frais - Déplacements - Exploitation - Camionnage - Réquisition - Bagages - Exportation - Timbrage - Expédition - Taxes - Secours - De 1916 à 1917. - Ordres de service n° 801 à 900 concernant : - Mutilés de guerre - Bagages - Comptabilité - Surtaxes - Transports - Billets - Circulation - Tombes - Colis - Heures - Expédition - Camionnage - Factage - Œuvres d'art - Secours - Attelages - Impôt - Transport

de pigeons - Fondation Emma MATHIAS - Déclaration de dommages de guerre - Cuirs et peaux - Délimitation de la zone des armées - Du 15 mars 1920 au 20 novembre 1919. - Exploitation, ordres de service n° 1252 à 1482 concernant : - Factage et camionnage - Transports - Manœuvres - Billets - Draisines - Prix - Circulation - Expéditions - Nettoyage - tarif - Frein - Signaux - Impôts - Emploi de block système - Matériel et outillage de secours - Désinfection - Cloches électriques - Appareils avertisseurs - De 1923 à 1930. - Ordres de service n° 495 à 531 concernant : - Transport - Billets - Circulation - Secours - Fournisseurs - Colis postaux - Factage et camionnage - Bagages - Déplacement des Dames téléphoniques d'Etat Major - Exportation - Licences - Convoyeurs des ponts et chaussées - Marchandises - Réquisitions civiles dans les gares - Prohibitions d'entrée en Angleterre - affiche - 1917. - Services actifs mouvement, ordres de service, exploitation : n° 1462 - Matériel et traction n° 2977 - Réglementation de la composition homogène des trains de voyageurs 18 janvier 1930. - Ordres de service, exploitation n° 1485 - Matériel et traction n° 3019 - Application du frein continu spécial aux trains de marchandises PV 02 février 1931. 1916 — 1920

Archives de la Croix Rouge Française Bulletin de la Société de secours aux blessés militaires :

Bulletin CRF, No. 1, avril 1916
Bulletin CRF, No. 2, juillet 1916
Bulletin CRF, n° 3, octobre 1916
Bulletin CRF, n° 4, janvier 1916
Bulletin CRF, n° 5, Avril 1917
Bulletin CRF, n° 6 juillet 1917
Bulletin CRF, n° 7, octobre 1917
Bulletin CRF, n° 8, 8 janvier 1918
Bulletin CRF, No, 9 avril 1918
Bulletin CRF, n° 10, juillet 1918
Bulletin CRF, n° 11, octobre 1918
Bulletin CRF, n° 12, janvier 1919
Bulletin CRF, n° 13, avril 1919
Bulletin CRF, n° 14, juillet 1919

BULLETIN DE l'Association Des Dames Françaises. Assemblée Générale. 1919

NAUWYNCK Béatrice, *La Croix-Rouge Française et la guerre de 1914-1918*, mémoire de maîtrise, AU-DOIN-ROUZEAU, Stéphane (dir.)

Sources allemandes

BAYERISCHE HAUPTSTAATSARCHIV - KRIEGSARCHIV

Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

B1 / 209 : Kriegsmassnahmen. Spionage, Grenzschutz, Passkontrolle, Überwachung des Reiseverkehrs auf den Eisenbahnen.

B 3 / 9 188 : Plakate über Absendung von Briefen, Liebesgaben, etc.. an unsere Feldgrauen. Verbot von Briefschmuggel, etc... 1915 /1916.

B 3 / 18 187 : Kriegswohlfahrt.

B4 a / 42 : Spionage. Maßnahmen gegen, Plakate, Anschläge.

B 4 a / 41 : Geheimakten Verfügungen der Militär-Eisenbahndirektion I und der Lininkdtur in Brüssel, sowie der Ob. Heeresleitung. Eisenbahn Betriebsamt Edingen, Brüssel II. Verhinderung von Spionage, Sonderzüge, etc... Zurückverlegung der Armee 1916 / 1918

STv. GenKdo 1.AK San. Amt

STv. GenKdo 1.AK San. Amt 169 : Grundriss des Holzkirschener Bahnhofs

Kriegsgefangenenaustausch

STv. GenKdo 1.AK San. Amt 361, Allgemeines. Commission pour le rapatriement.

Ausrufung des Kriegszustands 1914 – 1918

STv. GenKdo 1. AK 946 : Festnahme von Spionen und Spionage-Furcht, Aufstellung von Strassen und Brückenwachen, goldautos...

STv. GenKdo 1. AK 972 : Alkoholverbot auf Bahnhöfe. 1914 - 1916 :

STv. GenKdo 1. AK 1085 : Hamster von Lebensmittel auch Überwachung der Eisenbahn – 1916-1918.

ABWEHR ESPIONAGE, SABOTAGE

STv. GenKdo 1.AK 1341 : Zeichen u. Aufschriften an eisenbahnwagen. 1916-1918

Eisenbahtruppen (WK) 1754 : Germensheim .Bestimmungen, Dienstweisungen u.Übersichten

Eisenbahtruppen (WK) 1696 : Immobile Bahnhofs-Kdtr. Germersheim. Wochenberichte März 15- November 18.

Eisenbahtruppen (WK) 1518 : Kriegstagesbuch der mobilen Bahnhofscommandantur

Eisenbahtruppen (WK) 1721 : Kriegstagebücher. Immobilen BHFskdtr. München III Laim. 2 août 1914 -31 juillet 1915

Band IV :

MKr. 6570 : Reisekosten. Offiziere. 1917.

Mkr 10495 : Lazarettzüge und Hilfslazarettzüge.

Band V :

MKr 11484 : Eisenbahnüberwachungsdienst.

BUNDESARCHIV

Série N : Carnet de guerre (Kriegstagebuch)

N 137/28 : Harsch, Franz (Hauptmann d.R.) Eisenbahn-Regiment Nr. 1.- Notizbücher zum Einsatz des Franz Harsch: Handschriften 1914 - 1918 Aufzeichnungen über: Vertrauensleute; Regierungsbefehl: Disziplin; Heimatrücktransport;

N 233 / 7 : KTB d'Otto von Troya

N 319 / 8 : fin 1918

N 303 : Mobiler Etappen-Kommandant der 7. Armee in Frankreich

N 303/5

N 303 / 6 et N 303 / 7 : KTB de Heinrich Frh. V. Seckendorf

N 303 / 10 : KTB de Otto von Trotta gen. Treyden

PH 1 Königliches Militärkabinett

PH 1 / 4397 F : Microfilm

PH1 4398F : Microfilm

PH 1 / 5 : Bd. 2 : Januar.- April. 1915 Eisenbahtruppen und des Personals der Eisenbahnverwaltung (mit Angaben über Heeresverschiebungen auf dem westl. Kriegsschauplatz) Neueinrichtung des Chefs des Feldflugwesens (Kabinettsordre vom 11. März 1915, Abschrift) Bericht des Chefs des Feldeisenbahnwesens, Januar. 1915

PH 2 Preußisches Kriegsministerium

PH 2/778 : Liste der aus Disziplinründen entlassenen Helferinnen

PH 3

PH 3 /553 : Microfilm

PH 3 / 572 et 573 : Microfilm

PH 5-II Armeeoberkommandos des Deutschen Heer

PH 5-II/271 : Aufruf zu Ruhe und Ordnung sowie zur Pflichterfüllung und Disziplin beim Rückmarsch. 11-13 Novembre 1918

PH 5-II/244 : Août-Octobre 1914

PH 6-I Armeekorps und Gardekorps der Preußischen

PH 6-I/102 : Kriegstagebuch Juli - Septembre 1918
PH 6-I/113 : Bd. 7 Grenzschutzhefte für F.W. der 1/45
PH 6-I/114 : Bd. 8 Grenzschutzhefte für den Führer der 2/45. 1914
PH 6-I/115 : Bd. 6 Grenzschutzheft für den Führer der 1/45. 1914
PH 6-I/116 : Bd. 9 Grenzschutzheft für den Führer der 3/45. 1914
PH 6-I/117 : Bd. 10 Grenzschutzheft für U.P. 4 der 3/45. 1914

PH 6 / I 182

PH 6-I/317 : Grenz- und Bahnschutzbestimmungen vor 1914/15 Verzeichnis der Kunstbauten der Eisenbahnen Nachrichten über russische Truppenbewegungen Anweisung für die Truppe über den Kriegsnachrichtendienst Karte zum Grenz- und Bahnschutz

PH 7 Stellvertretende Generalkommandos der Preußischen Armee

PH 7/2 : Entstehung der Revolution 1918/19 (Bericht des Chefs des Stabes Oberst Giffenig an das Reichsarchiv (Abschrift)) 1922
PH 7/19 : Warnung der Soldaten vor Spionen und Spioninnen (Druck). 1918
PH 7/20 : Fahrt der Fürstin Pleß mit dem Lazarettzug an die Serbische Front (Schreiben an Generalleutnant von Gontard)
PH 7/23 : Maßnahmen gegen feindliche Spionagetätigkeit (Schreiben an den Regierungspräsidenten in Münster) August. - Oktober 1914

PH 8-I Infanterie-Divisionen der Preußischen Armee

PH 8-I/367 : Bd. 2. Anmerkungen zur Mobilmachung vom Generalkommando des I. AK 1914
PH 8-I/368 : Bd. 3. Anmerkungen zur Mobilmachung vom Generalkommando des I. AK 1914

PH 8-III Landwehr-Divisionen der Preußischen Armee

PH 8-III/3 : Zusammenbruch der Disziplin, Entwicklung der Zustände und Tätigkeit der Soldatenräte.- Bericht nach persönlichen Eindrücken von Hauptmann Senftleben aufgrund des Befehls von Armeeoberkommando. Décembre 1918

PH 11-II Kavallerie-Regimenter der Preußischen Armee

PH 11-II/72 : Skizze betr. des Bahnschutz Kommando bei Billy- Montigny. 1915

PH 15 : Dienststellen und Einheiten der Eisenbahntruppen der Preußischen Armee

PH 15/100 : Militär-Urlauber-Schnellzüge und Mannschaftstransporte.- Verfügungen, Fahrpläne, Merkblätter 1917 - 1918
PH 15/99 : Berichte des Chefs des Feldeisenbahnwesens.- Sicherheit, Sauberkeit und Einhaltung der Vorschriften auf Bahnhöfen u. a. zum Personentransport sowie zum Einsatz von Personal 1915 - 1918

PH 15/102 : Militär-Eisenbahn-Direktion 2.- Verfügungen, Befehle, Berichte zum Betriebsablauf in Bahnhöfen. 1915 - 1917

PH 15/104 : Vorschriften und Berichte zur Aufnahme von Unfällen und feindlichen Angriffen. 1915 - 1917

PH 15/103 : Generaldirektion der Eisenbahnen Elsass-Lothringen.- Pauschalierung der Militär-Fahrscheine, Fahrpläne für Urlauber. 1917

PH 15/21 : "Erlebnisse und Taten der Eisenbahn-Baukompanie 12 im Krieg 1914-1918, insbesondere im August 1914 bis September 1915".- Dargestellt von Leutnant d. R. Paul Schnell mit Bildern. 1914 - 1915

PH 15/55 : Materialsammlung zur Erarbeitung einer Denkschrift über die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven im Kriegsbetrieb : Fotografien und technische Zeichnungen von Lokomotivwerkstätten und Spezialwagen (Maschinengewehr- Wagen, "Geisteskrankenwagen",); Dienstvorschriften für Bahnhofspersonal (in französischer und holländischer Sprache) 1916 - 1918

PH 22 :

PH 22 / II / 1399

PH 22 / II / 1400

PH 23 : Gouvernements, Festungen und Kommandanturen der Preußischen Armee

PH 23/38 : Bd. 2. Aufruf zur Aufrechterhaltung der Disziplin, 1915; Kommandanturbefehl, 1917. 4. März 1915 - April 1917

PH 30-I Kaiserliches Generalgouvernement Belgien

PH 30 / Mikrofilm 4421 F

PH 30-I/121 : Bestimmungen der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen, Brüssel, über die Benutzung der Eisenbahnen durch Heeresangehörige, Heeresgefolge und Zivilbeamte der besetzten Gebiete, gültig ab 15. Okt. 1915.

PH 30-I/122 : Ergänzungsblatt der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen, Brüssel, über die

Bestimmungen über die Benutzung der Eisenbahnen durch Heeresangehörige, Heeresgefolge und Zivilbeamte der besetzten Gebiete -gedruckt-

PH 35 Bild- und Filmamt

PH 35/2 : Kaiser Wilhelm II. in Rumänien.- 11 Fotos. 1917

R 5

R 5 / 6130 : Militärtransporte auf Eisenbahnen

R 5 / 6159 : Bauwesen durch den Krieg

R 5 / 6233 : Wohlfahrtseinrichtungen für das Lokomotiv- und Zugpersonal

R 5/15256 : Entwicklung des Fronturlauberverkehrs

R 5 / 6275 : Beschäftigung von Ausländern durch die deutschen Eisenbahnverwaltungen und durch die Schlafwagen-Gesellschaft.

R 67 Archiv für deutsche Kriegsgefangene des Frankfurter Vereins vom Roten Kreuz und für Kriegsgefangenenforschung

R 67 / 127 : sur prisó, echange courrier, et surtt echange blessés, Zusammenarbeit mit anderen Hilfsorganisationen.

R 67/321 : Kriegsgefangenensendungen aus der Schweiz nach Deutschland und Frankreich.- Vorschläge für eine Regelung. 1917

R 67/1218 : Schriftwechsel mit dem Deutschen Sonderausschuß für Kriegsgefangenenhilfe, Kopenhagen, insbesondere über: Versorgung von Gefangenen mit Liebesgaben und Nachforschung nach Vermißten. Apr. 1917 - Sept. 1919

R 67/1270 : Deutsche Kriegs- und Zivilgefangene in Frankreich, insbesondere Angelegenheiten der deutschen Hilfsausschüsse. 1915 - 1920

R 67 / 1526 : Verteilung von Liebesgaben an durchreisende Kriegsgefangenen und Internierungszügen in der Schweiz.

R 67/1549 : Verschiedene deutsche und ausländische Gefangenen-, Vermißten-, Internierten- und Heimkehrerlisten (v. a. Namensverzeichnisse). Namensverzeichnis der in der Schweiz untergebrachten belgischen Kinder, Nov. 1917 Französische Gefangenenlager und Gefangenenlazarette, Dez. 1915 "Nachtrag II zur 5. Auflage des alphabetischen Verzeichnisses der Orte im Europäischen und Asiatischen Rußland, in denen sich Kriegsgefangene und zurückgehaltene Zivilinternierte befinden", hrsg. vom Hamburgischen Landesverein vom Roten Kreuz, 1917.

1915 - 1919

R 67/1982 : Unterstützung der verschleppten Elsaß-Lothringer (Schriftwechsel insbesondere mit der Hilfsstelle für Kriegsgeiseln, Basel) (Sept. 1915) Feb. - Juli 1917; Allgemeiner Bericht der Hilfsstelle für Kriegsgeiseln, Basel, für das 1. Tätigkeitsjahr, o.Dat. Liste der "Geisellager", o.Dat. Rückführung von Geiseln und Zivilinternierten über Basel nach Singen (Namenslisten), Juni 1916 - Juni 1918

R 67/1987 : Schriftwechsel mit dem Verein vom Roten Kreuz, Ausschuß für deutsche Kriegsgefangene, insbesondere betr. Unterstützung von Kriegsgefangenen, Verteilung von Liebesgaben sowie Organisationsfragen Aug. - Sept. 1917

R 67/1113: Allgemeine Angelegenheiten der Bevölkerung in den von Deutschen besetzten Gebieten sowie von Kriegsgefangenen, insbesondere Nachrichtenübermittlung aus Feindstaaten nach Belgien und Nordfrankreich (Schriftwechsel mit dem Auswärtigen Amt, Berlin.. Nov. 1915 - Okt. 1918

R 901 Auswärtiges Amt

R 901/80219 : Erfassung und Auslieferung des auf deutschen Bahnhöfen lagernden Gepäcks von Angehörigen neutraler und feindlicher Staaten u. dessen Auslieferung. Okt. - Nov. 1914

R 901/57410 : Wohlfahrtspflege, Rotes Kreuz : Mai 1918 - Jan. 1921

R 901/72733 : Bd. 5. Rotes Kreuz . Sept. 1916 - Jan. 1917

R 904/70 12 : Bd. 12. Unruhen im besetzten Gebiet. - Stimmung der Bevölkerung . Streiks, v. a. des Eisenbahnpersonals. März-Mai 1919

R 1501 Reichsministerium des Innern

R 1501/112263 : Verwendung elsass-lothringischer Zollbeamter im militärischen Grenz- und Bahnschutzdienst. Nov. 1913 - Nov. 1919

R 4101

R 4101 / 52 : Vorschläge und Vorschriften zur Sicherung des Betriebes.

R 4101 / 105 : Bestimmungen, Berichte und Erlasse zur Militär-, Kriegs- und Friedens-Eisenbahntransportordnung, einschließlich Militärtarif

R 4101 / 117 : Kriegsverletzte. Lazarettzug.

R 4101 / 307 : Wiederzulassung des Güterverkehrs (auch Stückgutverkehrs) mit Österreich-Ungarn und den neutralen Staaten (Mobilmachung 1914)

R 4201 Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen

R 4201/145 : Behandlung d. Beamten u. Arbeiter sowie ihrer Angehörigen während d. Krieges. Gefahrenzulagen f. d. Fliegergebiet Fürsorge für das Personal auf den durch Fliegerangriffe häufig heimgesuchten Bahnhöfen u. Strecken. 1918 - 1920

R 4201/381 : Veröffentlichung der Pläne von verschiedenen Bauwerken der Eisenbahnen in Els.Lothr. 1878 - 1918

R 4201/568 : Reklamationen und Beschwerden im Personenverkehr . 1915 - 1918

R 4201/629 : Einwirkung des Krieges auf Anlagen und Betrieb der Reichseisenbahnen. Luftschiff- und Fliegerangriffe Karte des Hauptbahnhofs Straßburg mit Einzeichnung der Flugbahn des französischen Luftschiffes, 17. Jan. 1915 Luftschutzmaßnahmen Karte des Bahnhofs Diedenhofen Verzeichnis der Beschädigungen an Bahnanlagen, 1915-1918

R 4201/672 : Bd. 16. Geheime Linienkarte. 1887 - 1917

R 4201/689 : Bd. 30. Außerordentliche Bewachung der Bahnanlagen ; Abwehrmaßnahmen gegen die generische Spionage. 1912 - 1916

R 4201/704 : Bd. 14. Französischer Boykott über Spediteure in der Schweiz, 21. Feb. 1916 Bombenabwurf über dem Flugplatz Habsheim, Güterbahnhof Mühlhausen Nord und Wanne, 23. Feb. 1916. 1916

R 4201/705 : Bd. 15. Anwerbung russisch-polnischer Industriearbeiter, 15. Mai 1916 Anstellung von weiblichen Angestellten auf Bahnhöfen 4. Klasse zur Verfügbarmachung des zweiten Beamten, 6. Juni 1916 Bewährung der Sommerzeit, 5. Juli 1916. 1916

R 4201/708 : Bd. 18. Flucht von Kriegsgefangenen unter Zuhilfenahme von Eisenbahnen, 28. Okt 1916 Stockungen im luxemburgischen und lothringischen Erzgebiet, 21. Jan. 1917; Leistungsfähigkeit der Eisenbahnwerkstätten, 17. Jan. 1917 Bereitstellung von Lokomotiven für die Heeresverwaltung und Einschränkung des Personenverkehrs, 6. Dez. 1916

R 4201/713 : Bd. 23. Herstellen von Unterständen in Sablon, 27.12.1917 Maßnahmen gegen Fliegerangriffe, 15. Nov. 1917 Bekämpfung des Schleichhandels, 4. Jan. 1918 Tätigkeit der American Express-Company als Fluchtunterstützung für Kriegsgefangene, 9. Jan. 1918 Einrichtung der Generalbetriebsleitung Süd in Frankfurt (Main), 3. März 1918 ; Kohlenaushilfen für kriegswichtige Betriebe, 21. Feb. 1918 Arbeitsvergütung für russische Kriegsgefangene, 27. März 1918 Sperrung des Gesamtverkehrs nach Holland und der Schweiz, 28. März 1918 1918

R 4201/714 : Bd. 24. 29. März 1918 Schädigung deutscher Spediteure durch die Entente, 6. feb. 1918 Bahnsplionage, 11. Mai 1918 Besprechungsniederschrift über den Entwurf eines Arbeitskammergesetzes und die gemeinsame

Darstellung der deutschen Eisenbahnkriegswirtschaft, 8. Apr. 1918. 1918

R 4201/715 : Bd. 25. Maßnahmen bei Fliegerangriffen, 16. Aug. 1918 Bomben in Brikettform bei einem Frisör in Basel, 3. Aug. 1918 Spionageabwehr bei den Eisenbahnen, 4. Sept. 1918 Gemeinsame Darstellung der deutschen Kriegswirtschaft, 31. Juli 1918 Eisenbahndiebstähle und Raubüberfälle, Sept. 1918 Besichtigungsreise der neutralen Gesandten, 20. Sept. 1918

R 4201/722 : Bd. 27. Die Tätigkeit und die Leistungen der Eisenbahnen während des Krieges 1914/18. 1915 - 1919

R 4201 / 774 : Auslegen von Zeitungen in den Bahnhofsrestaurationen und den Verkauf von Büchern, Zeitungen auf Bahnhöfen. 1914-1918

RH 69 Verbände und Truppenteile der vorläufigen Reichswehr und des Übergangsheeres

RH 69/2743 : Tagesbefehle des Befehlshabers Leipzig. Diensterteilung des Befehlshaberstabes Vorfall auf dem Hauptbahnhof Chemnitz mit bewaffneten Zivilisten Aufklärung der Truppen gegenüber kommunistischer "Agitation" Befehle zu Verpflegung, Personalangelegenheiten, Fortbildung und innerer Dienst. Aug. - Okt. 1919

MSG :

MSG 2 / 4944

MSG 2 / 6800 : Bewachung der Höllentalbahn gegen Sabotage

MSG 105 / 22

MSG 105 / 46 : Eugen v. Donat (Zur Geschichte der dten Eisenbahntuppen)

HAUPTSTAATSARCHIV DRESDEN

13781 : Militärtransportordnung für Eisenbahnen im Frieden und im Kriege

Entwürfe, Ergänzungen, Abänderungen, Beratungen. 1887 - 1921

13775 : Eisenbahnpersonal. Lohnforderungen der Eisenbahnarbeiterschaft.- Neufassung der Grundsätze für die Anstellung von zivilversorgungsberechtigten

13749 : Eisenbahnangelegenheiten. Übersichten über die Verkehrsämter und Betriebsämter der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Reichsbahndirektion Dresden.- Vertrag zwischen der Tschechoslowakischen Republik und dem Deutschen Reich über die Regelung der wechselseitigen Anschluß- und Übergangsverhältnisse sowie der sonstigen Belange im beiseitigen Eisenbahnverkehr.- Eisenbahnunfälle in Dresden.- Internationale Rechtsfälle der Eisenbahn. 1888 - 192

13753 : Sitzungen des Eisenbahnrates der königlichen

Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.
Zusammenstellung der gewählten Mitglieder und
Stellvertreter des Eisenbahnrates für die 11. Wahlperiode
(1. Okt. 1911 bis 30. Sept. 1914).- Tarif- und Frachtfragen.-
Fahrpläne der sächsischen Staatsbahnen von 1913 bis 1914.-
Errichtung von Kraftwagenlinien.- Vertrauliche Berichte
über besondere Maßnahmen aus Anlaß des Krieges im
Personen- und Güterverkehr und über die Verkehrslage.-
Neuerungen und Erleichterungen im Personen- und
Güterverkehr.- Einführung eines Kriegszuschlages im Güter-
und Tarifverkehr. 1913 - 1920

11072 : Innere Unruhen, Demonstrationen, Streiks.
Flugblattaktion und unerlaubte Arbeiterdemonstration
zum 1. Mai in Freital-Potschappel.- Aufstand bei der Firma
Schubert & Salzer AG, Maschinenfabrik in Chemnitz wegen
schlechter Lebensmittelversorgung (Hungerproteststreik).-
Streikbewegung in Leipzig gegen die Fortführung des
Krieges und gegen die Lebensmittelknappheit unter Führung
der Gewerkschaft und der USPD.- Jugendversammlung in
Döhlen am 4. Aug. 1917.- Flugblattaktion in Chemnitz:
"Frieden durch Generalstreik".- Flugblätter mit Aufruf
"Demonstrationsstreik" zur Beendigung des Krieges der
sozialistischen Jugendbewegung Deutschlands, Sept. 1917.
April. - Dezember. 1917

11073 teil 2 : Innere Unruhen, Demonstrationen, Streiks
Antwort der Regierung und Landtagsverhandlung
zur Interpellation Fleißners (USPD) zum
"Demonstrationsstreik".- Massenstreik und Sozialdemokratie
(Zeitungartikel).- Polizeiliche Überwachung von
Flugblattaktionen und Zusammenkünften der USPD in
Chemnitz (mit Fritz Heckert und Heinrich Brandler)
und Dresden.- Streikaktionen in Dresden 31. Jan.
- 5. Febr. 1918.- Polizeiliche Ermittlungen über die
Verteilung von Flugblättern über die Zimmerwalder
Konferenz an Eisenbahnreisende in Leipzig.-
Politische Stimmungsberichte aus verschiedenen
Amtshauptmannschaften.- Streikbewegung in Bayern. Febr.
- März 1918

11263 - Festungskommandantur Königstein 1611 - 1918
Übertretung sittenpolizeilicher Vorschriften

11301 : Prostitutionsangelegenheiten.- Straferlaßgesuche.
1911 - 1920

11294 : Polizeiliche Aufsicht über das Prostitutionswesen
in Dresden Verhaltensvorschriften für Prostituierte, 1912.-
Anzeigen. 1910 - 1923

BAHNHOFSMISSION :

Rundschreiben. Deutsche Bahnhofsmision. Berlin, 1909-
1915.

Bahnhofsmision - Bremen. Bremen, 1915-1915

Rundschreiben. Evangelische Deutsche Bahnhofsmision.
Berlin, 1916-1931.

Jahresbericht des Verbandes Evangelische Deutsche
Bahnhofsmision. Berlin, 1918.

15. Rundschreiben der Deutsche Bahnhofsmision,
Berlin, novembre 1914

16. Rundschreiben der DBM, mai 1915

17. Rundschreiben der DBM, Oktober 1915

18. Rundschreiben der DBM, mai 1916

19. Rundschreiben der DBM, november 1916

20. Rundschreiben der DBM, april 1917

21. Rundschreiben der DBM, november 1917

22. Rundschreiben der DBM, mai 1918

23. Rundschreiben der DBM, novembre 1918

24. Rundschreiben der DBM, mai 1919

25. Rundschreiben der DBM, novembre 1919

Archiv des Evangelischen Werkes für Diakonie und
Entwicklung ADE, CA, Gf/St 85,

DEUTSCHES ROTES-KREUZ

Das Rote-Kreuz, Central-Organ für deutsche
Wohlfahrts- und Wohlfähigkeitsbestrebungen. Offizielle
Zeitschrift der Deutschen Vereine vom Roten Kreuz.

1914

Das Rote Kreuz, n° 16 (1. Kriegs-Nummer),
16 août 1914

Das Rote Kreuz, n° 17, 23 août 1914

Das Rote Kreuz, n° 18, 6 septembre 1914

Das Rote Kreuz, n° 19, 20 septembre 1914

Das Rote Kreuz, n° 20, 4 octobre 1914

Das Rote Kreuz, n° 21, 18 octobre 1914

Das Rote Kreuz, n° 22, 1^{er} novembre 1914

Das Rote Kreuz, n° 23, 15 novembre 1914

Das Rote Kreuz, n° 24, 29 novembre 1914

Das Rote Kreuz, n° 25, 13 décembre 1914

Das Rote Kreuz, n° 26, 27 décembre 1914

1915

Das Rote Kreuz, n° 1, 10 janvier 1915

Das Rote Kreuz, n° 2, 24 janvier 1915

Das Rote Kreuz, n° 3, 7 février 1915

Das Rote Kreuz, n° 4, 21 février 1915

Das Rote Kreuz, n° 5, 7 mars 1915

Das Rote Kreuz, n° 6, 21 mars 1915

Das Rote Kreuz, n° 7, 4 avril 1915

Das Rote Kreuz, n° 8, 18 avril 1915

Das Rote Kreuz, n° 9, 2 mai 1915

Das Rote Kreuz, n° 10, 16 mai 1915

Das Rote Kreuz, n° 11, 30 mai 1915

Das Rote Kreuz, n° 12, 13 juin 1915

Das Rote Kreuz, n° 13, 27 juin 1915

Das Rote Kreuz, n° 14, 11 juillet 1915

Das Rote Kreuz, n° 15, 25 juillet 1915

Das Rote Kreuz, n° 16, 8 août 1915

Das Rote Kreuz, n° 17, 22 août 1915

Das Rote Kreuz, n° 19, 19 septembre 1915

Das Rote Kreuz, n° 20, 3 octobre 1915
Das Rote Kreuz, n° 21, 17 octobre 1915
Das Rote Kreuz, n° 22, 31 octobre 1915
Das Rote Kreuz, n° 23, 14 novembre 1915
Das Rote Kreuz, n° 24, 28 novembre 1915
Das Rote Kreuz, n° 25, 12 décembre 1915
Das Rote Kreuz, n° 26, 26 décembre 1915

1916

Das Rote Kreuz, n° 1, 9 janvier 1916
Das Rote Kreuz, n° 2, 23 janvier 1916
Das Rote Kreuz, n° 3, 6 février 1916
Das Rote Kreuz, n° 4, 20 février 1916
Das Rote Kreuz, n° 5, 5 mars 1916
Das Rote Kreuz, n° 6, 19 mars 1916
Das Rote Kreuz, n° 7, 2 avril 1916
Das Rote Kreuz, n° 8, 16 avril 1916
Das Rote Kreuz, n° 9, 30 avril 1916
Das Rote Kreuz, n° 10, 4 mai 1916
Das Rote Kreuz, n° 11, 28 mai 1916
Das Rote Kreuz, n° 12, 11 juin 1916
Das Rote Kreuz, n° 13, 25 juin 1916
Das Rote Kreuz, n° 14, 9 juillet 1916
Das Rote Kreuz, n° 15, 23 juillet 1916
Das Rote Kreuz, n° 16, 6 août 1916
Das Rote Kreuz, n° 17, 20 août 1916
Das Rote Kreuz, n° 18, 3 septembre 1916
Das Rote Kreuz, n° 19, 17 septembre 1916
Das Rote Kreuz, n° 20, 30 septembre 1916
Das Rote Kreuz, n° 21, 15 octobre 1916
Das Rote Kreuz, n° 22, 29 octobre 1916
Das Rote Kreuz, n° 23, 11 novembre 1916
Das Rote Kreuz, n° 24, 26 novembre 1916
Das Rote Kreuz, n° 25, 10 décembre 1916

1917 :

Das Rote Kreuz, n° 1, 7 janvier 1917
Das Rote Kreuz, n° 2, 21 janvier 1917
Das Rote Kreuz, n° 3, 4 février 1917
Das Rote Kreuz, n° 4, 18 février 1917
Das Rote Kreuz, n° 5, 4 mars 1917
Das Rote Kreuz, n° 6, 18 mars 1917
Das Rote Kreuz, n° 7, 31 mars 1917
Das Rote Kreuz, n° 9, 29 avril 1917
Das Rote Kreuz, n° 10, 13 mai 1917
Das Rote Kreuz, n° 11, 27 mai 1917
Das Rote Kreuz, n° 12, 10 juin 1917
Das Rote Kreuz, n° 13, 24 juin 1917
Das Rote Kreuz, n° 14, 8 juillet 1917
Das Rote Kreuz, n° 15, 22 juillet 1917
Das Rote Kreuz, n° 16, 5 août 1917
Das Rote Kreuz, n° 17, 19 août 1917
Das Rote Kreuz, n° 18, 2 septembre 1917
Das Rote Kreuz, n° 19, 16 septembre 1917
Das Rote Kreuz, n° 20, 30 septembre 1917

Das Rote Kreuz, n° 21, 14 octobre 1917
Das Rote Kreuz, n° 22, 28 octobre 1917
Das Rote Kreuz, n° 23, 11 novembre 1917
Das Rote Kreuz, n° 24, 25 novembre 1917
Das Rote Kreuz, n° 25, 9 décembre 1917
Das Rote Kreuz, n° 26, 23 décembre 1917

1918 :

Das Rote Kreuz, n° 1, 13 janvier 1918
Das Rote Kreuz, n° 2, 27 janvier 1918
Das Rote Kreuz, n° 3, 10 février 1918
Das Rote Kreuz, n° 4, 24 février 1918
Das Rote Kreuz, n° 5, 10 mars 1918
Das Rote Kreuz, n° 6, 24 mars 1918
Das Rote Kreuz, n° 7, 7 avril 1918
Das Rote Kreuz, n° 8, 21 avril 1918
Das Rote Kreuz, n° 9, 5 mai 1918
Das Rote Kreuz, n° 10, 19 mai 1918
Das Rote Kreuz, n° 11, 2 juin 1918
Das Rote Kreuz, n° 12, 16 juin 1918
Das Rote Kreuz, n° 13, 30 juin 1918
Das Rote Kreuz, n° 14, 14 juillet 1918
Das Rote Kreuz, n° 15, 28 juillet 1918
Das Rote Kreuz, n° 16, 11 août 1918
Das Rote Kreuz, n° 17, 25 août 1918
Das Rote Kreuz, n° 18, 8 septembre 1918
Das Rote Kreuz, n° 19, 22 septembre 1918
Das Rote Kreuz, n° 20, 6 octobre 1918
Das Rote Kreuz, n° 21, 20 octobre 1918
Das Rote Kreuz, n° 22, 3 novembre 1918
Das Rote Kreuz, n° 23, 17 novembre 1918
Das Rote Kreuz, n° 24, 1^{er} décembre 1918
Das Rote Kreuz, n° 25, 15 décembre 1918
Das Rote Kreuz, n° 26, 29 décembre 1918

1919 :

Das Rote Kreuz, n° 1, 12 janvier 1919
Das Rote Kreuz, n° 2, 26 janvier 1919
Das Rote Kreuz, n° 3, 9 février 1919
Das Rote Kreuz, n° 4, 23 février 1919
Das Rote Kreuz, n° 5, 9 mars 1919
Das Rote Kreuz, n° 6, 23 mars 1919
Das Rote Kreuz, n° 7, 8 avril 1919
Das Rote Kreuz, n° 8, 20 avril 1919
Das Rote Kreuz, n° 9, 4 mai 1919
Das Rote Kreuz, n° 10, 18 mai 1919
Das Rote Kreuz, n° 11, 1^{er} juin 1919
Das Rote Kreuz, n° 12, 15 juin 1919
Das Rote Kreuz, n° 13, 29 juin 1919
Das Rote Kreuz, n° 14, 13 juillet 1919
Das Rote Kreuz, n° 15, 27 juillet 1919
Das Rote Kreuz, n° 16, 10 août 1919
Das Rote Kreuz, n° 17, 24 août 1919
Das Rote Kreuz, n° 18, 7 septembre 1919
Das Rote Kreuz, n° 19, 21 septembre 1919

Das Rote Kreuz, n° 20, 5 octobre 1919
Das Rote Kreuz, n° 21, 19 octobre 1919
Das Rote Kreuz, n° 23, 16 novembre 1919
Das Rote Kreuz, n° 24, 30 novembre 1919
Das Rote Kreuz, n° 25, 14 décembre 1919
Das Rote Kreuz, n° 26, 28 décembre 1919

1920 :

Das Rote Kreuz, n° 1, 18 janvier 1920
Das Rote Kreuz, n° 2, 1^{er} février 1920
Das Rote Kreuz, n° 3, 15 février 1915
Das Rote Kreuz, n° 4, 29 février 1920
Das Rote Kreuz, n° 5, 14 mars 1920
Das Rote Kreuz, n° 6/ 7, 11 avril 1920
Das Rote Kreuz, n° 8, 25 avril 1920
Das Rote Kreuz, n° 9, 9 mai 1920
Das Rote Kreuz, n° 10, 23 mai 1920
Das Rote Kreuz, n° 11, 6 juin 1920
Das Rote Kreuz, n° 12, 27 juin 1920
Das Rote Kreuz, n° 13/14, 25 juillet 1920
Das Rote Kreuz, n° 15/16, 22 août 1920
Das Rote Kreuz, n° 17/18, 19 septembre 1920
Das Rote Kreuz, n° 19/20, 17 octobre 1920
Das Rote Kreuz, n° 21/22, 21 novembre 1920
Das Rote Kreuz, n° 23/24, 12 décembre 1920

Der deutsche Kolonnenführer. Zentralblatt für die deutschen Freiwilligen Sanitätskolonnen vom Roten-Kreuz

Der deutsche Kolonnenführer, n° 1, 1^{er} janvier 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 2/3, 1^{er} février 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 4/5, 1^{er} mars 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 6, 15 mars 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 7/8, 1^{er} avril 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 9/10, 1^{er} mai 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 11/12, 1^{er} juin 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 13/14, 1^{er} juillet 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 15/16, 1^{er} août 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 17/18, 1^{er} septembre 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 19/20, 1^{er} octobre 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 21/22, 1^{er} novembre 1915
Der deutsche Kolonnenführer, n° 23/24, 1^{er} décembre 1915

1916 :

Der deutsche Kolonnenführer, n° 1, 1^{er} janvier 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 2/3, 1^{er} février 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 4/5, 1^{er} mars 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 6, 15 mars 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 7/8, 1^{er} avril 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 9/10, 1^{er} mai 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 11/12, 1^{er} juin 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 13/14, 1^{er} juillet 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 15/16, 1^{er} août 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 17/18, 1^{er} septembre 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 19/20, 1^{er} octobre 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 21/22, 1^{er} novembre 1916
Der deutsche Kolonnenführer, n° 23/24, 1^{er} décembre 1916

1917 :

Der deutsche Kolonnenführer, n° 1, 1^{er} janvier 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 2/3, 1^{er} février 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 4/5, 1^{er} mars 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 6, 15 mars 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 7/8, 1^{er} avril 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 9/10, 1^{er} mai 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 11/12, 1^{er} juin 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 13/14, 1^{er} juillet 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 15/16, 1^{er} août 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 17/18, 1^{er} septembre 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 19/20, 1^{er} octobre 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 21/22, 1^{er} novembre 1917
Der deutsche Kolonnenführer, n° 23/24, 1^{er} décembre 1917

1918 :

Der deutsche Kolonnenführer, n° 1, 1^{er} janvier 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 2/3, 1^{er} février 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 4/5, 1^{er} mars 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 6, 15 mars 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 7/8, 1^{er} avril 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 9/10, 1^{er} mai 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 11/12, 1^{er} juin 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 13/14, 1^{er} juillet 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 15/16, 1^{er} août 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 17/18, 1^{er} septembre 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 19/20, 1^{er} octobre 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 21/22, 1^{er} novembre 1918
Der deutsche Kolonnenführer, n° 23/24, 1^{er} décembre 1918

1919 :

Der deutsche Kolonnenführer, n° 1, 1^{er} janvier 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 2/3, 1^{er} février 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 4/5, 1^{er} mars 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 6, 15 mars 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 7/8, 1^{er} avril 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 9/10, 1^{er} mai 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 11/12, 1^{er} juin 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 13/14, 1^{er} juillet 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 15/16, 1^{er} août 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 17/18, 1^{er} septembre 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 19/20, 1^{er} octobre 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 21/22, 1^{er} novembre 1919
Der deutsche Kolonnenführer, n° 23/24, 1^{er} décembre 1919

1920

Der deutsche Kolonnenführer, n° 1, 1^{er} janvier 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 2/3, 1^{er} février 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 4, 1^{er} mars 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 5, 1^{er} avril 1920

Der deutsche Kolonnenführer, n° 6, 1^{er} mai 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 7, 1^{er} juin 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 10, 1^{er} septembre 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 11, 15 septembre 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 12, 15 octobre 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 13, 1^{er} novembre 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 14, 15 novembre 1920
Der deutsche Kolonnenführer, n° 15, 1^{er} décembre 1920

TÉMOIGNAGES

Combattants

- ALLEMANE, Auguste,
Journal d'un mobilisé 1914-1918 : notes et extraits de correspondance,
Bordeaux, Sud-Ouest, 2014
- BAQUE, Zacharie,
Journal d'un poilu : août 1914-décembre 1915,
Paris, Imago, 2003
- BARBUSSE, Henri.
Briefe von der Front. Leipzig, Reclam, 1987
- BARTHAS, Louis,
Les carnets de guerre de Louis Barthas, tonnelier 1914-1918, Paris, F. Maspero, 1978
- BARTHELEMY, Max,
1914-1918. Les Combattants nivernais. Episodes ignorés,
Nevers, Impr. de la Nièvre, 1930
- BEDEL, Maurice, *Journal de guerre : 1914-1918*, Paris, Tallandier, 2013
- BLOCH, Marc,
La bataille de la Marne, in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 22^e année, n° 3, 1967, pp. 469-478
- BOURDY, Adam,
Heute habe ich satt bis an den Hals : Das Kriegstagebuch des Edesheimer Winzers Adam Bourdy von 1914/15, Fischer, Peter (dir.),
Ludwigshafen am Rhein, pro Message, 2006
- BRETHOLLON, Auguste,
Campagne 1914-1915. Carnet de route d'un sous-officier du génie (notes de guerre). Paris, H. Charles-Lavauzelle, 1917
- BRONCHARD, Léon,
Ouvrier et soldat, Vaison-la-Romaine, impr. H. Meffre, 1969
- BRUNEL DE PÉRARD, Jacques,
Carnet de route (4 août-25 septembre 1914), Paris, Crès, 1915
- BRUHL, Roger,
Campagne de France. Notes dictées de mémoire... pendant sa dernière permission
à la Motte-Servolex, en Savoie, du 17 au 29 septembre 1918, S.l. : s.n.
- CASSAGNAU, Ivan,
Ce que chaque jour fait de veuves : journal d'un artilleur, 1914-1916,
Paris, Buchet-Chastel, 2003
- CŒURDEVEY, Édouard,
Carnets de guerre, 1914-1918 : un témoin lucide, Paris, Plon, 2008
- COTTE, Eugène,
Je n'irai pas ! : mémoires d'un insoumis,
Montreuil, la Ville brûle, 2016
- DASSAU, Pierre (préface),
Journal de guerre d'un ouvrier creusotin,
Avallon, Civry, 1980
- DERNAY, Émile,
Bleu ... blanc ... rouge ... et rose : ou la Permission de détente, sketch en vers mêlé de couplets,
Nice, Les Amis de La Fontaine, 1937
- DESAGNEAUX, Henri,
Journal de guerre 14-18, Paris, Denoël, 1971
- DESCOTE, François,
Journal de guerre, avec tous les bobards qui circulent dans la troupe et ailleurs et aussi toutes les impressions naïves d'un débutant dans la guerre, Le Béal, 2015
- DRIEU La Rochelle, Pierre,
Textes retrouvés, Monaco, Éd. du Rocher, 1992
- DUVAL-ARNOULD,
Paul, *Crapouillots : Feuilles d'un carnet de guerre*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1916
- ESTRE, Henry,
D'Oran à Arras, impressions de guerre d'un officier d'Afrique,
Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1916
- FERRY, Abel,
Carnets secrets (1914-1918) : suivis de lettres et notes de guerre,
Paris, Grasset, 2005
- FROT, Paul,
Mon journal de la guerre 1914/1918 : du 15 juin 1917 au 11 novembre 1918,
Paris, Connaissances et Savoirs, 2005
- GENEVOIX, Maurice,
Ceux de 14, Paris, Éd. du Seuil, 1992
- GRANDHOMME, Jean-Noël,
Ultimes sentinelles : paroles des derniers survivants de la Grande Guerre,

- Strasbourg, la Nuée bleue, 2006
- GUENO, Jean-Pierre (dir.),
Paroles de poilus : lettres et carnets du front, 1914-1918, Paris, Libro France bleu, 1998
- GUIARD, Amédée,
Le carnet intime de guerre d'Amédée Guiard, Paris, Bloud & Gay, 1917.
- HEITZ, Herbert,
Der Kaiser rief uns in das Feld, Aus Siegestagen in West und Ost
Berlin, Zillesen, 1916
- HENNEBOIS, Charles, *Aux mains de l'Allemagne*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1917
- HENRIOT, Emile, *Carnet d'un dragon dans les tranchées (1915-1916)*, Paris, Hachette, 1918
- HUSTACH, Jean, *Brancardier à Verdun : journal inédit : juin-août 1916* ; JEANNENEY, Jean-Noël (dir.), Rome, Portapapale, 2016
- JUNGER, Ernst, *In Stahlgewittern*, Stuttgart, Klett-Cotta, 1990
- JUNGER, Ernst, *Kriegstagebuch*, Kiesel, Helmuth (dir.), Stuttgart, Klett-Cotta, 2010
- KREUTZ, Benedict,
Militärseelsorge im Ersten Weltkrieg : das Kriegstagebuch des katholischen Feldgeistlichen
Benedict Kreutz, Hans-Josef WOLLASCH (dir.), Mainz Matthias-Grünewald-Verl., 1987
- LABY, Lucien,
Les carnets de l'aspirant Laby, médecin dans les tranchées : 28 juillet 1914-14 juillet 1919, Sophie DELAPORTE (dir.), Paris, Bayard, 2013
- LA FREGEOLIERE, Renaud,
À tire d'ailes : carnet de vol d'un aviateur et souvenirs d'un prisonnier, Paris, librairie Plon, 1916
- LAPONCE, Fernand,
Journal de marche d'un artilleur de campagne, Bois-Colombes, l'auteur, 1971
- LAPORTE, Henri,
Journal d'un poilu, Paris, Mille et une nuits, 1998
- LARROUY, Maurice,
Les vagabonds de la gloire, Campagne d'un croiseur (août 1914-mai 1915), Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916
- LATZKO, Andreas, *Hommes en guerre : nouvelles*, Marseille, Montréal, Agone, Comeau & Nadeau, 1999
- LIBERMANN, Henri,
Ce qu'a vu un officier de chasseurs à pied, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916
- LINTIER, Paul,
Avec une batterie de 75. Ma pièce : souvenirs d'un canonnier 1914, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916
- MALLET, Christian,
Étapes et combats, Souvenirs d'un cavalier devenu fantassin 1914-1915, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916
- MAROT, Jean,
Première rencontre avec... Souvenirs de la mobilisation et des premiers mois de la guerre, Chalon-sur-Saône, Impr. du Progrès de Saône & Loire, 1926
- PERCIVAL, Martin,
Ceux de l'Aube rouge, journal de guerre d'un gars du 7-9, Nancy, Thomas, 1931
- PERGAUD, Louis,
Carnet de guerre, Paris, Mercure de France, 2011
- PERICARD, Jacques,
Ceux de Verdun, Paris, Payot & C^{ie}, 1917
- PERICARD, Jacques,
Debout les morts ! Face à face, Paris, Paris, Payot & C^{ie}, 1916
- PERICARD, Jacques,
Debout les morts ! Pâques rouges, Paris, Payot & C^{ie}, 1918
- RICADAT, Paul,
Petits récits d'un grand drame (1914-1918) : Histoire de mes vingt ans, Paris, La Bruyère, 1986
- RICHERT, Dominik,
Beste Gelegenheit zum Sterben 1914-1918 : meine Erlebnisse im Krieg 1914-1918, Angelika TRAMITZ und Bernd ULRICH (dir.), München, Verlag Knesebeck & Schuler, 1989.
- RICHTHOFEN Manfred von,
Der rote Kampfflieger, München, Matthes & Seitz Verl., 1977
- TORMANN, Otto,
Von der Maas bis an die Marne : Eine Erzählung aus dem Grossen Kriege, Stuttgart, Spemann, 1915

TUFFRAU, Paul,
*Quatre années sur le front :
carnets d'un combattant*,
Paris, Imago, 1998

WALCH, Achille,
*1914, un destin alsacien :
mes mémoires ou les aventures
variées du fils d'un pauvre homme*,
Neuilly, Atlande, 2016

WERTH, Léon,
Clavel soldat,
Paris, A. Michel, 1919

ZAVIE, Émile,
*Prisonniers en Allemagne
(septembre 1914-juillet 1915)*,
Paris, Chapelot, 1917

Non-combattants, témoignages

ALLARD, Jules,
Journal d'un gendarme : 1914-1916,
Montrouge, Bayard, 2010

BÄUMER, Gertrud,
Der Krieg und die Frau,
Stuttgart, Dt.Verl.-Anst, 1914

BÄUMER, Gertrud,
Heimatchronik während des Weltkrieges,
Berlin, Herbig, 1930

BÖHME, Margarete,
Kriegsbriefe der Familie Wimmel,
Dresden, Reißner, 1915

BRACKMANN, August,
*Aus der Fluchtbewegung in Ostpreußische Kriegshefte auf
grund amtlicher und privater Berichte*,
Berlin, Fischer, 1915-1917

CERFBERR DE MEDELSHEIM, Gaston,
Paris pendant la guerre,
Nancy Paris Strasbourg, Berger-Levrault, 1919

CHENU, Charles,
*De l'arrière à l'avant, chronique de la guerre, octobre
1914-décembre 1915*,
Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1916

COLETTE,
Les heures longues (1914-1917),
Paris, A. Fayard, 1917

DELECRAZ, Antoine,
*1914, Paris pendant la mobilisation,
notes d'un immobilisé : des faits, des gestes,
des mots... 31 juillet, 22 Août*
Genève, 1914

DEMAISON, Maurice,
Croquis de Paris (1914-1915),
Paris, Plon-Nourrit, 1917

ERZBERGER, Mathias,
Die Mobilmachung,
Stuttgart, Dt.Verl.-Anst, 1914

GERLACH, Hellmut von,
Die große Zeit der Lüge,
Charlottenburg, Verl. der Weltbühne, 1926

GLATZE, Dieter und Ruth,
*Berliner Leben 1900-1914 : eine historische Reportage aus
Erinnerungen und Berichten*,
Berlin, Rütten und Loening, 1986

HAFFNER, Sebastian,
Histoire d'un Allemand : souvenirs 1914-1933, Arles, actes
Sud, 2004

HERRIOT, Édouard,
Lyon pendant la guerre, Paris, PUF, 1925

HILDEBRAND, Karl,
*Ein starkes Volk. Eindrücke aus Deutschland
und von der deutschen Westfront
(Dezember 1914 und Januar 1915)*,
Berlin, Mittler, 1915

KESTIEN, Käte,
Als die Männer im Grabe lagen,
Frankfurt-am-Main, Societäts-Verlag, 1935

KOCH-WESERS, Erich,
*Kommunalpolitik im Ersten Weltkrieg :
die Tagebücher Erich Koch-Wesers 1914 bis 1918*,
Walter MÜHLHAUSEN (dir.),
München, Oldenbourg, 1999

LACROIX, Pierre,
*L'été 1914 à Lons-le-Saunier :
l'abbé Poulin et son journal*,
Dole, Société d'émulation du Jura, 1978

LE GOFFIC, Charles,
Bourguignottes et pompons rouges,
Paris, Georges Crès et cie, 1916

LE ROUGE, Marcelle,
*Journal d'une adolescence dans la guerre,
1914-1918*,
Paris, Hachette littératures, 2004

LE ROY, Clémence,
Sous le joug : journal de guerre 1914-1918, Dourd'Hal, F.
Belin, 2010

MAUBACH, Peter,
Neubrandenburg im 1. Weltkrieg (August 1914 bis November 1918): eine Zeitungsschau «Allgemeiner Mecklenburger Anzeiger - Neubrandenburger Zeitung»
65.-69. Jahrgang, Neubrandenburg, Regionalmuseum, 1996

PONCET, Alexandre,
Un prêtre aux armées : 1914-1918,
Louviers, Ysec, impr., 2011

STRUNK, Hermann,
Mobilmachung und Aufmarsch der Heere auf dem westlichen Kriegsschauplatz, Leipzig, Teubner, 1916

THIESSET, Henriette,
Journal de guerre, 1914-1920, Amiens, Encrage, 2012

Bibliographie

Ouvrages généraux Première Guerre mondiale:

AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane et BECKER, Annette,
14-18, retrouver la guerre, Paris,
Gallimard, 2000

AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane,
La guerre des enfants : 1914-1918,
Paris, Armand Colin, 2004

AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane,
Quelle histoire : un récit de filiation 1914-2014,
Paris, Seuil, Gallimard, 2013

BEAUPRÉ, Nicolas,
Les grandes guerres : 1914-1945,
Paris, Belin, 2012

BEAUPRE, Nicolas.
Écrire en guerre, écrire la guerre.
France-Allemagne 1914-1920.
Paris, CNRD, Éd., 2006.

BECKER, Annette,
La guerre et la foi : de la mort à la mémoire, 1914 - 1930,
Paris, Collin, 1994

BECKER, Annette,
Voir la Grande Guerre. Un autre récit (1914-2014),
Paris, Armand, Colin, 2014.

BECKER, Jean Jacques et KRUMEICH, Gerd,
Der Große Krieg. Deutschland und Frankreich, 1914-1918,
Essen, 2010.

BECKER, Jean-Jacques
et AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane,
La France, la nation la guerre. 1850-1920,
Paris, Sedes, 1995

BECKER, Jean-Jacques,
1917 en Europe : l'année impossible, Bruxelles,
Ed. Complexe, 1997

CAZALS, Remy,
La fin du cauchemar : 11 novembre 1918,
Toulouse, Éditions Privat, 2018

CHICKERING, Roger,
Das Deutsche Reich und der Erste Weltkrieg,
München, Beck, 2002

DUROSELLE, Jean-Baptiste,
La Grande guerre des Français : l'incompréhensible,
Paris, Perrin, 1994

FERRO, Marc,
La grande guerre : 1914-1918,
Paris, Gallimard, 1969

FRICKE, Dieter.
Handbuch zur Geschichte
der deutschen Arbeiterbewegung 1869 bis 1917.
Berlin, Dietz, 1987

GREVELHÖRSTER, Ludger,
Der Erste Weltkrieg und das Ende des Kaiserreiches,
Münster, 2004.

KRUMEICH, Gerd,
Die 101 wichtigsten Fragen - Der Erste Weltkrieg,
München, Beck, 2014

MIQUEL, Pierre,
Le chemin des dames,
Paris, Perrin, 1997

PANEL, Louis-Napoléon,
La Grande guerre des gendarmes : forcer, au besoin, leur obéissance ?
Paris, le Grand livre du mois, 2013

WINTER, Jay (dir.),
La Première guerre mondiale, Volume II, États,
et du comité directeur du centre international de
recherche de l'Historial de la Grande guerre, Péronne,
Somme. Coordonné par Annette BECKER,
Paris, Fayard, 2013.

Encyclopédies et dictionnaires

HIRSCHFELD, Gerhard, KRUMEICH,
Gerd, RENZ, Irina (dir.),
Enzyklopädie Erster Weltkrieg,
Paderborn München, Schöningh, 2009

AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane
et BECKER, Jean-Jacques,
Encyclopédie de la grande guerre.
1914-1918 : histoire et culture,
Paris, Bayard, 2004

Ute DANIEL, Peter GATRELL, Oliver JANZ,
Heather JONES, Jennifer KEENE, Alan KRAMER,
and Bill NASSON (dir.),
<< 1914-1918-online – International Encyclopedia
of the First World War >>,
Freie Universität Berlin, Octobre 2014

BEGHAIN, Patrice, BENOIT, Bruno,
CORNELOUP, Gérard, THEVENON Bruno (dir.),
Dictionnaire historique de Lyon,
Lyon, Ed. Stéphane Bachès, 2009

FIERRO, Alfred,
Histoire et dictionnaire de Paris,
Paris, Robert Laffont, 1996

Chemins de fer en guerre

BISHOP, D. et DAVIS, K.,
Eisenbahnen im Ersten und Zweiten Weltkrieg, München
1976.

- BLANC, André (dir.),
« Armées et chemins de fer en France »,
Revue d'histoire des chemins de fer, n° 15, Automne
1996, Paris
- CARRIERE, Bruno,
Général Bondil,
Commandant Capel,
Les transports militaires 1895-1995, 1995
- CRONIER, Emmanuelle,
« Les permissionnaires du front face aux cheminots
pendant la Première Guerre mondiale »,
Revue d'histoire des chemins de fer, 36-37,
2007, p. 91-105
- ERHARDT, Karl Will,
Unsere Eisenbahnen, Berlin, Siegismund, 1918
- FISCHER,
*Comment dura la guerre : souvenirs et réflexions sur l'entre-
tien des Armées françaises au moyen des chemins de fer de
1914 à 1918*
Paris, Charles-Lavauzelle, 1925
G. KLIEM, Peter, KLAUS, Noak,
Berlin Anhalter Bahnhof, Berlin, 1984,
Frankfurt am Main, Ullstein, 1984
- GALL, Lotha, POHL, Manfred,
*Die Eisenbahn in Deutschland : von den Anfängen bis zur
Gegenwart*,
München, Beck, 1999
- GERSTENBERGER, Heide,
*Zwischen Ankunft und Abfahrt:
Zur Geschichte des Bremer Hauptbahnhofs*,
Bremen, Ed. Temmen, 1989
- HAMP, Pierre,
La victoire mécanicienne
Paris, Nouvelle revue française, 1920
- HEINZE, Dieter.
*Räder rollen für den Krieg. Die militärische Nutzung
der Eisenbahn von den frühen Anfängen bis 1989*,
Leipzig, Engelsdorfer Verl., 2008
- HEUBES, Max,
Ehrenbuch der Feldeisenbahner,
Berlin, Verl. Tradition Kolk, 1931
- HÖRNEMANN, Daniel.
Eisenbahnen und Eisenbahner in zwei Weltkriegen.
Erfurt 2009
- KNIPPING, Andreas,
*175 Jahre Eisenbahn in Deutschland :
die illustrierte Chronik 1835 - 2010*,
München, GeraMond, 2010
- KNIPPING, Andreas,
Eisenbahn im Krieg :
im Dienste des Militärs 1848 – 1948, Munich, 2005
- LE HENAFF, Colonel
et BORNECQUE, Henri,
Les Chemins de fer français et la guerre
Paris, Nancy, Chapelot, 1922
- LE PROVOST, Gerard,
*La vieille Gare Montparnasse :
aperçu historique, photos et légendes*,
Paris, Impr. Latour-Maubourg, 1970
- MARCHAND, A.,
Les chemins de fer de l'Est et la guerre de 1914-1918, Paris,
Berger-Levrault, 1924
- MERCIER, Jacques,
La Gare d'Amiens. 1846-1986, Amiens, ARPDO, 1986
- PESCHAUD, Marcel,
Les chemins de fer allemands et la guerre,
Paris, Charles-Lavauzelle, 1927
- PESCHAUD, Marcel,
Les chemins de fer pendant la guerre 1914-1918,
Paris, Dunod, 1919 ;
- PESCHAUD, Marcel,
*Politique et fonctionnement des transports
par chemin de fer pendant la guerre*,
Paris, PUF, 1926
- PIERSON, Kurt.
Die Königliche Preussische Militäreisenbahn,
Stuttgart, Motorbuch Verl., 1979
- POURCHER, Yves,
« *Trains in World War I* »,
Historical reflections, vol 38, 1,
Spring, Berghahn Books 2012, p. 87- 104
- RAUCHENSTEINER,
Manfried, *Räder müssen rollen für den Krieg,
die Wiener Bahnhöfe im Ersten Weltkrieg*,
- ROHDE, Horst,
*Das Deutsche Feldeisenbahnwesen. Zweiter Band.
Die Eisenbahnen von Oktober 1914 bis zum Kriegsende*,
Hamburg, Mittler, 2010.
- SANTEN, Hermann,
Die Eisenbahnen im Kriege, Berlin, Kriegspresseamt, 1918
- SARTER, Adolph, *Die deutsche Eisenbahnen im Kriege*,
Stuttgart, Berlin, Leipzig, Dt. Verl.-Anst, 1930
- SAUGET, Stéphanie,
« Pour une histoire des usages détournés des gares pari-
siennes ou l'envers des grandes gares voyageurs »,
Revue d'histoire des chemins de fer, 38, 2008, p. 19-26
- SAUGET, Stéphanie,
*À la recherche des pas perdus.
Une histoire des gares parisiennes*,
Paris, Tallandier, 2009
- SCELLES Christiane,
Gare, atelier du voyage,
Paris, Rempart, 1993

Réfugiés et populations occupées

AMARA, Michael,
Des Belges à l'épreuve de l'Exil : les réfugiés de la Première Guerre mondiale ; France, Grande-Bretagne, Pays-Bas 1914-1918,
Bruxelles, Ed. de l'Univ. de Bruxelles, 2008

BECKER, Annette,
Les cicatrices rouges : 14-18, France et Belgique occupées,
Paris, Fayard, 2010

NIVET, Philippe,
Les réfugiés français de la Grande guerre, 1914-1920 : les «Boches du Nord»,
Paris, CFHM, 2004

Indiscipline, Mutineries

ROLLAND Denis, *La grève des tranchées : les mutineries de 1917*, Paris, Imago, 2005

BEAUPRÉ, Nicolas (dir.), JONES Heather (dir.) et RASMUSSEN Anne (dir.), *Dans la guerre 1914-1918 : accepter, endurer, refuser*, Paris, Les Belles Lettres, 2015

ROUX François, *La Grande Guerre inconnue : les poilus contre l'armée française*, Paris, Max Chaleil, 2006.

LOEZ, André (dir.) et MARIOT, Nicolas (dir.), *Obéir, désobéir : les mutineries de 1917 en perspective*, Paris, Éd. La Découverte, 2008

LOEZ, André,
14-18, les refus de la guerre une histoire des mutins,
Paris, Gallimard, 2010

OFFENSTADT, Nicolas,
Les Fusillés de la Grande Guerre et la mémoire collective,
Paris, éditions Odile Jacob, 2009

PEDRONCINI, Guy,
Les mutineries de 1917,
Paris, PUF, 1967

SMITH, Leonard V.,
Between mutiny and obedience : the case of the French Fifth Infantry during World War I,
Princeton, Princeton Univ. Press, 1994

Espace, lieu, voyage et interconnexions

AUGÉ, Marc, *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éd. du Seuil, 1992

AUTSCH, Sabiene, *Der Krieg als Reise : der Erster Weltkrieg – Innenansichten*, Siegen, Bösch, 1999

BACHMANN-MEDICK, Doris, *Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*, Hamburg Rowohlt Taschenbuch Verlag, 2011

GEISTHÖVEL, Alexa, KNOCH, Habbo, *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt-am-Main, 2005

LEFEBVRE, Henri, *La production de l'Espace*, Paris, Anthropos, 2000

MORSCHER Lukas, SCHEUTZ Martine, SCHUSTER Walter, *Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart: Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge*, Innsbruck, Wien, Bozen, Studien Verlag, 2013

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *Geschichte der Eisenbahnreise : zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München, Wien, Hanser, 1977

WUCHERPFENNIG, Claudia, *Bahnhof : (Stadt) gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel ; eine „neue kulturgeographische“ Analyse*, Oldenburg, BIS-Verl. der Carl-von-Ossietsky-Univ, 2006

Informations et censures

BERGER, Marcel, *Les secrets de la censure pendant la guerre*, Paris, Éd. des Portiques, 1932

DALBIN, Stephanie. *Visions croisées Franco-Allemandes de la Première Guerre Mondiale*, Bern, Lang, 2007

FISCHER, Heinz-Dietrich. *Pressekonzentration und Zensurpraxis im Ersten Weltkrieg*, Berlin, Spiess 1973

LIPP, Anne. *Meinungslenkung im Krieg*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003

Espionnage et phénomènes de guerre

BAVENDAMM, Gundula, *Spionage und Verrat : konspirative Kriegserzählungen und französische Innenpolitik ; 1914 – 1917*, Essen, Klartext, 2004

BOISSEL, Xavier et VIVIEN, Didier, *Paris est un leurre : la vraie histoire du faux Paris*, Paris, Inculte, 2012

VOIGT, Immanuel, *Stars des Krieges : eine biografische und erinnerungskulturelle Studie zu den deutschen Luftstreitkräften des Ersten Weltkrieges*, Berlin, Boston, De Gruyter Oldenbourg, 2019

GRENARD, Fabrice, *La France du marché noir (1940-1949)*, Paris, Payot, 2008

HEYMEL, Charolte, *Touristen an der Front. Der Kriegserlebnis 1914-1918 als Reiseerfahrung in zeitgenössischen Reiseberichten*, Berlin, Münster, Lit, 2007

TUOHY, Ferdinand, *Les mystères de l'espionnage pendant 1914-1918*, Paris, Edition française illustrée, 1921

PANEL, Louis-Napoléon, *Gendarmerie et contre-espionnage: 1914-1918*, Maisons-Alfort, Service historique de la Gendarmerie nationale, 2004.

Villes en guerre

BEAUPRÉ, Nicolas, *14-18, Lyon sur tous les fronts ! : une ville dans la Grande Guerre*, Milan, Silvanaeditoriale, 2014

DARMON Pierre, *Vivre à Paris pendant la grande guerre*, Paris, Fayard, 2002

DEMEULENAERE, Fernand, *L' Histoire de Douai et des environs : de 1914 à 1918*, Douai, G. Sannier Impr. commerciale de Douai, 1963

DRÜNER, Hans, *Im Schatten des Weltkrieges. 10 Jahren Frankfurter Geschichte von 1914-1924*, Frankfurt-am-Main, 1934.

HERRIOT, Édouard, *Lyon pendant la guerre*, Paris, PUF, 1925

KAEBER, Ernst. *Berlin im Weltkriege. fünf Jahre städtischer Kriegsarbeit*. Berlin, Trowitzsch, 1921

LEGRES, Aure, *Avignon 14-18 : la Grande Guerre sur tous les fronts*, Avignon, Archives municipales, 2014

MASSON, Paul, *Marseille la guerre*, Paris, PUF, 1926

METROT, Franck, PROST, Pierre, *La saône-et-Loire pendant la Grande guerre*, Saint-Avertin, Sutton, 2014

VOLKER, Ullrich, *Kriegsalltag : Hamburg im Ersten Weltkrieg*, Köln, Prometh-Verl, 1982

WINTER Jay, ROBERT Jean-Louis (dir.), *Capital Cities at war. 2, A cultural history*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 2007

Vue quotidienne et rapport civils-combattants

ALLARY, Eric, *La Grande Guerre des civils : 1914-1919*, Paris, Perrin, 2013

ARBOIS, Julien, *La vie quotidienne des poilus, témoignages intimes de la Grande Guerre*, Grainville, City Lights Books, 2014

CUBERO, José, *La grande guerre et l'arrière (1914-1919)*, Pau, Ed. Caim, 2007

DUCASSE, André ; MEYER, Jacques ; PERREUX, Gabriel, *Vie et mort des Français 1914-1918 : simple histoire de la grande guerre*, Paris, Hachette, 1962

HANS-Peter (dir.), *Kriegserfahrungen. Studien zur Sozial- und Mentalitätsgeschichte des Ersten Weltkrieg*, Essen, Klartext, 1997

HIRSCHFELD, Gerhard, KRUMEICH, Gerd, RENZ, Irina (dir.), *Keiner fühlt sich hier mehr als Mensch. Erlebnis und Wirkung des Ersten Weltkriegs*, Essen, Klartext,

HIRSCHFELD, Gerhard; KRUMEICH, Gerd; LANGEWIESCHE, Dieter; ULLMANN, MORIN-ROTUREAU, Évelyne (dir.), *Françaises en guerre : 1914-1918*, Paris, Autrement, 2013

PERREUX, Gabriel, *La vie quotidienne des civils en France pendant la Grande Guerre*, Paris, Hachette, 1966

POURCHER, Yves, *Les jours de guerre : la vie des français au jour le jour entre 1914-1918*, Paris, Hachette Littératures, 2008

ZIEMANN, Benjamin, *Front und Heimat : ländliche Kriegserfahrungen im südlichen Bayern ; 1914-1923*, Essen, Klartext-Verlag, 1997

Sentiments et relations femmes-hommes en guerre :

HAGEMANN, Karen, *Heimat-Front : Militär und Geschlechtsverhältnisse im Zeitalter der Weltkriege*, Frankfurt, Campus-Verlag, 2002

LE NAOUR, Jean-Yves, *Misères et tourments de la chair durant la Grande Guerre : les mœurs sexuelles des Français 1914-1918*, Paris, Aubier, 2002

LOEZ, André, « *Tears in the Trenches: A History of Emotions and the Experience of War* », in *Uncovered fields : perspectives in First World War studies*, Jenny Macleod and Pierre Purseigle (dir.), Boston, MA, Brill, 2004

SCHULTE, Regina, *Die Verkehrte Welt des Krieges : Studien zu Geschlecht, Religion und Tod*, Frankfurt am Main, Campus-Verlag, 1998

THOBEN, Claudia, *Prostitution in Nürnberg : Wahrnehmung und Maßregelung zwischen 1871 und 1945*, Nürnberg, Stadtarchiv, 2007

VIDAL-NAQUET, Clémentine, *Couples dans la Grande Guerre. Le tragique et l'ordinaire du lien conjugal*, Paris, Les Belles Lettres, 2014

Entrée en guerre et opinion publique :

BECKER, Jean-Jacques, *1914 : comment les Français sont entrés dans la guerre : contribution à l'étude de l'opinion publique, printemps-été 1914*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1977

GEINITZ, Christian, *Kriegsfurcht und Kampfbereitschaft : das Augusterlebnis in Freiburg ; eine Studie zum Kriegsbeginn 1914*, Essen, Klartext-Verlag, 1998

LINDEN, Marcel van der und MERGNER, Gottfried.
Kriegsbegeisterung und mentale Kriegsvorbereitung. Interdisziplinäre Studien. Berlin, 1991

STÖCKER, Michael,
«*Augusterlebnis 1914*» in *Darmstadt :
Legende und Wirklichkeit*,
Darmstadt, Roether, 1994

TUCHMAN, Barbara,
August 1914.,
Frankfurt am Main : Fischer Taschenbuch Verl., 1993

VERHEY, Jeffrey,
*Der «Geist von 1914»
und die Erfindung der Volksgemeinschaft*,
Hamburg, Hamburger Ed., 2000.

Thèses

BLAIN, Julien,
*Les trains sanitaires en France pendant les guerres de 1870,
de 1914-1918 et la campagne de mai-juin 1940*, thèse,
Université Paris VII Denis Diderot, 1994

CLOZIER, René,
La Gare du Nord, thèse,
Faculté des lettres de Paris, 1941

CRONIER, Emanuelle,
*L'échappée belle : permissions et permissionnaires du front à
Paris pendant la Première Guerre mondiale*,
thèse, U. Paris Panthéon-Sorbonne, 2005

DESPLANTES, Anne,
*Les grands réseaux de chemin de fer français pendant
et après la Première Guerre Mondiale : 1914-1921*,
thèse, U. Paris Nanterre, 1997

ELLENBERGER, Marc,
*La Compagnie des chemins de fer de l'Est
et la guerre de 1914-1918*,
Bures-sur-Yvette, 1975

LABBEZ, Florence,
*Les évacuations sanitaires par voie ferrée : historique,
actualités et perspectives*, thèse, Université de Franche-Comté,
1994

MALAVIALLE, Didier,
*Les chemins de fer français pendant la Première Guerre
Mondiale - Aspect économique et financier*,
Université de Montpellier III Paul Valéry, 1984

NOUAT, Romaric,
*Soigner la grande guerre :
Le service de santé aux Armées dans la 9^e région militaire
durant la Première Guerre mondiale*, thèse,
Université de Tours, 2016

PUIG, Pascal,
*Les chemins de fer à voie métrique et leur utilisation
sur le front par l'armée française durant la Première Guerre
Mondiale*, thèse, Université de Montpellier, 1991

RIBEILL, Georges,
*Les cheminots en guerre Le personnel des compagnies de
chemins de fer*, Tome 2,
thèse, École nationale des ponts et chaussées,
Noisy-le-Grand, 1988

Articles, publications

LOEZ, André, «*Mots et cultures de l'indiscipline :
les graffiti des mutins de 1917*»,
Genèses, 2005/2, n° 59, p. 25-46

AUDAS, Nathalie,
«*De l'espace fonctionnel à l'espace vécu :
les modes d'appropriation affective d'un archétype du non-
lieu, la gare*», in Colloque, *Espaces de vie, espaces-jeux :
entre investissements ordinaires et mobilisations politiques*,
Université Rennes 2, 2008

FOUILLET, Bruno.
«*La ville de Lyon au centre des échanges
de prisonniers de guerre (1915-1919)*»,
Vingtième Siècle. Revue d'histoire, vol. no 86, no. 2,
2005

GENSBURGER Sarah,
«*Introduction*», *Genèses*, 2013/3
n° 92, «*Localiser le passé*» p. 2-5.

Services de santé, assistance et engagements genrés

BÄUMER, Gertrud,
Die deutsche Frau in der sozialen Kriegsfürsorge,
Gotha, Perthes, 1916

BERNBECK, Wilhelm,
Der Lazarettzug „Großherzogin von Hessen“,
Darmstadt, Winter, 1915

CROIX-ROUGE française,
*Société de secours aux blessés militaires.
Son œuvre en gare de Rennes 1914-1919*,
Rennes, Oberthur, 1919

D'ALIX, Andrée,
Le rôle patriotique des femmes,
Paris, Perrin, 1914

*Der Bayerische Lazarettzug N°2, welcher auf Befehl S. M. d.
Königs Ludwig III. v. Bayern unter Mitw. d. Deutschen Mu-
seums ausgerüstet u. S. M. d. Deutschen Kaiser z. Verfügung
gestellt wurde*, München, Bruckmann, 1915

ECKART, Wolfgang U.,
*Die Wunden heilen sehr schön Feldpostkarten
aus dem Lazarett 1914*
Stuttgart, Steiner, 2013

EYDOUX-DEMIANS, M.,
Note d'une infirmière. 1914,
Paris, Plon, 1915

GANDEBEUF, Jacques ,
Adrienne Thomas : le fantôme oublié de la gare de Metz,
Metz, Éditions Serpenoise, 2009

GUTTMANN, Barbara,
Weibliche Heimarmee : Frauen in Deutschland 1914-1918,
Weinheim : Dt. Studien-Verl., 1989

HEIDERS, Wilhelm, *Erster Weltkrieg : Aufzeichnungen
aus Feldzug und Lazarett*,
STORZ, Dieter (dir.), Essen, Klartext Verl., 2014

HELYS, Marc,
Cantinière de la Croix-Rouge,
Paris, Perrin, 1917
*Le service de santé aux armées, les trains sanitaires in
Le Mois littéraire et pittoresque*,
Paris,
<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32817762d>

MORILLON, Marc, FALABREGUES, Jean-François,
Le service de Santé 1914-1918
Paris, B. Giovanangeli, impr. 2014

PANKE-KOCHINKE, Birgit,
*Frontschwester und Friedensengel : Kriegskrankenpflege im
Ersten und Zweiten Weltkrieg ; ein Quellen- und Fotoband*,
Frankfurt am Main, Mabuse-Verl., 2002

RIESENBERGER, Dieter, *Für Humanität in Krieg und
Frieden*, Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht, 1992

ROGER Noëlle,
Le train des grands blessés,
Paris, Neuchâtel, Attinger frères, 1916

ROUSSEL-LEPINE José,
*Une ambulance de gare :
croquis des premiers jours de guerre (août 1914)*,
Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916

SOMMER, Walter,
Im Lazarettzug ; Stimmungsbilder von Walter Sommer,
Neustadt a.d. Haardt, Meininger, 1915

THOMAS, Adrienne,
Aufzeichnungen aus dem Ersten Weltkrieg : ein Tagebuch,
SCHOLDT, Günter (dir.), Köln, Weimar, Wien, Böhlau,
2004

THOMAS, Adrienne,
Die Katrin wird soldat,
München, Goldmann, 1988

VIET, Vincent,
*La santé en guerre, 1914-1918 :
une politique pionnière en univers incertain*,
Paris, Sciences po, les presses, 2015

VOß, Hedwig,
*Im Dienste des Roten Kreuzes :
Erlebnisse und Eindrücke aus dem Weltkrieg 1914*,
Stuttgart, Seifert, 1915

ZINECKER, Wolfgang,
Lazarettstadt Braunschweig : 1914 – 1918,
Mammendorf, Pro-Literatur-Verl., 2006

Bahnhofsmissions

KIRCHHOF, Astrid Mignon
<...Wer einmal anfing an diesem Liebeswerk zu bauen, der
hört nimmer auf.> *Der Internationale Verein der Freun-
dinnen junger Mädchen und sein deutscher Ableger. 1877-
1918* », in: *Ariadne*.
Forum für Frauen- und Geschlechtergeschichte, 49 (2006),
pp. 58-63

KIRCHHOF, Astrid Mignon,
*Das Dienstfräulein auf dem Bahnhof. Frauen im öffent-
lichen Raum im Blick der Berliner Bahnhofsmission 1894-
1939*, Stuttgart, Steiner, 2011.

NIKLES, Bruno W.,
*Soziale Hilfe am Bahnhof : Zur Geschichte der Bahn-
hofsmission in Deutschland (1894- 1960)*, Freiburg im
Breisgau, Lambertus, 1994

REUSCH, Wolfgang,
*Bahnhofsmission in Deutschland 1897 - 1987 :
Sozialwissenschaftliche Analyse einer diakonisch-caritativen
Einrichtung im sozialen Wandel*,
Frankfurt am Main, Lang, 1988

THIELE, Dora,
*Nach Berlin! : Aufführung für junge Mädchen ;
aus dem Leben und Treiben der Bahnhofsmission*,
Berlin-Dahlem, Verb. Evang. Dt. Bahnhofsmission, 1918.

THIELE, Dora,
*Wohin? : Bilder aus der Bahnhofsmission ;
nach dem Leben gezeichnet*,
Berlin-Dahlem, Verb. Evang. Dt. Bahnhofsmission, 1918.

Romans

BARBUSSE, Henri,
Le Feu : journal d'une escouade, Paris, Flammarion, 1916

BARBUSSE, Henri.
Das Feuer. Leipzig, 1966.

CHAINED, Pierre,
*Mémoires d'un rat :
(Suivis des) Commentaires de Ferdinand,
ancien rat des tranchées*,
Paris, Tallandier, 2008

DORGELES, Roland,
Les croix de bois,
Paris, A. Michel, 1919

DRIEU, La Rochelle,
Gilles,
Paris, Gallimard, 1939
ENGELHARDT Wilhelm,
Kleiner Knigge für Heimkehrende Sieger,
Berlin, 1918

KÖPPEN, Edlef,
Heeresbericht,
Reinbek bei Hamburg, Rowohlt, 1992

NAEGELEN, René,
Les suppliciés,
S.l., Colbert, 1966

REMARQUE, Erich Maria.
Im Westen nichts Neues.
Köln, 1998.

REMARQUE, Erich-Maria
À l'ouest rien de nouveau,
Paris, Librairie Générale Française, 1988

REMARQUE, Erich-Maria,
Après,
Paris, Gallimard, 1931

VAILLANT-COUTURIER, Paul,
Une permission de détente,
Paris, Flammarion, 1919

VAN ÖSTEREN, Friedrich Werner,
Ein Kriegsurlaub : Roman,
Berlin, Ullstein, 1916

ZOLA, Émile,
La Bête humaine,
Paris, Gallimard, 1977

LEXIQUE ET ABRÉVIATIONS

Lexique franco-allemand

Bahnsteigsperre : barrière d'accès au quai

Besatzungsheer : les troupes qui n'étaient pas directement au front mais dans les services des *Etappe* et en Allemagne

D-Zug : train rapide car il ne marque l'arrêt que dans les gares importantes

Das Gesetz über den vaterländischen Hilfsdienst (Hilfsdienstgesetz) : Service d'aide patriotique (plan Hindenburg)

Eisenbahn-Baukompanie (EBK) : compagnies de construction du chemin de fer (pionniers)

Fahrplan : fiche horaire des trains

Feldeisenbahnwesen : chemin de fer de campagne

Hamsterer : personne s'adonnant à l'activité de Hamstern

Hamstern : acheter des produits de première nécessité directement au producteur

Heimat : la patrie

Hilfdienstpflichtige : personne soumise au service d'aide patriotique

Kasino : mess ou cantine militaire

Kriegsamt : office de guerre

Landsturm et Landwehr : armées territoriales allemandes

Lazarett : hôpital militaire

Liebesgaben : dons en tout genre. Mot composé de don (*gabe*) et d'amour (*liebe*)

Militär-Eisenbahn-Direktionen (MED) : direction militaire du chemin de fer

Militärurlauberzug (MUZ) : train de permissionnaires

Nachurlaub : prolongement de permission

Nationaler Frauendienst : service national des femmes

Oberste Heeresleitung (OHL) : le commandement suprême de l'Armée allemande

Sammelbahnhof : gare de rassemblement (gare régulatrice)

Transportkommando : force de police militaire qui accompagne les trains de permissionnaires et permissionnaires agricoles

Übergangswirtschaft : économie de transition

Urlaubersammelbahnhof : gare de rassemblement de permissionnaires

Urlaubssperre : suspension de permission

Weiterleitungsstellen ou Hilfsweiterleitungsstellen : gare régulatrice (GR)

Abréviations

GQG : Grand Quartier Général

DCA (*Flugzeug-Abwehr-Geschütz*) : défense contre les aéronefs

DTMA : direction des transports militaires aux armées

DCF : direction du chemin de fer

CFC : chemin de fer de campagne

DA : direction de l'arrière.

SM : station-magasin

PN : passage à niveau

Table des matières

INTRODUCTION	9
MILITARISATION ET PREMIÈRES CIRCULATIONS	31
Prise de contrôle et défense du réseau	37
Prise de contrôle	38
Zonage du territoire et circulations	47
GVC et <i>Bahnschutz</i>	54
Bombardements	78
Maintenance et exploitation du réseau	109
Évacuations, constructions, destructions	110
Gares Régulatrices	123
Personnels	132
En route vers le front	144
Mobilisations et départs	144
Destinations inconnues	179
Arriver au front	183
Les réseaux s'adaptent aussi aux civils	191
Évolutions du trafic civil	191
Départs des étrangers	204
Fuyards	210
PERMISSIONS ET AUTRES DÉPLACEMENTS	216
Voyage entre deux fronts	220
Revenir et repartir	221
Déroulement théorique du voyage en permission	238
Séparations des différentes catégories de voyageurs	243
Accueils, installations et orientations	267
Contacts illicites et indisciplines	277
Prostitution	278
Écrits et paroles contestataires	288
Scènes du mécontentement	305
CONSÉQUENCES DE LA GUERRE SUR LES ESPACES FERROVIAIRES	347
Espaces de nouvelles, sources d'informations	351
Curieux	353
Rumeurs	360
Espionnite	369
Journaux et affiches	390
Espaces de réception des victimes	397
Réfugiés	399
Route de l'évacuation	414
Croix-Rouge	420
<i>Bahnhofsmissions</i>	446
Les grands blessés rapatriés	474
Les conséquences de la guerre à outrance	505
<i>Urlaubsperr</i> e (suspension de permission)	507
Évacuation des territoires occupés	514
Plaintes des cheminots allemands	519
<i>Hamster</i> et marché noir,	527
Risques et accidents	537
CONCLUSION	551
Sources	563
Bibliographie	579
Annexes	589

Annexes

Annexe 1 :

Service de Garde des Voies de Communications.
Annexe n° 1 de l' instruction pour les postes.

Annexe 2 :

Rapport sur le bombardement de la gare d'Épernay dans la nuit du 15 au 16 mars 1918. (SHAT, 16 N 2826)

Annexe 3 :

Cheminot Belge devant la gare du Nord (Fonds du photographe Charles Lansiaux de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris. Photo 197-25298-6)

Annexe 4 :

Groupes d'amis et séparations devant la gare de Lyon (Lansiaux photos 40-73686-18 et 60-73686-19)

Annexe 5 :

DELTEIL, Joseph, *Les Poilus*, Paris, Grasset, 1926, Chapitre II, « La naissance du poilu », p. 40-44

Annexe 6 :

Journal de guerre de François Descotte, p. 91-93

Annexe 7 :

Affiche avis transport gratuit (reprise du trafic commercial) Lansiaux photo 148-73685-13

Annexe 8 :

Canines des deux drapeaux. (Photo du service de presse du GQG et cartes postales, SHAT 16 N 2404)

Annexe 9 :

Demande d'enquête auprès de soldats mutinés (SHAT, 16 N 1541)

Annexe 10 :

Tableau des incidents dans la zone d'action de la gare régulatrice de Troyes d'avril à début juillet 1916 (SHAT, 16 N 2816)

Annexe 11 :

Rapport du commissaire militaire de la gare de Jessains sur le comportement des permissionnaires, 5 juillet 1916 (SHAT, 16 N 2816)

Annexe 12 :

Consigne relative à la discipline dans les trains de permissionnaires, 8 juillet 1917 (SHAT, 16 N 2851)

Annexe 13 :

DUVAL-ARNOULD, Paul, *Crapouillots : Feuilles d'un carnet de guerre*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1916, p. 150 à 154

Annexe 14 :

Groupement de curieux (Lansiaux photo 321-73698-28 et 315-73698-20)

Annexe 15 :

Signes relevés sur les trains allemands (BayHStA, STv. GenKdo 1.AK 1341 : Zeichen u. Aufschriften an Eisenbahnwagen.)

Annexe 16 :

Réfugiés en fuite et arrivée à Paris (Lansiaux photo 455-25298-16 et gallica)

Annexe 17 :

Autorisation pour la quête en gare (Lansiaux photo 483-73694-10)

Annexe 18 :

Liste des personnalités ayant reçu un coupe-files pour la réception des grands blessés rapatriés, mai 1916 (AD Rhône, 1 M 157)

Annexe 19 :

Récapitulatif des attaques aériennes sur la gare de Metz-Sablon du 17 mai au 15 juin 1918 (BArch, R 4201/145)

Annexe 20 :

REMARQUE, Erich-Maria, *Après, Paris*, Gallimard, 1931 p. 178-183

Annexe 21 :

Achille Walch, 1914, *un destin alsacien : mes mémoires ou les aventures variées du fils d'un pauvre homme*, Neuilly, Atlande, 2016, p. 185-186

ANNEXE N° 1⁽¹⁾.*Précautions à prendre pour circuler sur la plate-forme du chemin de fer.*

Ne jamais avoir la tête enveloppée d'un capuchon ou de tout autre effet couvrant les oreilles et pouvant empêcher d'entendre les trains. Porter le ceinturon par-dessus les effets pour qu'ils ne flottent pas.

Éviter de suivre la voie et longer de préférence la clôture du chemin de fer en dedans ou en dehors. Quand il est nécessaire de suivre la plate-forme, marcher en dehors des rails, le plus à droite possible de la ligne.

À l'approche d'un train, s'arrêter, se placer à 1 m. 50 au moins en dehors des rails du côté extérieur et prendre la position du soldat reposé sur l'arme en faisant face au train, jusqu'à ce qu'il soit passé.

Pour traverser les voies, s'assurer qu'aucun train n'est en vue par devant ou par derrière et se porter rapidement de l'autre côté de la ligne; ne pas traverser en avant des trains en marche, à moins de 500 mètres de distance pendant le jour et dès que ces trains sont en vue pendant la nuit.

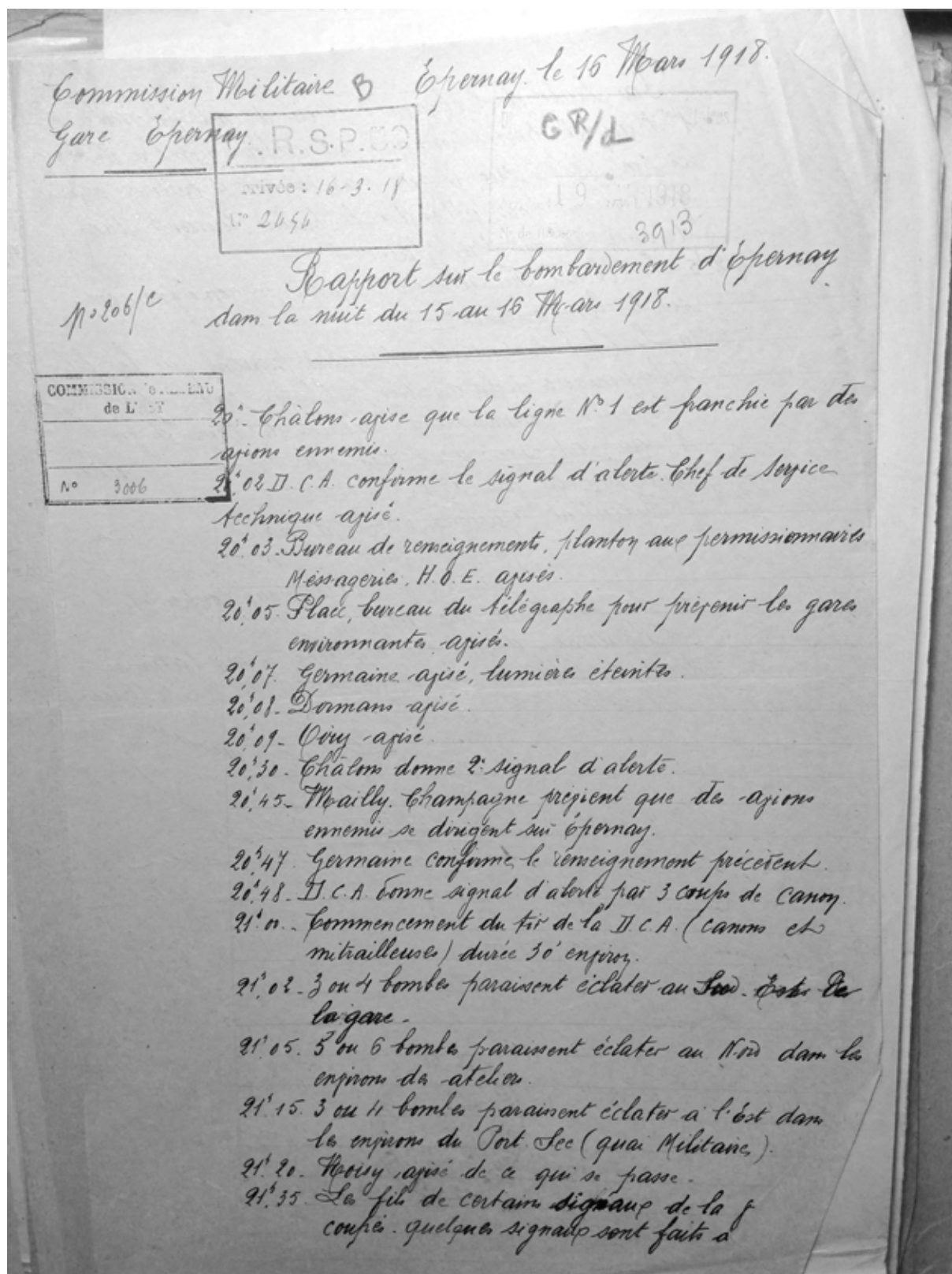
Ne pas s'engager sur les ponts et viaducs et dans les tunnels quand un train est en vue pour les traverser, marcher rapidement, s'abriter à l'approche d'un train dans une niche ou sur une plate-forme d'évitement.

Ne jamais pénétrer dans les souterrains ayant plus de 100 mètres de longueur que sous la conduite d'un agent du chemin de fer.

Sur les lignes à une seule voie, un surcroît d'attention est nécessaire en avant et en arrière pour ne pas se laisser surprendre par les trains ou machines qui peuvent marcher dans les deux directions.

(1) Cette annexe doit être constamment affichée dans le poste.

Annexe 1 :
Service de Garde des Voies de Communication.
Annexe n° 1 de l'instruction pour les postes.



Annexe 2-1 :
Rapport sur le bombardement de la gare d'Épernay dans la nuit du 15 au 16 mars 1918.
(SHAT, 16 N 2826)

Par suite de l'obscurité et du départ précipité du 1^{er} train de permissionnaires, un certain nombre de ceux-ci sont restés sur le quai, qu'ils ont d'ailleurs évacué facilement pour attendre le train suivant dans lequel ils ont fait place.

21^h5. Le Colonel Régulateur demande des renseignements sur le bombardement.

22^h10. Le Chef de poste du spécialiste prieux que les fils téléphoniques de la direction de Châlons sont coupés.

Bombes commues sur la emprise du Chemin de fer.
1^o au Port Sec: deux, dont une sur le talus, une autre sur la voie N^o 1.

Résultat: quelques wagons détériorés.
quelques rails - d' -
quelques fils de signaux coupés, etc.

2^o Sur le terrain des ateliers: Nip.

Résultat: dégats peu considérables aux bâtiments
traces de projectiles sur le matériel déposé à l'extérieur.

E. J. Régulateur

(a quai C'encl. D.T.M.A. 3^e)
N^o 9.090 = Bureau du Commissaire militaire du
Ressort de l'Est - Suite à cinquième réunion téléphonique
du 15 Mars soir -

Voilà le Sec 17 Mars 1918
Le Colonel Com^{te} Reg



Annexe 2-2:
Rapport sur le bombardement de la gare d'Épernay dans la nuit du 15 au 16 mars 1918.
(SHAT, 16 N 2826)

4-EPF-04-0452

1914

LANSIAUX VII 7

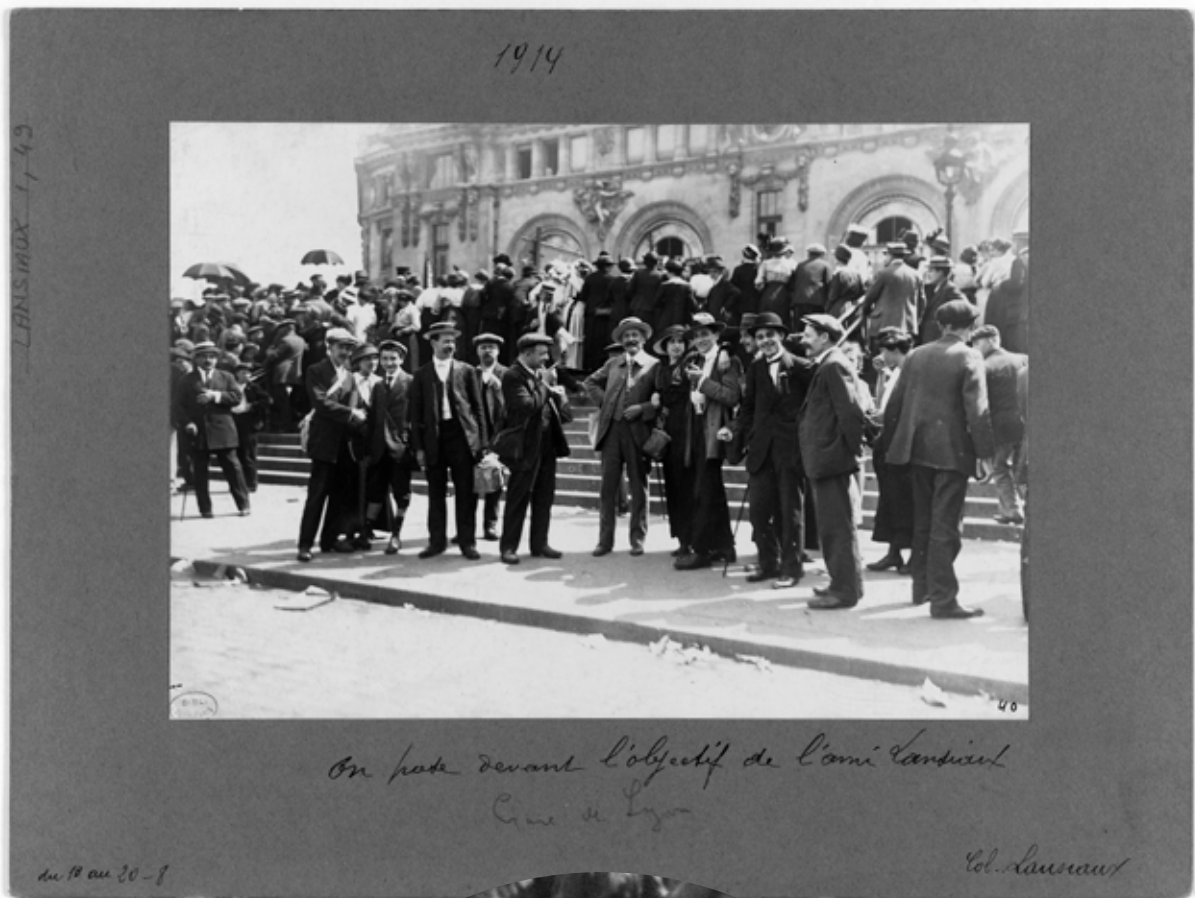


*Paris du Nord. Au centre du groupe un cheminot belge qui avec ses collègues
confères a ramené à Paris toutes les locomotives belges*

du 20 au 30 Août

Col. LANSIAUX

Annexe 3 :
Cheminot belge devant la gare du Nord (Fonds du photographe Charles Lansiaux de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris. Photo 197-25298-6)



Annexe 4 :
Groupes d'amis et séparations devant la gare de Lyon (Lansiaux photos 40-73686-18 et 60-73686-19)



Annexe 4:
Groupes d'amis et séparations devant la gare de Lyon (Lansiaux photos 40-73686-18 et 60-73686-19)

Le 1^{er} août, la France devient une gare. Chaque colline abritait un chemin de fer, chaque village une station. De Brest à Nice et de Dunkerque à Bordeaux, ce n'était qu'un immense train. Tout le monde prit le train : les territoriaux le long des voies, les conscrits dans les convois. Les cerveaux de l'État-Major étaient penchés sur des wagons, sur des tunnels. L'esprit des mères voyageait sur les rails.

Dans la lande bretonne, entre les calvaires, roulaient les tortillards à coiffes dans un bruit d'océan. Les lignes basques étaient pleines de bérets. Le Massif Central charriait tous ses fouchtras à travers les champs de choux. Et le long de la Méditerranée, allaient les petits trains du Midi, ruisselants de ténors et de vins. Sous le soleil, sous la brume, la France mobilisait ses enfants. Chaque coin expédiait ses plus beaux gosses (car la Mort, cette femelle, aime les beaux gosses), chaque terre sa plus fine fleur (car le Squelette aime les fleurs). Les villages donnaient leurs coqs de village, et les fermes leurs grands clairs gars. Toute la France se dépouillait de son sang, qu'elle expédiait par wagons-réservoirs du côté des ensanglantements. On faisait le tri, et le dessus du panier était pour la mort. La mort se réservait la plus belle portion de la vie. Devant des haies de territoriaux, défilaient les enfants suprêmes, l'essence de la nation, sa joie et sa fleur, sa substance de prédilection, son rêve de choix !

Ces grands gosses rouges de santé, tout éblouis d'air large et de longs voyages, riant à pleines gueules dans leurs gros costumes des dimanches, ces beaux garçons couverts de baisers de filles et de peaux d'anges, chauds de compagnonnages et de vins, lâchés avec leurs insoucis et leurs musettes de jambons vers l'aventure au fond des espaces : quelle épatante vision de vie !

Tout cela se déversait à Paris. La gare de l'Est était la gare de France. Dans le brouhaha des grandes fièvres du monde, les mobilisés cassaient la croûte sur les quais luisants d'huiles. Ils étaient assis sur les marchepieds des wagons, sur les ballasts exsangues, dans un déluge de boîtes de sardines et de belle humeur, les godillots sur le fromage et le litre de pinard près du cœur, dans un éclair de couteaux et de dents, gaillards et goguenards, doux et violents avec leurs larges mains et leurs larges yeux.

Ils s'interpellaient de l'Ardèche à Caen - hé ! faon de pomme ! - ils mangeaient avec appétit dans un fracas de gaudriole.

Annexe 5 :
DELTEIL, Joseph, *Les Poilus*, Paris, Grasset, 1926, Chapitre II, « La naissance du poilu », p. 40-44

16 Novembre. (1915)

Sommes relevés des avant-postes et allons cantiner à Chenevières. Y restons jusqu'au 2 Décembre.

J'avais écrit à Maman de venir, mais arrivée à Nancy, elle n'a pu obtenir un laissez-passer pour Chenevières, alors elle est rentrée à Lyon après m'avoir prévenu.

J'en fait part au Capitaine de Lancesseur qui après avoir réfléchi, établit une sorte de laissez-passer signé de lui, dont je ne me rappelle plus le libellé. Confiant, je télégraphie à Maman qui répond en indiquant le jour et l'heure de son arrivée à Nancy. Le jour dit, je pars à pied de Chenevières pour aller prendre un train à Lunéville (12/13^H) qui me mènerait à Nancy.

Entre Saint-Clément et Lunéville, je suis doublé par une camionnette qui s'arrête à quelques mètres devant moi. J'en vois sortir une tête coiffée d'un képi et 4 galons et qui m'interpelle «Où allez-vous, Lieutenant ?»

«Lunéville»

«Bon, Alors vous montez, j'y vais aussi»

«Merci, mon commandant.»

Une fois installé, le dialogue s'engage.

«Qu'est-ce que vous allez faire à Lunéville ? La bringue ?

Après un peu d'hésitation, je réponds

«Je vais à Nancy chercher ma femme !»

«Ah ! Et d'où vient-elle»

«De Lyon» lui répondis-je

«Mais alors ! Son train s'arrête à Blainville, inutile d'aller jusqu'à Nancy. Voilà, ce que vous allez faire. Je reste à Lunéville, alors mon chauffeur vous conduira à Blainville. Là, dès l'arrivée du train, mon chauffeur y monte par un bout et vous par l'autre. Comment s'appelle-t-elle votre femme ? Madame Descote. Alors, continue-t-il mon chauffeur l'appelle dans tous les compartiments, vous ne risquez pas de la manquer, si elle est réellement dans le train.»

«Merci, mon Commandant»

Il nous quitte et nous filons. A l'arrivée, du train, le chauffeur et moi nous grimpons dans les wagons pour visiter les compartiments. C'est le chauffeur qui l'a trouvé. Maman a été plutôt surprise d'être interpellée ainsi par un soldat, mais le soldat lui a dit à l'oreille «Votre mari est là». Mais tout n'était pas fini...À la porte de la gare, un civil demande à Maman «Votre laissez-passer Madame? Je présente le papier du Capitaine et il répond d'un air narquois : «Ce papier n'a aucune valeur». Cependant après l'avoir relu, il me demande :

«Qui est-ce qui l'a signé ?»

«C'est mon Capitaine»

«Ah ! Comment s'appelle-t-il,»

«Capitaine de Lancesseur»

«De Lancesseur? Reprends-t-il. Vous avez de la veine, et comment va-t-il ? Faites lui toutes mes amitiés .Filez vite»


«Merci»

Je ne me rappelle plus son nom mais maman s'en est toujours souvenue. En sortant de la gare, nous sautons dans la camionnette et nous voilà partis jusqu'à Chenevières.

L'officier à 4 galons était le directeur du service du Trésor et postes de la Division.

LANSIAUX 1, 13

1914

MINISTÈRE DE LA GUERRE  MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

A la population du Gouvernement Militaire de Paris

AVIS TRANSPORT GRATUIT

A partir du 19 août, le trafic ordinaire sera repris sur la plupart des lignes de chemin de fer, réseau de l'Est excepté. Une affiche apposée en temps utile donnera l'indication des trains qui ne pourraient être établis.

Les personnes nécessaires habitant Paris et la banlieue seront admises dans les trains en partance, sur la présentation du **BILLET GRATUIT**, qui sera délivré sur certificat du maire, établi dans les conditions désignées par une circulaire.

Les bénéficiaires des allocations réservées aux personnes remplissant les obligations de soutien de famille, en vertu de la loi du 5 août 1914, pourront toucher cette allocation dans les résidences qu'elles auront choisies, sauf à l'étranger.

Le Préfet de la Seine
M. DELANNEY.
Le Préfet de Police
HENNION.

Au et devant :
 Le Gouverneur Militaire de Paris,
MICHEL.

Paris, le 3 Août 1914.

4-EPF-041-0012

Ordonnance de police.

du 30 août

Col. Laisance

Annexe 7 :
Affiche avis transport gratuit (et reprise du trafic commercial) Lansiaux photo 148-73685-13



Annexe 8-1 :
Canines des deux drapeaux. (Photos du service de presse du GQG et cartes postales, SHAT 16 N 2404)



Annexe 8-2 :
 Canines des deux drapeaux. (Photos du service de presse du GQG et cartes postales, SHAT 16 N 2404)

DIVISION

29 Octobre 1917

Services Spéciaux
Affaires Politiques

10 /SRA.2

à Monsieur le L.Colonel MALVY
Commandant le 119^e Régiment d'Infanterie
sous couvert de Monsieur le GENERAL Cdt l'Armée

NOYON

Dans un compte-rendu en date du 5 Octobre 1917, vous signalez que les nombreux soldats reçus par votre régiment à la suite des mutineries de Juin, et qui proviennent du 370^e RI ne font aucune difficulté pour reconnaître qu'ils ont été "roulés" par des meneurs.

Il serait extrêmement utile d'obtenir des précisions sur ce sujet. Vous voudrez donc bien interroger les soldats auxquels vous faites allusion, soit en présence de leur Command de Compagnie, soit en présence du Capitaine Adjudant Major, et me transmettre le procès-verbal de leurs déclarations, dûment signé et certifié. - Vous demanderez à ces soldats ce qu'ils entendent par "avoir été roulés", à quels meneurs ils font allusion, civils ou militaires; le sens général des propos tenus par ces meneurs et des instructions qu'ils ont pu donner; si des imprimés ont été distribués, lesquels, par qui, quelle était leur origine? Comment étaient-ils parvenus aux lignes? Vous tacherez de savoir si les meneurs ont fait allusion à un mouvement général préparé à PARIS, dans quel milieu, dans quel but. - Si un mot d'ordre n'a pas été apporté par certains permissivistes, - si l'on ne se trouvait pas en présence d'un mouvement concerté dans l'Armée et si, notamment, il n'a pas été affirmé aux mutins qu'un certain nombre d'unités (lesquelles?) avait adhéré au mouvement.

Vous vous efforcerez de recueillir les déclarations des hommes d'une façon aussi concrète et précise que possible, et vous voudrez bien me faire parvenir ces comptes-rendus par la voie hiérarchique, sous le timbre du Bureau des Services Spéciaux (Affaires Politiques).

Lucie Poudron

Annexe 9:
Demande d'enquête auprès de soldats mutinés (SHAT, 16N1541)
Annexe 10-1:

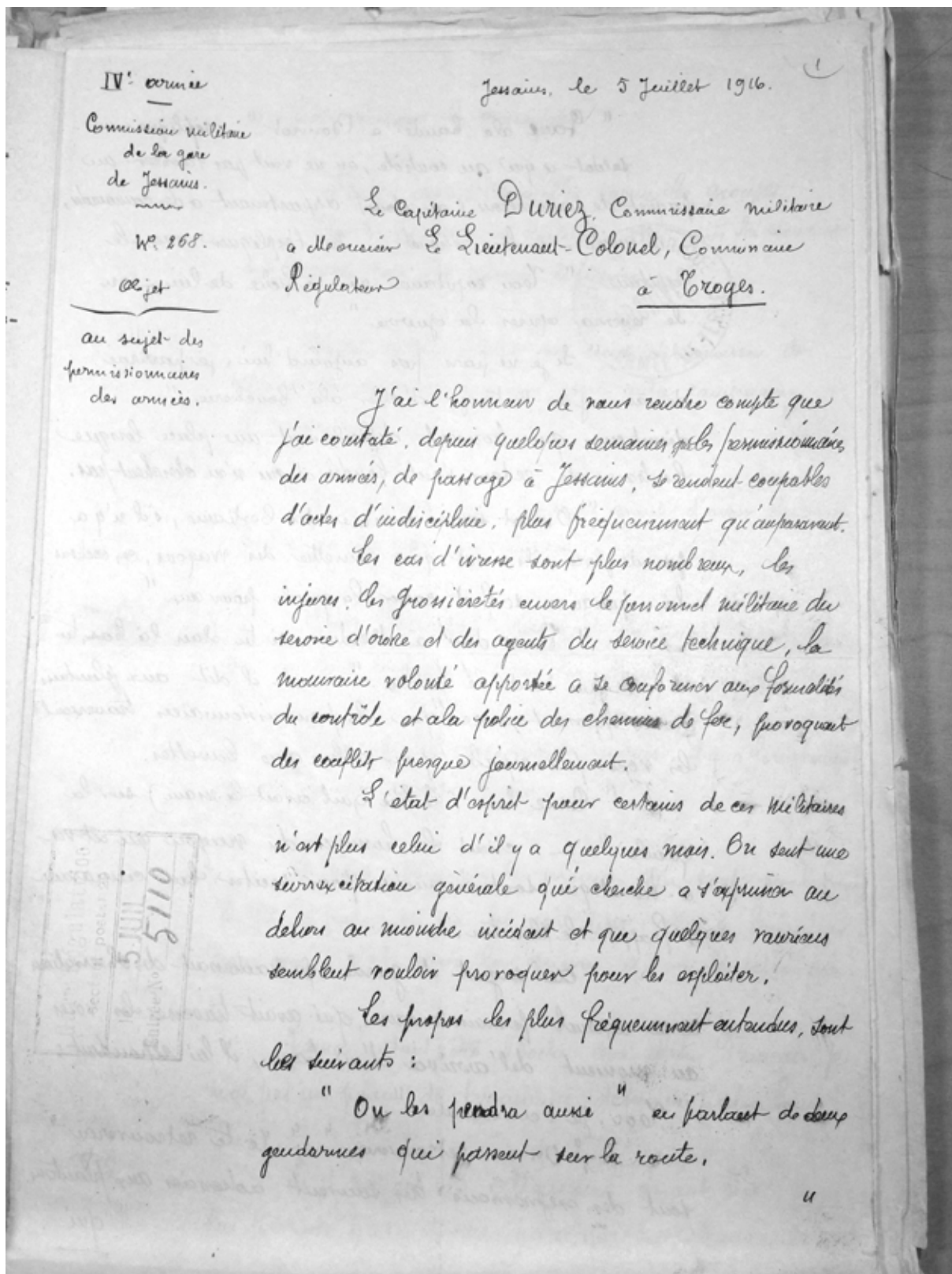
Dates	Gares	N° de train et Heure	Nature de l'incident	Noms des auteurs de l'incident et unité à laquelle ils appartiennent	Observations (Sanction, suite donnée etc.)
2010 25 avril	<u>Troyes</u>	56000 18 ^h 35	Foie de fromages et de viande fournie	Fouquet des 115 ^e 351 ^e 175 ^e 351 ^e Infanterie	autour non retrouvé, est combattu après le départ du train
23	<u>Comme-Brienne</u>		Altercation entre Chef de Gare et soldats du 1 ^{er} CRG (dit 1 ^{er} CRG)		affaire classée (ordre du 1 ^{er} Rég ^{mt} Régulateur
25	<u>Troyes</u>	DG 2	Querelle grave dans le train entre soldats Falguier et Deboutoux	Deboutoux 417 ^e Inf ^{te} Falguier 1 ^{er} Rég ^{mt} mobile travailleur	transmis aux corps intéressés avec demande de punition sévère
30	<u>Troyes</u>	sur quai	lige d'un fût de bois ébéné par un militaire d'un coup de baïonnette	auteur non retrouvé	Autopsie faite après le départ
3 mai	<u>Comme-Brienne</u>	R.P. 13 ^h 34	Primaud et insultes à 2 employés de la C ^{ie}	Boire Louis 25 ^e 1 ^{er} Chapeau à pied	Bois transmis au C ^{ie}
11	<u>St-Florentin</u>	en gare	Foie de bouteilles Champagne	Militaires 75 ^e Infanterie	transmis à St-F. Par le Duc pour être au C ^{ie} de l'unité. Enquête faite au C ^{ie} Pendant de 20 jours d'arrêt au 1 ^{er} Régulateur Pendant est le détail (Compte rendu au C ^{ie} Général GDF par lettre 1381 du 6 Juin 1916)
18	<u>Arbonval</u>	JJ	Foie de fait d'un militaire sur le Chef de Halle	Delobel aspié 301 ^e Inf ^{te}	15 jours de prison par le Commissaire Régulateur
26	<u>Troyes la Ville</u>	en gare	Impureté (urine) sur un GYC qui a été lavé & emballé	Péregaud 24 ^e 110 ^e CRG	10 jours de prison par le C ^{ie} Reg.
26	<u>Troyes</u>	"	Scandale, ivresse par hommes à détachement de renfort	Renfort à destination du 90 ^e Inf ^{te}	deux transmis au G ^{al} est le G ^{al} CA L.P. 64
9	<u>Comme-Brienne</u> près Reims	G.D. - 4000	Coup de fusils tirés de la voiture PLM n° 2180 - arrêt du train par signal d'alarme tiré par un officier flaci d'autre autre voiture (PLM C 15332)	auteur non trouvé Détachement de Jouaves	enquête faite à l'arrivée à Compiègne mais sans résultat
	<u>Saviers</u>	DG 3	Signal d'alarme tiré par le soldat Simon, le soldat Pêche ayant ouvert la portière pendant la marche et s' 'tant blessé au bras	Soldats Pêche et Simon du 4 ^e Jouaves	transmis à G.C. I. Par le Duc
	<u>Domilly</u>	DG 3	Signal d'alarme tiré par les 2 voitures C 4092 et 5278 par des colonniers ne paraissant pas s'être rendu compte de leur acte	Soldats Colonniers étrangers	transmis suite
27	<u>Compiègne</u> Km. 17/024 au lieu de la gare de Valmy	R.N. 4002 Paris - 1 ^{er} fench ^{te}	Signal d'alarme tiré par un militaire qui se trouvait en état d'ivresse. L'incident a été relevé en cours de route, intervenant à peu près nulle des divers chefs de service et C ^{ie} des différents stations où les incidents se sont produits successivement (la Perre - St-Nicolas - Valmy St-Genoul)	non précité au rapport	Aucune suite, l'incident des militaires n'ayant pas été fait. Le rapport de 1 ^{er} est parvenu au G ^{al} de Reims que le 2 ^e juillet

Tableau des incidents dans la zone d'action de la gare régulatrice de Troyes d'avril à début juillet 1916 (SHAT, 16 N 2816)

Date	Gares	Numéro de train et Heure	Nature de l'incident	Noms des auteurs de l'incident et unité à laquelle ils appartiennent	Observations (Sanction, date de mise en liberté)
6 Juin	Musé tri au lieu 139000 entre Nalut et Selongny	267 4013 20 ^h 5	Signal d'alarme tiré par joueur sans raison C 5316	Non déterminé	
8	entre Selongny et Selongny	DG 3	Deux coups de fusil tirés sur G.T. sans raison à l'instar de l'instar dans la nuit. Une barrique est jetée par le P. l'instar. La gare de Selongny.	Joueurs du dépôt de Selongny et le Commandant de la gare de Selongny.	Compte rendu adressé au P. l'instar par lettre 2001 du 9 Juin
10	Aix en Othe	57014	Signal d'alarme actionné	Serrurier, parke et Estillac	auteurs non déterminés
14	entre Foulain et Chamond et entre Foulain et Brocy	DG 4	Coups de fusil tirés par le 2 ^e avec cartouches à blanc	Soldat Leroux 37 ^e Comp. qui a tiré à blanc. Serrurier qui a remis les cartouches.	Entre 12 J. prison Serrurier c/du Col. Est. Dépôt
17	Aix en Othe	57 59091 13 ^h 45	Signal d'alarme tiré par soldats qui se tiraient au fusil le Compagnon (C 4112)	auteurs non identifiés (parke et Estillac)	
20	Selongny	DG 3 21 ^h 53	Coups de fusil	détachement de joueurs	Lettre du P. l'instar au DCF sous le n° 4027 du 22 Juin
23	Sommereux	R.F. 22 ^h 22	Fol de 2 coups de fusil tirés par deux agents et un agent.	Serrurier et non identifiés	Sans suite actuelle. affaire en cours
29	Jalaviac	Rocade	Incivilité, tapage sur voie publique, altercation avec la police de la gare	Guilbert Jules H. Joueurs Berceux Louis M. Plémeur	Remis tous deux à la garde armée de Soudun
30	Rouvilly huit Brocy	DG 3 21 ^h 30	Foie de part de la personne du chef de train en gare Rouvilly par 2 joueurs. A la suite de l'arrêt de Rouvilly, enquête tenue en gare Brocy. Bouillat et à l'arrivée, tentatives d'arrestation des délinquants qui finalement réussit à capturer en se rendant au détachement et qui n'ont pu être arrêtés. Le détachement entier était en désordre et en état d'ébriété, l'officier le commandant le commandait à peine et n'a pris aucune mesure de police.	Homme d'un détachement de 150 joueurs commandé par un adjudant-chef nouveau parmi ces hommes. Les joueurs provenaient en grande partie du 1 ^{er} Régiment et à destination du 2 ^e .	Sans suite actuelle pour les délinquants non identifiés jusqu'à présent. Sanction à l'échelle qui a tenté d'échapper les coupables.
2 Juillet	Jessains en gare		Fol d'une Capote, mulet, bédon, portefeuille d'un camarade, état de désobéissance	Leclère Julien Traçon du 60 ^e Rég. infanterie S.P. 22	Le coupable a été remis entre les mains du 60 ^e de la Gendarmerie Département de Soudun, le 2 Juillet

(Il faudrait à ces incidents ajouter tous ceux qui n'ont pas fait l'objet de rapports, mais qui sont quotidiens, bruit, tapage dans les gares, insubordination aux agents, aux sentinelles etc.)

Annexe 10-2 :
Tableau des incidents dans la zone d'action de la gare régulatrice de Troyes d'avril à début juillet 1916 (SHAT, 16 N 2816)



IV^e partie

Jessains, le 5 Juillet 1916.

Commission militaire
de la gare
de Jessains.

N^o 268.

Le Capitaine Duriez, Commissaire militaire
à Monsieur Le Lieutenant-Colonel, Commissaire
Régulateur à Croges.

Objet

au sujet des
permissionnaires
des armées.

J'ai l'honneur de vous rendre compte que
j'ai constaté, depuis quelques semaines, par les permissionnaires
des armées, de passage à Jessains, se rendant coupables
d'actes d'indiscipline, plus fréquemment qu'auparavant.

Les cas d'ivresse sont plus nombreux, les
injures des permissionnaires envers le personnel militaire du
terron d'ordre et des agents du service technique, la
mauvaise volonté apportée à se conformer aux formalités
du contrôle et à la police des chemins de fer, provoquant
des conflits presque journaliers.

L'état d'esprit pour certains de ces militaires
n'est plus celui d'il y a quelques mois. On sent une
surexcitation générale qui cherche à s'exprimer au
delà du milieu incident et que quelques ravisseurs
semblent vouloir provoquer pour les exploiter.

Les propos les plus fréquemment entendus, sont
les suivants :

" On les prendra aussi " en parlant de deux
gendarmes qui passent sur la route.

"

Annexe 11- 1 :
Rapport du commissaire militaire de la gare de Jessains sur le comportement des permissionnaires, 5 juillet 1916
(SHAT, 16 N 2816)

" Gare à la bande à Bonnot " réplique un
 sergent à qui on contrôle, on ne veut pas toucher un
 paquet de permissions (au retour) appartenant à des camarades,
 il insiste - on lui répond - Va l'expliquer avec le
 Capitaine " Tu es capitaine ou se fiche de lui - on
 le verra après la guerre "

" Si je ne pars pas aujourd'hui, je partirai
 demain, j'ai le temps d'aller à la boucherie "
 disent ceux qui trouvent difficilement une place lorsque
 les trains de retour sont bondés et qui n'en cherchent pas.

" On est servi comme des bestiaux, s'il n'y a
 pas de place, ils n'ont qu'à remettre des wagons, car cochons
 là, puisqu'on se fait casser la queue pour eux "

" Mais donc à Verdun, si tu étais là bas, tu
 ne ferais pas tout le malin. " dit-il aux plantons
 qui s'opposent à ce que les permissionnaires traversent
 les voies principales pour aller aux toilettes.

" Cane lui (le lité qui avait la main) sur la
 queue " - crient les hommes du wagon qui est vis-
 à-vis et qui sont descendus pour exciter leur camarade
 à frapper le planton.

Un sergent de garde qui advenait de observations
 à un caporal permissionnaire, qui avait traversé les voies
 au moment de l'arrivée d'un train, il lui répondait :

" Vois, je t'en garde "

" On se retrouvera " " Je te retrouverai "
 tout des expressions très sautes adressées aux plantons
 qui

Annexe 11-2 :
 Rapport du commissaire militaire de la gare de Jessains sur le comportement des permissionnaires, 5 juillet 1916
 (SHAT, 16 N 2816)

3
qui font observer les conséquences.

Propos divers recueillis parmi les groupes :
Plus la guerre sera longue, plus après la secousse sera terrible pour les qu'on les lèvera.

Plutôt le tourniquet ou nous délasser des officiers, que de recommencer une autre campagne d'hiver.

Je ne quitterai pas Jossais avant d'avoir descendu 3 ou 4 de ces sales emburgeois.

C'est Poicarré qui fait la guerre, c'est lui qui la fait continuer avec les Ministres. Et Joffe donc!

Si les officiers gagnaient moins, il y a longtemps que la guerre serait finie!

Ce sont toujours les mêmes qui sont sur le front, les fils à papa ou ne les voit pas, aller se faire tuer pour eux, c'est après la guerre qu'on les retrouvera!

J'aimerais autant être Boche que d'être Français, je n'ai pas un pouce de terrain à défendre, je n'ai rien!

Si je voyais un Allemand devant moi, je ne lui tirerais pas dessus, parce que les Allemands sont non

Annexe 11-3 :
Rapport du commissaire militaire de la gare de Jessains sur le comportement des permissionnaires, 5 juillet 1916 (SHAT, 16 N 2816)

4 /
nos frères.

Dans les tranchées on ne voit aucun riche, ce sont les
faucres ouvriers qui se font tuer. Nous ne sommes que
des imbéciles, on devrait lever la croix en l'air pour
coquer sur ceux qui font faire la guerre et sur les
officiers. Je suis anarchiste et même après la guerre, je
resterai anarchiste.

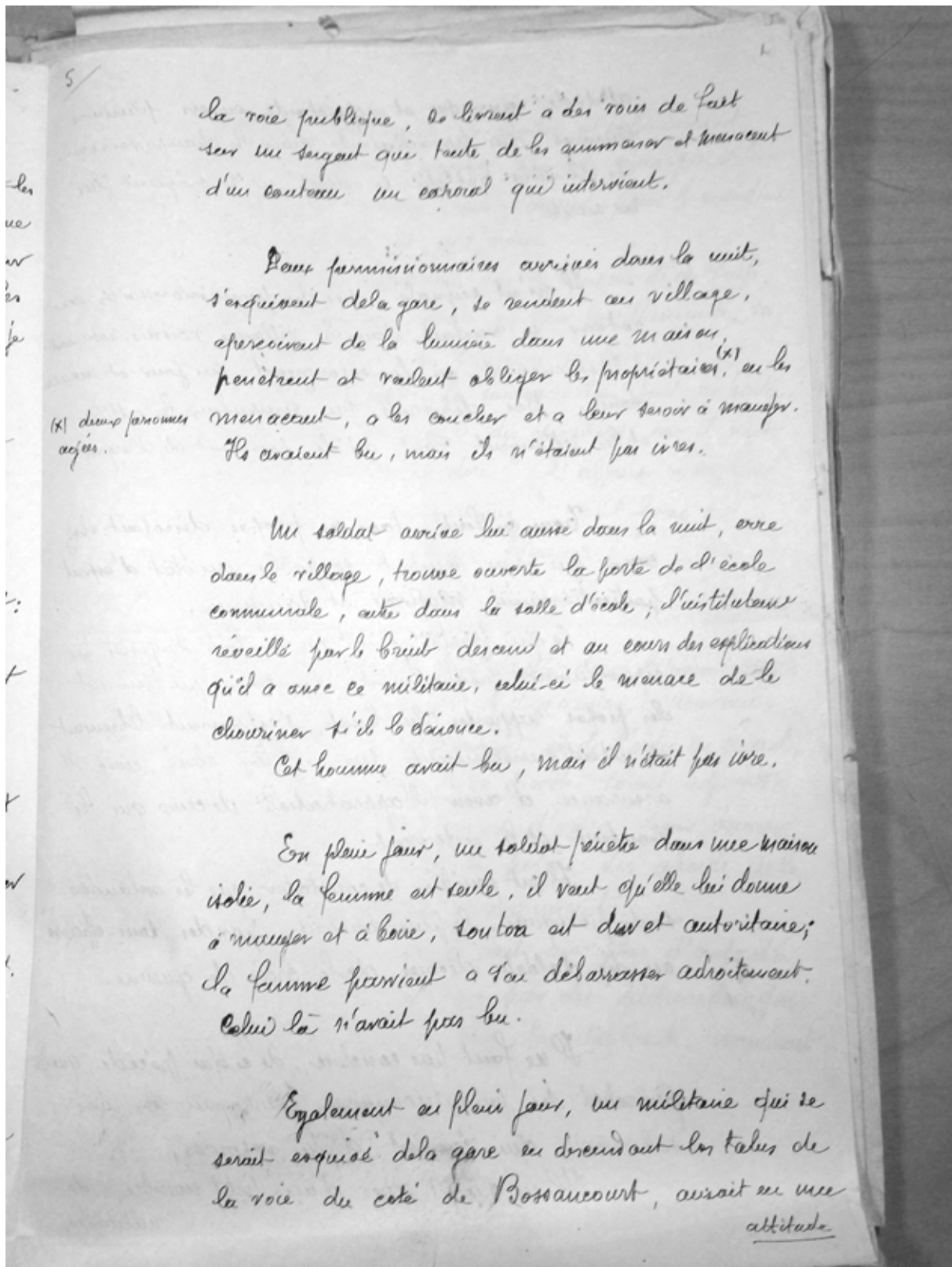
Les expressions "Paches" sont communément
employées pour désigner les officiers et tous les
grades en général.

Des faits plus graves se sont produits récemment:
Un déserteur arrêté, qui, en outre, s'était
approprié la capote d'une permissionnaire qui contenait
10 francs renfermés dans une poche et qui n'ont pas été
retrouvés, disait:

"La guerre, c'est une guerre de chiquardais, tout
le monde chiquarde. Les riches, volent des millions
et moi on me reproche de prendre une capote - Garnier
et Bonnot ont eu fait moins qu'eux,

Ce soldat avait la croix de guerre avec étoile d'argent.

Deux soldats, ayant l'un et l'autre la croix de
guerre avec étoile de bronze, sont en état d'ivresse,
font du tapage dans un café parce que le patronne
leur refuse à boire, causant du scandale sur
la



Annexe 11- 5 :
Rapport du commissaire militaire de la gare de Jessains sur le comportement des permissionnaires, 5 juillet 1916
(SHAT, 16 N 2816)

attitude équivoque et acquiescente envers plusieurs
femmes qui travaillaient dans les champs voisins.
Ces derniers ont dû se retirer, ne se croyant plus
en sécurité.

Il m'a été signalé, que des permissionnaires en
retour, se rendent dans les villages voisins, notamment
à Bossancourt, où ils séjournent un jour et même
deux. Les débiteurs peu scrupuleux les attirent
et les retiennent tant qu'ils possèdent de l'argent.

Tous ces faits, tous ces propos dénotent chez
ceux qui s'en rendent coupables, un état d'esprit
particulièrement mauvais et dangereux.

Ce qui frappe, c'est que ces faits et gestes se
reproduisent fréquemment, que ceux qui tiennent
des propos rapportés plus haut, s'expriment librement
et intentionnellement sur un ton élevé, avec l'
assurance d'avoir l'approbation de ceux qui les
écoutent et les entourent.

Il est possible de constater que les orlaudes
sont provoqués, le plus souvent, par des sous-officiers
ou des soldats décorés de la croix de guerre.

Il ne faut pas conclure, de ce qui précède, que la
généralité des permissionnaires partagent les idées
subversives qui viennent d'être exposées.

Il ne s'agit que d'un petit nombre de
militaires

militaires, néanmoins, ce nombre est suffisamment élevé et surtout bruyant. pour être remarqué et faire couvrir des craintes dans l'avenir, pour le maintien de la discipline et de l'ordre.

Il est regrettable que les témoins de ces faits, semblent par leur silence ou leur pusillanimité, se solidariser avec ces auteurs de désordre.

D'autre part, la surexcitation peut, en partie, résulter de la longueur des opérations, car il n'est pas rare d'entendre dire " L'affaire n'en finit pas, nous y passons tous " ou bien -
" à quoi ça nous sert de se battre ? "

En raison des faits relatés dans le présent compte rendu, j'ai l'honneur de demander, à nouveau, dans l'intérêt de la discipline et de l'ordre au général, que des gendarmes de la prévôté soient adjoints au personnel du service d'ordre, pour assurer la surveillance et la police des abords de la gare et des villages environnants.

Ce service serait fait avec plus d'autorité par des gendarmes que par des patrouilles, qui ne peuvent pénétrer chez les débitants, manquant de moyens efficaces.



Annexe 11-7 :

Rapport du commissaire militaire de la gare de Jessains sur le comportement des permissionnaires, 5 juillet 1916 (SHAT, 16 N 2816)

Paris, le 8 juillet 1917.

CONSIGNE RELATIVE A LA DISCIPLINE
dans les trains de permissionnaires.

Discipline des trains
de permissionnaires.

L'Instruction Ministérielle N° 2.649 K. du 28 janvier 1917 a spécifié au § 43, 1^{er} alinéa, que dans les trains militaires, il doit toujours y avoir des chefs de wagon et de compartiment.

Il importe que cette prescription soit strictement exécutée, et que chaque compartiment, autant que possible, soit placé sous la surveillance d'un gradé.

La présente consigne a pour but de préciser :

- 1^o les dispositions de détail à prendre pour l'encadrement des trains de permissionnaires ;
- 2^o le rôle du Commandant de la garde de police et des chefs de wagons.

I. — ENCADREMENT DES TRAINS DE PERMISSIONNAIRES

Le Commissaire Militaire de la gare de départ désignera des chefs de wagon parmi les sous-officiers permissionnaires. Il les répartira dans les wagons du train, en commençant par ceux de tête ; les sous-officiers qui se trouveraient en excédent seraient répartis entre les différents compartiments, le plus ancien sous-officier dans le grade le plus élevé étant chef de wagon, les autres étant chefs de compartiment.

Si le nombre des sous-officiers est inférieur au nombre des wagons du train, le Commissaire Militaire fera monter les permissionnaires d'abord dans les wagons pourvus de chefs.

Le Commissaire Militaire prendra le nom, le grade et le numéro du Corps des sous-officiers, chefs de wagon et de compartiment, le n° du wagon ou du compartiment dont la surveillance leur a été confiée, et remettra une liste portant ces indications à l'officier commandant la garde de police.

Il fera connaître par téléphone au Commissaire Militaire de la station la plus voisine les n° des wagons déjà pourvus de chefs de wagon et la place de ces wagons dans la composition du train. Cet officier procédera comme il a été dit pour la station de départ, en désignant, parmi les sous-officiers, qui partent de sa gare, des chefs de wagon pour ceux qui n'en sont pas encore pourvus, ou en répartissant ces sous-officiers entre les compartiments des wagons déjà pourvus d'un chef.

Les mêmes dispositions seront appliquées par toutes les Commissions de gare du trajet, où un arrêt est prévu, et par les Commissaires Militaires des gares de triage.

Le Commandant de la garde de police du train joindra à son rapport la liste des chefs de wagon et de compartiment.

Dans les gares où il n'y a pas de Commissaire Militaire, le Commandant de la garde de police procédera comme il est dit ci-dessus en tout ce qui concerne la désignation des chefs de wagon et de compartiment.

100/7A

II. — ROLE DU COMMANDANT DE LA GARDE DE POLICE ET DES CHEFS DE WAGON ET DE COMPARTIMENT

Le Commandant de la garde de police est responsable de l'ordre et de la discipline de son train.

Il est secondé dans cette tâche par les chefs de wagon et de compartiment.

Le Commandant de la garde de police prête son concours aux Commissaires Militaires de gare chargés de faire respecter les consignes militaires et techniques par toutes les troupes de passage.

Dans les gares dépourvues de Commissaires Militaires, il assure lui-même le respect de ces consignes.

Au départ, et dans chaque gare où un stationnement est prévu, il se présente au Commissaire Militaire, ou, à son défaut, au chef de gare, et il en reçoit l'indication de la durée exacte de l'arrêt et des consignes locales.

Dans les gares dépourvues de détachement de police, la garde de police en tient lieu pendant le stationnement du train.

Le Commandant de la garde de police fait alors placer des factionnaires, si cela est nécessaire, pour empêcher les hommes de circuler sur les voies, d'entrer dans les buffets ou buvettes, si l'entrée en est interdite, de sortir des gares ou des espaces réservés au stationnement des permissionnaires.

Lorsque l'entrée des buffets ou buvettes est autorisée, toutes les mesures sont prises pour éviter l'encombrement et le désordre.

Le Commandant de la garde de police doit empêcher les permissionnaires de gêner le service des agents des gares ou des trains; s'opposer à toute dégradation du matériel des trains ou des locaux des gares, et à toute déprédation de marchandises.

Il doit interdire tous chants ou cris séditieux, tout déploiement d'insignes ou drapeaux interdits, ainsi que l'emploi de toute arme ou engin.

Le Commandant de la garde de police est tenu, lorsque les hommes sont sur les quais, de les faire remonter immédiatement en wagon, à la demande du Commissaire Militaire, ou, à défaut, du chef de gare.

Les chefs de wagon et de compartiment sont responsables à leur tour de l'ordre et de la discipline dans le wagon ou le compartiment dont la surveillance leur est confiée.

Ils prennent note, au départ, des noms, numéro matricule et numéro de l'unité des hommes de leur wagon ou compartiment.

En cours de route, ils veillent spécialement à l'exécution des consignes qui visent l'interdiction des chants ou cris séditieux, le déploiement d'insignes ou drapeaux interdits, l'emploi de toute arme ou engin.

Ils doivent, en outre, notamment, empêcher les hommes de boire avec excès; leur interdire d'ouvrir les portières pendant le trajet, de descendre du train en cas d'arrêt en pleine voie; empêcher toute dégradation du matériel des trains, tout jet de pierres, de bouteilles ou d'autres objets sur les voies.

Tout permissionnaire en état d'ébriété ou qui, malgré les avertissements qui lui sont donnés, contrevient aux consignes ou excite ses camarades à y contrevenir, est remis sur place ou à la plus prochaine station, suivant le cas, au détachement de police de la gare, ou, à défaut, à la garde de police du train.

Nota. — Un exemplaire de la présente consigne sera remis, par les soins du Corps, à chaque officier ou adjudant désigné pour commander la garde de police d'un Train de Permissionnaires.

Le bonheur m'abasourdissait. J'allais donc la revoir sûrement Celle à qui, dans une horrible veillée de séparation, j'avais cru dire à jamais adieu, Celle dont l'amour fort et vaillant me rendait si fier et m'avait si bien soutenu, réconforté depuis la prenaissais pas encore.

L'heure du départ arriva; mes compagnons me menèrent à la gare; j'avais presque honte, en les laissant là, de l'intensité trop visible de ma joie.

On nous empila dans un train, dix par compartiment; dans le mien, toutes les armes étaient représentées; bientôt la connaissance fut faite, la glace rompue, les grades suffisamment oubliés et le train s'ébranla. C'était vrai... la permission!

Quel train! Mes aïeux, où est-elle votre élégante et rapide diligence qui ne s'arrêtait qu'à tous les carrefours!

Notre omnibus, lui, je vous le jure, ne

manqua pas un garde-barrière, pas un G. V. C., pas un ouvrage d'art sans le saluer d'une pause; quand il arrivait dans une halte, il faisait quelques heures de « sur place » et dans une grande gare..., il capeyait sous petite vapeur une demi-journée ou une demi-nuit.

Et encore, si, appliquant le principe généralement admis, le train avait pris la ligne droite comme étant le plus court chemin d'un point à un autre!

Mais nous, pour aller des environs de Saint-Mihiel à Paris, nous allâmes dîner à Verdun, coucher à Bar, visiter Sainte-Menehould, souper à Dijon, échouer à Troyes et toujours « au grand complet ».

A n'en pas douter, des gens de l'arrière fussent morts cent fois avant la fin du parcours, mais nous, les poilus, qui en avions vu bien d'autres, pas un instant nous ne laissâmes abattre notre bonne

humeur. D'ailleurs, au fond, le voyage ne nous sembla durer que trois nuits et deux jours et quand on avait par trop de fourmis dans les jambes — je ne suis pas de Marseille — on descendait, on faisait un kilomètre aux côtés du train, cela desserrait les camarades et soulageait toujours d'autant la sympathique et brave locomotive aux cuivres rutilants, qu'époumonnait ses quelque soixante wagons.

En frères, on partageait les provisions et grâce à des ruses d'apaches, on trompait astucieusement la paternelle surveillance des commissaires de gare pour aller quérir à chaque arrêt du liquide indispensable.

Dans une grande gare dont j'ai perdu malheureusement le nom, cela faillit tourner mal. Le commissaire s'était, paraît-il, levé sur le mauvais pied; aussi quand il vit, du train à peine arrêté, un essaim bleu horizon déferler vers les sor-

ties, bidon au poing, il crut son autorité de chef terriblement compromise et nous fit barrer la route par un peloton de territoriaux, baïonnette au canon. Il y eut un gros désappointement, voire de sourds murmures et des regards furibonds accompagnèrent le digne homme dans la retraite que, son forfait commis, prudemment il fit au fond de son bureau.

Mais alors, ô sublime union sacrée, de tous les recoins de la gare, nous vîmes accourir tout le personnel disponible : cantonniers, chauffeurs du dépôt, mécanos, garde-barrière, aiguilleurs, tous et y compris un amour de petite distributrice de billets. En un clin d'œil, des chaînes s'établirent jusqu'au bistro de la place pour éteindre l'immense incendie de notre soif... Chaînes d'autant plus sympathiques que nous ne pûmes payer un seul litre par-

Annexe 13-2 :

DUVAL-ARNOULD, Paul, Crapouillots : Feuilles d'un carnet de guerre, Paris, Plon-Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916, p. 150 à 154

vides et quelque peu narquois, mais scrupuleusement fidèles à leur consigne qui était seulement de ne pas nous laisser passer.

Et quand, Monsieur le commissaire, l'heure du départ approchant, sortit de sa tanière, il crut devenir fou : les assoiffés de tout à l'heure avaient tant de pinard qu'ils abreuyaient généreusement leurs géoliers !

« Paname ! » Une immense et gavroche clameur jaillit du train tout entier ; la locomotive, plus poitrinaire que jamais, exhalant ses derniers soupirs à fendre l'âme, s'engagea en cahotant dans les voies du terminus.

Ah ! la poésie insoupçonnée de cette entrée dans Paris ! Nous avons vu certes bien des riants paysages, des vallons ombreux, des coquets villages, dans notre voyage au long cours. Aucun site ne nous parut si charmant, ni si émouvant que la perspective de Paris s'éveillant dans la fumée des trains !

Instantanément les wagons furent vides et nous fûmes nous empiler aux contrôles.

Un quart d'heure après, nous nous donnions un bref rendez-vous quatre jours plus tard sous la grande horloge.

Annexe 13-3 :

DUVAL-ARNOULD, Paul, Crapouillots : Feuilles d'un carnet de guerre, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1916, p. 150 à 154



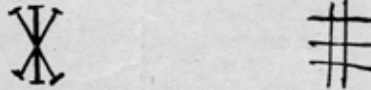
Annexe 14 :
Groupement de curieux (Lansiaux photo 321-73698-28 et 315-73698-20)

Die folgenden neuerdings eingegangenen beiden Mel-
gen werden zur Kenntnis mitgeteilt.

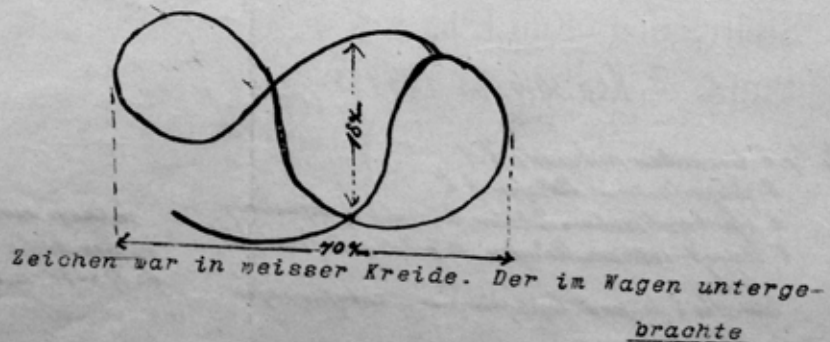
- 1) Bei dem Transport Fahrnummer 44297 in Stärke von
Offizier 452 Mann nach der Südostfront, welcher am
14.10.16 3⁵² den Hambg. Hbf. passierte mit 1 Min
Aufenthalt, wurden von der Bhfskdtr. daselbst an d
Wagen Aufschriften in Kreide wie: »Auf nach Rumäni
und ähnliche beobachtet; ferner folgende Zeichen



Die Aufschriften wurden entfernt, dagegen konnt
die Zeichen, welche erst im letzten Augenblick und
während der Zug schon in Bewegung war bemerkt wurden
nicht mehr weggewischt werden. Die Bahnhofswache Har-
burg, telegraphisch damit beauftragt, gibt in ihrer
Meldung die Zeichen wie folgt wieder:

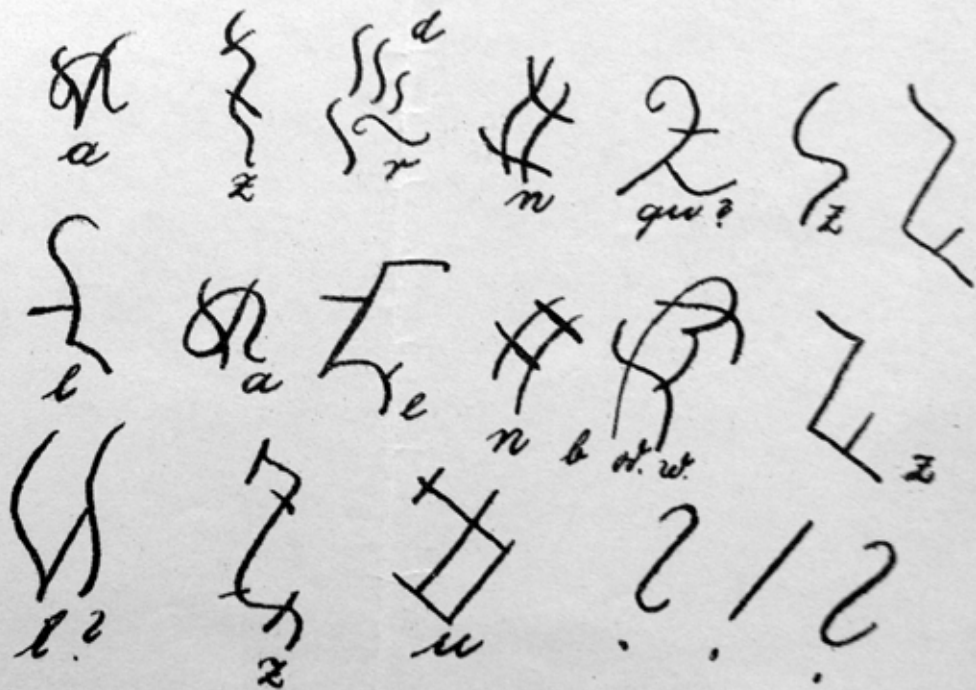


- 2) Am 16. ds. abends 11.30 bemerkte ich beim Ausein-
dersiehen eines Zuges 66558 an dem Wagen Cöln 19795
Gm in der unteren rechten Ecke der Längsseite des
Güterwagens folgendes in genauer Grösse abgezeichne-
tes Spionage-Zeichen.



Annexe 15-1 :
Signes relevés sur les trains allemands (BayHStA, STv. GenKdo 1.AK 1341 :
Zeichen u. Aufschriften an Eisenbahnwagen.)

lage zu E.A. I Kr. No 285/17 geh vom 6. 2. 17.



Annexe 15-2:
Signes relevés sur les trains allemands (BayHStA, STv. GenKdo 1.AK 1341 :
Zeichen u. Aufschriften an Eisenbahnwagen.)



Annexe 16-1 :
 Réfugiés en fuite et arrivée à Paris
 (Lansiaux photo 455-25298-16 et gallica)



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Annexe 16-2:
 Réfugiés en fuite et arrivée à Paris
 (Lansiaux photo 455-25298-16 et gallica)

LANSIAUX V. 7

1914

4-EPF-044-0301



affiche concernant la Croix Rouge

2-10-14

Col. LANSIAUX

Annexe 17: Autorisation pour la quête en gare (Lansiaux photo 483-73694-10)

RAPATRIEMENT DES GRANDS BLESSES FRANCAIS

(MAI 1916)

ENVOI DE COUPE-FILES

Monsieur le Président du Tribunal civil
Procureur général près la Cour d'Appel
Premier Président près la Cour d'Appel
Procureur de la République
Substituts du Procureur de la République
Bâtonnier GARRAUD
Président de la Chambre des Avoués près le
Tribunal civil
Président de la Chambre des Avoués près la
Cour d'Appel
Président du Conseil des Prudhommes
Président de la Chambre de Commerce
Président du Tribunal de Commerce
Président du Conseil d'Arrondissement
Président du Conseil général du Rhône
Trésorier payeur général
Recteur de l'Académie
Directeur des Contributions Directes
Directeur des Contributions indirectes
Directeur de l'Enregistrement
Inspecteur divisionnaire du Travail
Président du Dispensaire Général
Directeur de la Banque de France
Commissaire Militaire S/Commission de Réseau
Directeur des Postes et Télégraphes
Directeur des Douanes
Directeur de la Compagnie O.T.L.
Directeur de l'Ecole Vétérinaire
Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Ingénieur des Ponts et Chaussées (Service
Navigation)
Ingénieur des Ponts et Chaussées (Service Départ
Juges de Paix des 1er, 2ème, 3ème, 4ème, 5ème,
6ème, 7ème, et 8ème Cantons

Annexe 18:

Liste des personnalités ayant reçu un coupe-files pour la réception des grands blessés rapatriés, mai 1916
(AD Rhône, 1 M 157)

ZUSAMMENSTELLUNG

der Fliegerangriffe in der Zeit vom 17. V. bis 15. VI. 18.
auf die Bahnanlagen METZ-SABLON.

Die Angriffe erfolgten in der Zeit von

<u>Datum</u>	<u>9,00 - 9,15</u>	<u>4,36 - 5,15</u>			
17. V.					
18. V.	<u>12,15 - 2,55</u>	<u>12,13 - 1,15</u>			
19. V.	<u>11,54 - 11,58</u>				
20. V.	<u>1,55 - 2,14</u>	<u>9,25 - 10,50</u>	<u>12,04 - 12,45</u>	<u>11,13 - 3,40</u>	am 21.V.
21. V.	<u>7,55 - 8,20</u>	<u>10,45 - 12,12</u>	<u>11,04 - 12,42</u>		am 22. V.
22. V.	<u>12,55 - 3,32</u>	<u>7,15 - 8,30</u>	<u>1,00 - 1,05</u>	<u>3,15 - 3,45</u>	
				<u>11,05 - 1,22</u>	am 23.V.
23. V.	<u>7,25 - 8,07</u>	<u>9,14 - 11,30</u>			
24. V.	<u>7,38 - 8,45</u>				
27. V.	<u>10,44 - 2,35</u>	<u>6,45 - 6,50</u>	<u>10,42 - 2,00</u>		am 28. V.
29. V.	<u>12,50 - 1,52</u>	<u>8,17 - 8,58</u>	<u>9,58 - 10,47</u>	<u>10,24 - 11,16</u>	
30. V.	<u>7,33 - 10,00</u>	<u>10,30 - 11,12</u>			
31. V.	<u>12,58 - 4,22</u>	<u>7,06 - 7,54</u>	<u>10,27 - 3,04</u>		am 1. VI.
1. VI.	<u>6,59 - 7,18</u>	<u>9,54 - 10,30</u>	<u>11,10 - 11,44</u>		
2. VI.	<u>4,17 - 4,55</u>	<u>11,20 - 12,15</u>			am 3. VI.
3. VI.	<u>7,30 - 7,40</u>	<u>11,02 - 11,32</u>			
4. VI.	<u>8,08 - 8,50</u>	<u>9,57 - 10,21</u>	<u>11,54 - 12,04</u>		
5. VI.	<u>11,06 - 2,02</u>				am 6. VI.
6. VI.	<u>7,05 - 9,12</u>	<u>3,40 - 4,04</u>	<u>10,57 - 1,31</u>		am 7. VI.
7. VI.	<u>10,15 - 11,39</u>	<u>8,00 - 8,27</u>			
8. VI.	<u>7,23 - 10,30</u>				
9. VI.	<u>8,05 - 2,02</u>				
12. VI.	<u>6,39 - 7,00</u>	<u>7,25 - 8,32</u>			
13. VI.	<u>8,59 - 12,05</u>	<u>7,20 - 7,45</u>			
14. VI.	<u>7,20 - 1,10</u>				am 15. VI.
15. VI.	<u>4,30 - 5,25</u>	<u>12,04 - 12,10</u>			

2912/18

Annexe 19:
Récapitulatif des attaques aériennes sur la gare de Metz-Sablon du 17 mai au 15 juin 1918
(BArch, R 4201/145)

Peu de temps après l'armistice un groupe de soldats font un *Hamsterfahrt* :

« Les « grappilleurs » [Hamsterer] se rassemblent à la gare dès le matin et pendant la nuit, pour partir au point du jour vers les villages. Il nous faut, de ce fait, quitter la ville avec le premier train, si nous ne voulons pas être devancés.

C'est tout une misère qui s'accroupit, résignée dans notre compartiment, lorsque le train s'ébranle. Nous nous donnons une région assez écartée à battre et nous nous séparons, deux par deux, pour l'exploiter méthodiquement. Nous avons appris l'art des patrouilles.

[...]

Puis nous partons pour la gare.

Nous rencontrons en route beaucoup d'autres « grappilleurs ». qui se préparent à prendre le même train que nous. Tous ont peur des gendarmes. Finalement, une troupe entière est rassemblée et attend à quelque distance de la gare, dissimulée dans un coin sombre, en plein vent. Ils ne veulent pas être vus avant l'arrivée du train. De cette façon le danger est moindre.

Mais nous avons la poisse. Surgissent soudain, deux gendarmes à bicyclette. Ils sont arrivés sans bruit, en faisant un mouvement tournant.

- Halte... que personne ne bouge ».

Terrible émotion. Prières et supplications. « Laissez-nous donc partir, il faut que nous prenions le train ».

- Le train n'arrive que dans un quart d'heure », déclare le plus gros, impassible. « Venez tous par ici ».

Il désigne un réverbère, sous lequel on verra plus clair. L'un surveille pour que personne ne s'échappe et l'autre procède à la fouille. Il n'y a guère que des femmes, des enfants et de vieilles gens; la plupart silencieux et résignés. Ils sont habitués à être traités de la sorte, et ils n'ont jamais osé croire tout à fait au bonheur de rapporter chez eux, en fraude, une demi-livre de beurre.

Je considère les gendarmes. Ils ont l'air tout aussi arrogants et supérieurs dans leurs uniformes verts, avec leurs figures rouges, leurs sabres et leurs étuis de revolver, qu'autrefois ceux du front. L'autorité, pensai-je, toujours l'autorité qui endure, même si l'on en possède qu'une parcelle.

On prend quelques œufs à une femme. Comme elle se faufile déjà pour s'en aller, le gros la rappelle: « Halte, qu'est-ce que vous avez là ? » Il désigne sa robe. « Sortez ça ! » Elle s'affaisse, sans mouvement. « Alors, c'est pour bientôt, » Elle tire de sous sa robe un morceau de lard. Il le met de côté. « Ça aurait bien fait votre affaire, hein ? » Elle ne comprend toujours pas et veut essayer de reprendre son lard. « Tout de même, je l'ai payé. Pensez, tout mon argent y a passé... ! »

Le gendarme repousse la main. Déjà du corsage d'une autre femme il retire un bout de saucisse. « Vous savez pourtant bien qu'il est interdit de grappiller ».

La première veut bien renoncer à ses œufs, mais elle supplie qu'on lui rende son lard... « Au moins mon lard. Qu'est-ce que je vais leur dire, en rentrant à la maison. Voyons, c'est pour mes enfants ».

- Adressez-vous à l'Office du ravitaillement pour obtenir des cartes de rations supplémentaires », grogne le gendarme « ce n'est pas notre affaire. Au suivant ! ».
- La femme s'écarte en trébuchant, se met à vomir et hurle :
- Dire que c'est pour ça que mon mari c'est fait tuer... pour que mes enfants crèvent de faim ».

La suivante, une jeune fille, se bourre de beurre, elle bâfre, elle engloutit, sa bouche est inondée, les yeux lui sortent de la tête, elle avale, s'étrangle : au moins elle en aura profité un peu avant qu'on ne le lui confisque. Assez peu, d'ailleurs. Elle n'y gagnera guère qu'une indisposition et elle aura la diarrhée.

- Le suivant ! » Personne ne bouge. Le gendarme, qui s'est courbé pour la fouille, crie de nouveau : « Le suivant ». Puis, il se redresse d'un air furieux et regarde Willy dans les yeux. Sensiblement plus calme, alors, il lui demande : « C'est vous le suivant ? »
- Je ne suis rien du tout », riposte Willy d'un air revêche.
- Qu'avez-vous dans ce paquet ? »
- Une demi-tête de cochon », déclare carrément Willy.
- Faut la donner. »

Willy ne bouge pas. Le gendarme hésite et jette un coup d'œil à son collègue, qui vient se placer près de lui. C'est une grave faute de tactique.

Tous deux semblent n'avoir pas beaucoup d'expérience en ces sortes de choses et n'être pas habitués à rencontrer de la résistance. Le deuxième gendarme aurait déjà dû s'apercevoir depuis longtemps que nous étions une seule et même bande, bien que nous ne nous soyons pas adressé la parole. Et, le sachant, il aurait dû s'éloigner de quelques pas pour pouvoir nous tenir sous la menace de son arme. Il est vrai que nous ne nous en serions guère souciés, qu'est-ce qu'un revolver, après tout ?

Mais au lieu d'agir ainsi, le voilà qui se met tout près de son collègue, pour le cas où Willy deviendrait méchant...

Les suites de cette faute tactique ne tardent pas à apparaître. Willy, en effet, abandonne la tête de cochon. Le gendarme, étonné, tend les mains pour la recevoir ; de la sorte, il est pour ainsi dire sans défense, ayant les deux mains occupées. Au même instant, Willy lui décoche sur la gueule, en toute sécurité, un coup si violent qu'il l'étend par terre. Avant que le second ait pu faire un geste, Kosole lui envoie, de son crâne dur comme un caillou, un coup sous la mâchoire, et Valentin, passé par derrière, l'empoigne à la gorge et serre de telle façon qu'il en ouvre une bouche démesurée.

Kosole y enfourne rapidement un journal. Les malheureux gendarmes, hoquètent et crachent, mais tout cela en vain. Ils ont du papier plein la gorge. On leur lie les bras derrière le dos, avec leurs propres courroies. Tout est rapidement expédié : mais

maintenant, où va-t-on les mettre, ces deux-là ?

Albert le sait ; il a découvert, cinquante pas plus loin, une petite maison isolée, dont la porte est ornée d'un cœur découpé dans le bois. Des latrines. On y galope et on y fourre les deux gendarmes. La porte est en chêne, les verrous sont larges et solides. Avant qu'ils puissent en sortir, il leur faudra une bonne heure. Kosole, bon garçon, place leurs bicyclettes près de la porte.

Les autres grappilleurs ont suivi la scène, complètement ahuris. « Ramassez votre fourbis, ricane Ferdinand ». On entend justement, au loin, le sifflet du train. Ils nous regardent timidement, mais ne se le font pas dire deux fois. Une vieille, elle, en reste totalement abrutie :

- Mon Dieu, gémit-elle, ils ont rossé les gendarmes... quels malheur... quel malheur!... »

Elle croit, c'est sûr, que s'est un crime digne de l'échafaud. Les autres sont du reste un peu troublés aussi. La crainte de l'uniforme et de la police est ancrée en eux, jusqu'aux moelles.

Willy ricane : « Pleure pas, va, la petite mère, même si le gouvernement tout entier était là, nous ne nous laisserions rien confisquer ! De vieux soldats... lâcher de la « boustifaille ». Non, mais alors ! »

C'est heureux que tant de gares de villages soient situées loin des agglomérations. Personne n'a rien remarqué. Le chef de gare sort à peine de son bureau, bâille et se gratte la tête. Nous passons la barrière. Willy tient la tête de cochon sous le bras. « Moi, te rendre, non mais... ? » murmure-t-il en la caressant avec tendresse.

Le train part. Nous agitions les mains par les portières. Etonné, le chef de gare croit que c'est en son honneur et salue. Mais c'est aux latrines que nous nous adressons. Willy se penche très au dehors et observe la casquette rouge du chef de gare.

- Il rentre dans sa cambuse », annonce-t-il triomphalement. « Les gendarmes peuvent travailler encore longtemps ».

L'angoisse disparaît des figures des grappilleurs. Ils osent se remettre à parler. La femme au lard rit, avec dans les yeux des larmes de reconnaissance. Seule, la jeune fille qui a bâfré son beurre, pleure lamentablement. Elle s'est trop pressée et de plus, elle commence à se sentir mal à l'aise. Kosole montre alors son bon cœur. Il lui donne la moitié de sa saucisse et elle la cache dans son bas.

Par prudence, nous descendons une station avant la ville, et nous prenons à travers champs pour gagner la route. Nous ferons la dernière partie du trajet à pied. Mais nous tombons sur un camion chargé de bidons à lait dont le chauffeur porte un manteau militaire. Il nous laisse monter dans l'auto et nous filons ainsi dans le soir. Les étoiles scintillent, nous sommes tassés les uns contre les autres et une agréable odeur de porc monte de nos paquets. »

Sorti de l'hôpital militaire dans les derniers jours de la guerre, l'Alsacien Achille Walch tente de rentrer chez lui depuis la Belgique :

Je suis sorti lorsqu'un soldat déjà âgé, barbu, est venu vers moi en me disant :

« Tu es alsacien, mon garçon. Rentre donc dans ta patrie. La guerre est finie pour toi.

Je suis malade et je ne survivrai pas au voyage.

Ah, bon, tu es malade. Penses-tu, tu es juste affamé. On va remédier à cela, viens avec moi! »

Grâce à sa stature massive, il nous a frayé un chemin à travers la cohue. Il s'est arrêté un peu plus loin au détour d'une grange. De la main, il m'a montré la cuisine roulante qui fumait et m'a dit: « Regarde, petit, ici tu peux manger jusqu'à ce que tu retrouves la santé. Cela ira mieux après. Au revoir! Bon retour! »

Les provisions de la cuisine roulante étaient destinées aux troupes qui rentraient. Il y avait des nouilles comme celles que l'on recevait le vendredi à la caserne. Ici, on les servait avec de la goulasch. J'en ai mangé trois gamelles pleines. De toute ma vie, je n'avais jamais autant mangé à la fois. Ce soldat inconnu qui m'avait guidé avait raison. Sous son uniforme impérial battait un cœur généreux. J'allais mieux.

J'essayais ensuite de m'approcher des rails dans l'espoir de trouver un train. Mais je n'y suis pas parvenu, le quai fourmillait de soldats. Tout le monde attendait un train avec impatience. Un train qui n'arrivait pas. Seuls des convois transportant des malades venus de l'ouest passaient à grande vitesse dans un sifflement assourdissant.

Dans l'espoir de trouver un compatriote, je me suis mêlé aux soldats. J'entendais tous les dialectes possibles et imaginables, mais rien en alsacien. Un groupe de jeunes soldats discutait vivement. On y évoquait les rumeurs les plus folles. En Belgique, disaient-ils, on tire sur les employés civils allemands. En Allemagne, des révoltes ont éclaté. Personne n'était vraiment au courant, mais quelqu'un a dit qu'on aurait intérêt à emporter son fusil à la maison. « Certainement, dit un autre, quand on voit ce qui se passe ici où les troupes ne pensent qu'à la vengeance et aux représailles, on peut s'attendre à tout. Allez savoir ce qui peut se passer en cours de route. »

Effectivement, le chemin de retour en Alsace est encore bien long! Tu n'es pas encore rentré! Qui sait ce qui peut encore arriver. Tu dois donc emporter ton fusil. Mais un soldat envoyé à l'hôpital militaire n'a pas d'arme, alors que tu dois pouvoir te défendre en cas de besoin. Il te faut absolument un fusil.

Dans les locaux d'une gare, on devrait pouvoir trouver des fusils, des baïonnettes et des cartouches abandonnées. Il est possible que je sentis le jeune écolier d'autrefois s'animer en moi lorsque je pus accrocher un fusil tout neuf à mon épaule. Voilà un comportement bizarre, car la veille encore tout cela me dégoutait.

Entre-temps la nuit était tombée. Il était déjà dix heures à l'horloge de la gare et il n'y avait toujours aucune possibilité de poursuivre sa route.

On n'en finissait plus d'attendre et de s'énerver. Je sentais le froid de cette nuit de novembre s'accroître. Mon corps était exsangue, je claquais des dents et il me fallait bouger mes membres engourdis.

Je me suis donc mis en mouvement et je suis arrivé à la gare de marchandises où j'ai enfin trouvé le moyen de poursuivre ma route.

Annexe 21-1 :

Achille WALCH, 1914, *un destin alsacien : mes mémoires ou les aventures variées du fils d'un pauvre homme*, Neuilly, Atlante, 2016, p. 185-186

Un train formé en partie de wagons de marchandises et destiné au front est entré en gare. Il a été pris d'assaut par les soldats. En un rien de temps, ils ont vidé les wagons de marchandises en jetant tout leur chargement par-dessus bord. De grosses bombonnes contenant de l'eau-de-vie ont éclaté en mille morceaux sur les rails en libérant une odeur âcre. Une grande caisse de cigares s'est brisée à mes pieds et je me suis empressé de remplir les poches de mon manteau. Finalement, j'ai même eu la chance de trouver une place sur le marchepied d'un wagon belge.

Le train filait à toute vapeur vers la patrie. Ce n'était certes pas un voyage agréable pour les nombreux soldats qui étaient assis sur les tampons entre les wagons, ou ceux qui étaient couchés et serrés comme des sardines sur les toits, ou ceux qui occupaient la locomotive et enfin ceux qui comme moi se tenaient debout sur un marchepied. J'avais passé le bras sous la barre et je la serrais contre moi, la main dans la poche de mon manteau. C'était une attitude prudente pour quelqu'un qui tenait à peine debout. Quand le train s'arrêtait brutalement et que les wagons s'entrechoquaient, on remarquait que l'on ne tombait pas, même endormi. Ce qui montre bien que même pendant le sommeil l'esprit veille à la sécurité du corps. Comme lorsqu'on passe à un sommeil agité, on se retrouve tout au bord du lit, mais qu'inconsciemment on se retourne pour ne pas tomber.

La nuit était sombre et froide. Je tremblais comme une feuille. Et ce train qui avait du mal à avancer ! Il s'est arrêté en bas d'une côte. C'en était trop pour les deux locomotives dont les roues peinaient sur les rails. Elles étaient incapables de tirer leur charge. C'est alors que s'est produit un événement unique dans l'histoire du chemin de fer : nous avons dû mettre la main à la pâte. Si nous voulions rentrer chez nous, il ne nous restait plus qu'à descendre et pousser le train pour l'aider à franchir la côte. Nous l'avons fait spontanément, nous n'avions pas besoin qu'un supérieur nous l'ordonne. Puis j'ai repris ma place sur le marchepied et je me suis remis à trembler de froid.

Le train est entré dans un tunnel. Et il ne bougea plus. La fumée des locomotives était suffocante. À nouveau, nous avons dû prêter main-forte, à moins de vouloir mourir asphyxiés. Comme nous n'avions pas de masques à gaz, nous nous sommes couvert le visage avec les pans de nos manteaux.

Soufflant tel un asthmatique, le train s'est remis en marche. Le trajet de Liège à Aix-La-Chapelle s'éternisait. Il était pourtant court. Cela faisait des heures que j'étais en route et j'étais toujours loin de ma patrie.

Le jour pointait et j'étais agrippé, plus mort que vivant, à la barre. Peut-être me sentais-je aussi mal parce que j'avais fumé des cigares. Il m'est alors venu à l'esprit que je pourrais trouver une place assise sur les locomotives. Comme le train avançait à une allure d'escargot, il n'était pas bien difficile de les rejoindre.

Je ne sais plus comment j'avais réussi à grimper sur une locomotive ; en tout cas il restait encore une petite place sur une caisse – près de la chaudière et je m'y suis assis.

Cette place assise était vraiment agréable. Cela faisait du bien de se chauffer le dos à la chaudière. De s'endormir avant de se réveiller en sursaut à moitié rôti. Je me tenais éveillé en fumant un cigare. D'autres en voulurent un aussi. Je leur en donnai volontiers.

Nous étions enfin arrivés en Allemagne, à Aix-La-Chapelle où seuls quelques soldats sont descendus. Le train a poursuivi sa route vers Cologne. À la gare de Cologne, j'ai été le témoin d'un spectacle étrange. Ce qui s'est passé là aurait été quelques jours

Annexe 21-2 :

Achille WALCH, 1914, *un destin alsacien : mes mémoires ou les aventures variées du fils d'un pauvre homme*, Neuilly, Atlante, 2016, p. 185-186

auparavant puni de lourdes peines de prison. Quand quelqu'un à crier le long du train « rendez les armes », des fusils et des sabres ont volé par les fenêtres et du haut des toits des wagons avant de s'écraser avec fracas sur le pavé de la gare. Peu importe que les crosses des fusils éclatent en morceaux, de toute façon tout était fichu. Bizarre comme les temps et les gens changent. Celui qui faisait tomber le fusil dans la cour de la caserne écopait de trois jours de cachot. Pour une petite tache de rouille, on avait droit à une heure d'exercices forcés. C'est la vie. Ce qu'on a adoré hier, on le brûle le lendemain... Je retiens la leçon.

Cologne était in nœud ferroviaire ; du train surchargé, on a fait deux trains. L'un partait vers le nord, l'autre devait aller à Berlin en passant par Francfort.

« C'est celui qu'il faut prendre. On arrivera bien à rentrer en passant par là », dit l'un des deux soldats originaire du sud du pays de Bade. Comme ils parlaient un dialecte proche du mien et que je les trouvais sympathiques, je me suis joint à eux. Nous avons pris le fusil que nous avons caché — les gamins que nous étions ne pouvions pas s'en séparer — et nous sommes montés ensemble dans le train. Nous sommes descendus à Francfort, mais comme il n'y avait aucun train en partance pour le sud, nous avons dû passer la nuit dans la gare parmi une foule de soldats.

C'était le soir du 11 novembre. Nous avons appris la signature de l'armistice, mais les soldats n'ont eu aucune réaction. Tout au plus ont-ils réagi négativement en apprenant la fin de la guerre. Sur leurs visages fanés se lisait la fatigue. Leurs yeux éteints trahissaient l'indifférence. Mais dans leurs cœurs allemands couvaient des braises de haine et de déception. Ils ne disaient pas ce qu'ils pensaient réellement.

Qu'un homme totalement épuisé physiquement et moralement ne réagisse plus à rien, il n'y a là rien d'étonnant. J'étais dans le même état. Mon dernier repas avait été celui des nouilles à Liège, et cela faisait longtemps que je n'avais plus rien mangé. En Belgique, on pouvait au moins voler quelque chose, mais à Francfort il n'y avait même pas un champ de bettraves. Tous les magasins étaient fermés en ville. Les commerçants les bouclaient par peur des débordements révolutionnaires. Ils subissaient le même sort que les soldats, la patrie les avaient abandonnés à leur destin. Et ils mettraient du temps à s'en remettre. Le plus grand de tous les héros, Sa Majesté de droit divin, celui qu'on adorait en chantant « Gloire à toi couvert de lauriers », l'auréole d'une Allemagne au dessus de tout, avait fui à temps à l'étranger en laissant son peuple dans la pauvreté et le chaos politique.

Ce ne fut que le lendemain vers midi qu'un train allant vers le sud arrive. Mais la malchance nous poursuivait : nous avons dû descendre à Mannheim parce que le train allait à Stuttgart.

Et à nouveau il nous a fallu attendre indéfiniment, démoralisés et affamés, et dormir par terre sur du ciment froid.

Un train allant à Munich et passant par la patrie des deux Badois s'est ébranlé au petit matin. Le voyage jusqu'à Kehl, ville située en face de Strasbourg, où je devais descendre, s'est déroulé comme les autres voyages. C'est-à-dire qu'il régnait entre les soldats la même ambiance oppressante. On pouvait comprendre ce que ressentaient les pères de famille. Ce qui les attendait chez eux, où on était à bout et où on manquait de

Annexe 21-3 :

Achille WALCH, 1914, *un destin alsacien : mes mémoires ou les aventures variées du fils d'un pauvre homme*, Neuilly, Atlante, 2016, p. 185-186

tout après quatre années de guerre. Cela ne me touchait guère car l'Alsace allait bientôt redevenir française, et faire partie de la mère patrie. Cela ne pouvait que me réjouir en tant que soldat prussien involontaire.

Mon voisin badois a dû lire dans mes pensées puisqu'il m'a poussé du coude « Dis donc, l'Alsacien », a-t-il marmonné à voix basse, « toi tu t'en sortira de tout ce foutoir, mais nous, on boira le calice jusqu'à la lie. » Il a murmuré encore plus doucement : « Je comprends que tu te réjouisses. Entre nous soit dit, cela ne me dérangerait pas de devenir français. »

Voilà les paroles d'un allemand à la fin de la guerre, quoiqu'ils n'aient pas toujours pensé ainsi. En effet, en août 1914, les badois se voyaient déjà en train de déjeuner à Paris après une campagne de six semaines.

Comme on annonçait un arrêt d'une heure à Kehl, les deux badois sont descendus du train eux aussi. Ils voulaient absolument boire une bière avec moi disaient-ils. Dans l'espoir de recevoir peut-être une soupe bien chaude ou au moins un café sucré, je suis entré avec eux dans un petit restaurant de la gare.

Le bistrot était rempli de soldats. Tout comme eux, debout au comptoir, j'ai moi aussi dû me contenter d'un ersatz de bière coupé d'eau.

Personne n'avait jusqu'ici remarqué le fusil que je portais à l'épaule. À côté de moi se tenait un soldat qui lui aussi déambulait avec son fusil. Mais c'était un soldat conseiller qui portait un brassard avec un tampon. (Le corps du conseil des soldats était une instance militaire qui avait été créée en vue de maintenir l'ordre.) Comme je ne portais pas un tel bandeau, il m'a apostrophé :

« Eh bien, mon garçon, où vas-tu donc ainsi avec ton flingue ?

Je veux rentrer chez moi en Alsace.

Ah bon, tu veux certainement tirer des moineaux, n'est-ce pas ?

Bien sûr, c'est ça, je veux tirer des moineaux.

Ma foi, va pour les moineaux », dit le soldat en riant. Il a sorti un brassard réglementaire de sa poche et me l'a agrafé au bras à l'aide d'une épingle.

Il y avait deux soldats du conseil à l'entrée et à la sortie de la gare de Strasbourg. Ils ont gratifié leur collègue d'un salut militaire.

J'étais à présent un vrai soldat du conseil et, en tant que tel, je suis passé fièrement devant celui qui officiait à la gare de Pfaffenhoffen.

Puis je suis arrivé à la maison...

Annexe 21-3 :

Achille WALCH, 1914, *un destin alsacien : mes mémoires ou les aventures variées du fils d'un pauvre homme*, Neuilly, Atlante, 2016, p. 185-186