

LA MARÉCHALERIE DANS LA GRANDE GUERRE

par Roland BRUNEAU

35, rue du Colombier 37100 Tours.

roland.bruneau@sfr.fr

Communication présentée le 13 mars 2009

Sommaire : La maréchalerie militaire durant la Grande Guerre est étudiée sur le plan des personnels, de leur formation, de la ferrure réglementaire, des matériels de forge. Utilisation de témoignages depuis la mobilisation, suivie de la guerre de mouvement, et pendant la période de stabilisation des fronts. Après le conflit, la mémoire est évoquée.

Mots-clés : France, guerre 1914-1918, maréchalerie, témoignages, mémoire

Title: The Farriery in the Great War

Contents : During the Great War, military smithy is studied on the level of worker, their training, prescribed shoeing, smithy equipment. Use of testimony since mobilization, then during the movement war, and at the time of stabilization of fronts. After the conflict, memory is recalled.

Keywords : France, 1914- 1918 war, smithy, testimony, memory

Introduction

Bien que la Grande Guerre ait été une guerre technologique et industrielle, les effectifs en chevaux et mulets sont demeurés très élevés. À la déclaration de guerre, il y avait environ 780 000 têtes entrées rapidement en campagne dans les armées françaises. Les besoins dus aux pertes et à la création de nouvelles unités, en particulier de l'artillerie, ont été considérables tout au long du conflit.

Si la guerre de mouvement use rapidement les animaux et leur ferrure, la stabilisation de la ligne de feu génère un va-et-vient continu d'hommes et de marchandises afin de pouvoir continuer à vivre et à combattre. Les équidés, avec leur capacité à évoluer dans des zones accidentées ou bouleversées par l'artillerie, demeurent souvent le moyen le plus adapté, en les utilisant montés, bâtés, ou attelés. Les pieds ferrés du cheptel militaire s'avèrent importants ; l'entretien, le renouvellement incombent aux maréchaux-ferrants et à leurs aides. Il faut former et entraîner les hommes dès le temps de paix.

Le personnel

D'après le texte du service intérieur des corps de troupe de cavalerie, le vétérinaire, chef de service, dirige l'atelier de maréchalerie. Ce vétérinaire est responsable envers le colonel du régiment, « *de l'aptitude et de l'instruction pratique des maréchaux, de la confection et de l'application de la ferrure ; mais il n'est pas responsable de son entretien*¹. »

Le capitaine commandant est chargé de l'entretien de la ferrure et en a la responsabilité.

C'est un vétérinaire qui dispense les cours aux maréchaux sur la ferrure, l'application de pansements particuliers, et les soins concernant les pieds défectueux ou malades ; en outre, il exerce les élèves à l'utilisation de la forge en campagne.

Le cadre des maréchaux diffère selon les armes. Les régiments de cavalerie, à la mobilisation comptent quatre escadrons actifs, dotés chacun de 147 chevaux ; il y a par régiment un maréchal des logis premier maître maréchal-ferrant abonnataire (entrepreneur

¹ MINISTÈRE DE LA GUERRE, *Décret du 25 août 1913*, p. 96.

chargé d'un marché par abonnement), attaché à un escadron, et un brigadier maréchal abonnataire pour les trois autres escadrons.

Dans l'artillerie de campagne, à l'échelle du régiment, est affecté un adjudant premier maître maréchal abonnataire, et un maréchal des logis. Dans l'artillerie de montagne -

calibre 65 mm - une des batteries (une batterie comprend quatre canons) dispose d'un maréchal des logis maréchal-ferrant, les autres d'un brigadier maréchal-ferrant.

Dans les troupes montées, sous les ordres des sous-officiers, il y a des brigadiers, aides et élèves maréchaux.

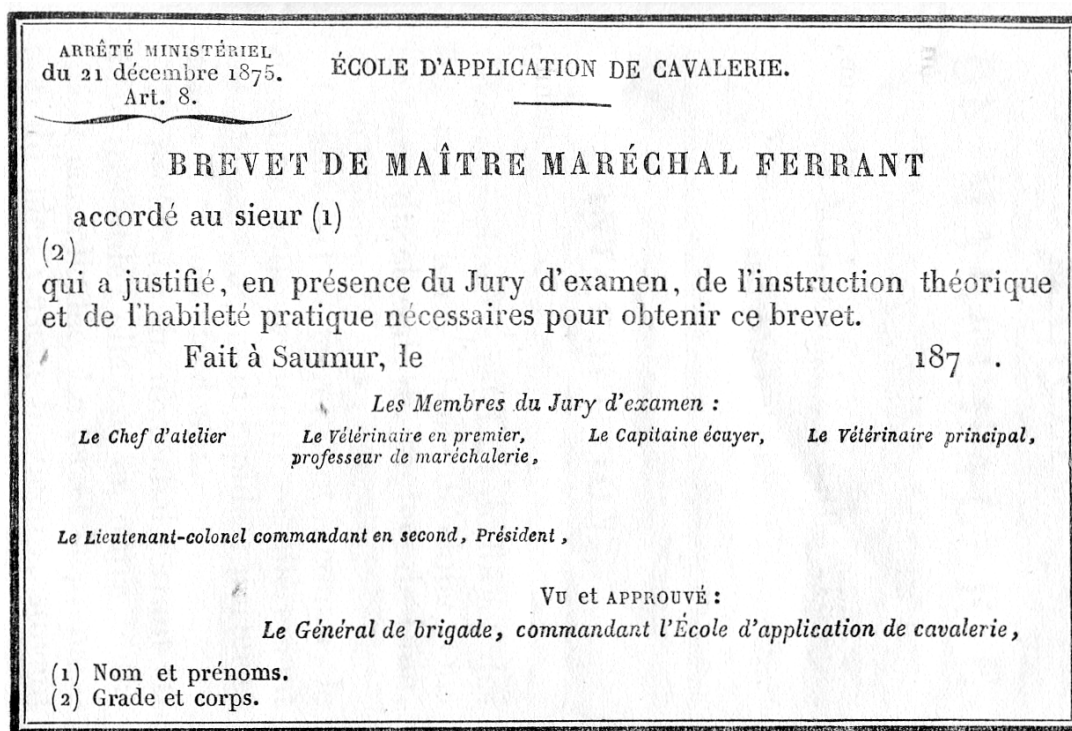


Figure 1 : Reproduction d'un brevet de maître maréchal-ferrant

Les maréchaux-ferrants sont recrutés parmi ceux qui exercent cette profession avant leur service militaire. Ces hommes sont successivement élèves, aides, et deviennent brigadiers maîtres maréchaux, s'ils remplissent les conditions réglementaires et ont acquis les connaissances professionnelles indispensables. Le passage du grade de brigadier maître maréchal-ferrant à celui de maréchal des logis (sous-officier) premier maître maréchal-ferrant, nécessite l'obtention d'un brevet ; seuls peuvent se présenter à l'examen les brigadiers rengagés pour deux ans au moins.

Le brevet de maître maréchal-ferrant (fig. 1), s'acquiert par un examen défini par un arrêté ministériel de 21 décembre 1875, qui prévoit, d'une part, une épreuve orale, durée minimale cinq minutes, basée sur le programme contenu dans le manuel de maréchalerie à l'usage des maréchaux-ferrants de l'armée, et d'autre part,

deux épreuves pratiques. La première porte sur le forgeage, durée deux heures : forger quatre fers réglementaires, deux fers pour défaut d'aplomb ou pieds malades, un fer de mulet, deux fers à l'anglaise. La seconde épreuve pratique, est le ferrage, durée trois heures et demie : ferrer un cheval des quatre pieds, un pied défectueux ou malade, deux pieds à l'anglaise, c'est-à-dire sans aide. L'examen a lieu en novembre de chaque année, avec un jury composé de deux vétérinaires militaires et d'un premier maître maréchal. Les épreuves se déroulent dans les places et par corps d'armée.

Pour le service de la maréchalerie, l'infanterie fait l'objet de dispositions particulières ; le cadre est un aide maréchal-ferrant par régiment ou bataillon formant corps.

Une formation professionnelle pratique est dispensée dans les régiments montés ; elle a

pour but de préparer rapidement des ouvriers utilisables dans l'infanterie. Ces hommes ne suivent pas les classes à cheval. Des maréchaux-ferrants et ouvriers sont aussi présents dans le train des équipages et le génie. En dehors de l'emploi de personnels appelés, des engagements et rengagements sont prévus.

La carrière d'un maître maréchal-ferrant débute au grade de brigadier et peut s'achever au grade d'adjudant. À l'effectif de guerre, où figure un brigadier, ne pouvait être mis un maréchal des logis, et à la place de ce dernier un adjudant ; pour des raisons réglementaires l'avancement se trouvait bloqué dans l'attente d'un poste vacant.

L'annuaire des maîtres maréchaux-ferrants des troupes métropolitaines édité en 1935, indique que la majorité des hommes en activité durant la Grande Guerre est entrée au service à 21 ans, à la suite de leurs obligations militaires, parfois à 18 ans, probablement comme engagés volontaires. Tous les sous-officiers sont titulaires de la médaille militaire, un est décoré de la Légion d'honneur. Dans le même document apparaissent les grades de brigadier chef, de maréchal des logis chef, d'adjudant chef. Cette différence a pour origine la loi du 28 mars 1928 qui crée des grades intermédiaires chez les hommes de troupe et les sous-officiers, réparant une injustice particulière, inhérente à la carrière des maîtres maréchaux-ferrants. Les maréchaux des logis chefs sont promus après 18 à 23 ans de service, les adjudants chefs après 23 à 27 ans de service, de 1929 à 1935.

Les sous-officiers, brigadiers, aides et élèves maréchaux ont comme signe distinctif de leur emploi, sur la manche gauche de leur veste « *un fer à cheval placé à égale distance du coude et de l'emmanchure*² » Cependant, sur de nombreuses photographies contemporaines de la guerre, l'insigne de la spécialité paraît présent sur les deux manches. Selon les grades, les armes, les statuts, le fer à cheval en drap a une couleur différente, un liséré ou pas de liséré sur la rive externe, du fil en métal précieux ; les nuances sont nombreuses.

Le fer réglementaire

Depuis 1905, les maréchaux disposent pour les chevaux et les mulets d'informations régle-

mentaires basées sur des pointures établies d'après le périmètre externe du fer exprimé en centimètres. Les pointures du cheval vont de 27 à 46 (cm), et celles du mulet de 27 à 37 (cm). Les numéros des pointures sont inscrits sur les livrets matricules et d'infirmerie avec le signalement des animaux. De plus, le maréchal tient un carnet de ferrure où sont consignés les pointures et les travaux effectués sur les pieds des animaux ; les indications du vétérinaire concernent les ferrures particulières. Ainsi, pour « P 32 - 33 » le premier des deux chiffres indique le numéro des fers antérieurs, et le dernier celui des fers postérieurs. Si un cheval est défermé, le professionnel peut consulter ses carnets ou bien mesure le sabot en son bord inférieur externe, d'un talon à l'autre, afin de choisir la bonne pointure. L'épaisseur du fer est variable, celui de devant va de 7 à 13 mm, et celui de derrière est un peu plus épais. Il existe un tableau des pointures réglementaires qui rassemble toutes les indications concernant les épaisseurs du fer, le nombre d'étampures (trous qui permettent de clouer le fer), la taille des clous à utiliser, et le poids du métal. Ces normes indiquent au maréchal les dimensions à respecter dans la confection manuelle des fers et aux fabricants « à la mécanique » de produire des fers standards. Ces mesures peuvent aussi servir à estimer le poids du chargement d'une caisse, sachant qu'un fer réglementaire pèse au minimum 0,230 kg et au plus 1,650 kg ; pour des unités dotées de lourds chevaux comme les cuirassiers, cela peut constituer des poids importants dans les fourgons se déplaçant à la suite des escadrons.

De novembre à mars, sur la ferrure d'hiver le maréchal-ferrant doit prévoir la possibilité de visser des crampons, qui sont, au nombre de quatre par fer.

L'opération consiste à percer les fers, à les fraiser et les tarauder. Il n'existe qu'un seul modèle de crampons ; de section carrée, ils sont fournis manufacturés, prêts à l'emploi ; leur pose ne réclame pas de compétences particulières. Pour visser et dévisser les crampons, les hommes utilisent une clé spéciale, dont il existe deux modèles, ce qui prend une vingtaine de minutes par animal.

² TASSET & CAREL, 1926, p. 490.



Figure 2 : Saumur (Maine-et-Loire), École de maréchalerie. La revue de ferrure.

La ferrure fait l'objet d'une revue hebdomadaire, et le maréchal doit examiner quotidiennement les pieds des animaux (fig. 2).

Le maréchal-ferrant, outre sa sacoche à outils dont il ne doit jamais se séparer, même à pied, emporte deux poches à fer contenant trois fers articulés, deux plaques de tôle crénelée, des clous, pour des réparations de fortune.

L'approvisionnement en ferrures est divisé en trois lots : la ferrure courante, celle de rechange, et celle de réserve. L'ensemble des fers prêts à être ajustés, fabriqués d'avance par le maréchal-ferrant, constitue la ferrure courante ; il en faut au moins une par animal. Le vétérinaire chef de service veille à ses approvisionnements. La ferrure de rechange sert pendant les routes, les manœuvres, les premiers besoins de la mobilisation et doit être prête à visser les crampons. Une moitié de la ferrure se trouve dans la poche à fer du cavalier avec 16 crampons et autant de clous à ferrer ; l'autre moitié se range dans la voiture

de l'escadron. Dans l'artillerie, ces objets sont portés par les voitures, à l'exception des sous-verges qui portent clous et demi ferrures.

Les stocks de ferrure de réserve sont constitués en temps de paix dans les corps et les établissements militaires ; ces fers sont destinés aux chevaux de l'active et de réquisition, à la mobilisation et en campagne

Les forges de campagne

À la caserne on utilise un atelier de maréchalerie fixe ; mais aux manœuvres ou en campagne les armées disposent de forges portatives ou de forges sur roues.

Les forges portatives

Le modèle utilisé dans la cavalerie est la forge portative d'escadron à soufflet cylindrique, sorte de boîte à vent en fer où à l'aide d'un levier on aspire l'air puis on l'éjecte dans la tuyère qui débouche dans l'âtre situé au-dessus du soufflet (fig. 3).



Figure 3 : Forge portative à soufflet cylindrique, musée du fort de La Pompelle.
Photo Roland Bruneau.

L'ensemble forge, bigorne et son bloc (caisse à charbon, caisse à outils du maréchal, caisses à fers, plus des bagages, cantines, vivres, accessoires divers) est chargé dans un « fourgon-forge » bâché. Cette voiture (modèle 1886, modifié en 1890), a quatre roues, pèse à vide 0,950 t et chargée 2,150 t. Sa longueur avec brancard ou timon est de 7,10 m ; traction assurée par quatre chevaux. Parmi les forges portatives à soufflet cylindrique existe celle de l'artillerie de montagne (canon démontable du calibre 65 mm), se déplaçant à dos de mulet. Le chargement du mulet était particulièrement précis (fig. 4). À droite une forge avec un marteau de devant (47 kg) ; à gauche, une bigorne qui contient une collection d'outils de forgeron et un seau de forge, ainsi que les outils de ferrage (48 kg). Au sommet du bât sont placés deux sacoches de charbon (24 kg). Ce mulet, dit de forge, supporte une charge de 161 kg avec son avoine du jour, son harnachement et des accessoires ; certaines

bêtes atteignent et dépassent une charge de 200 kg, notamment celui qui porte le stock d'avoine.

Le train des équipages possède une forge roulante (modèle 1892), attelée à quatre chevaux, pourvue d'une forge portative, du matériel pour mortaiser et tarauder.

Selon F. Breton, vétérinaire-major de l'armée territoriale, au cours de la guerre les nouvelles unités d'infanterie et certains escadrons sont dotés de forges portatives à ventilateurs rotatifs à ailettes. Ce modèle est constitué d'un bac carré en tôle pourvu d'un pied à chaque angle. Un des côtés supporte le ventilateur mu par une manivelle, qui injecte l'air dans l'âtre par une tuyère.

Dans l'infanterie la section hors rang, dispose d'une voiture-forge (modèle 1902) qui contient la forge, le matériel de ferrage, la caisse à ferrures, les clous, les crampons, la sacoche du maréchal-ferrant, une demi ferrure pour tous les animaux du corps, les

médicaments vétérinaires. Poids de la voiture vide 0,380 t, chargée 0,750 t : traction assurée par deux chevaux.

Les forges portatives, en particulier à ventilateur à ailettes, sont suffisantes pour appliquer des fers ; le forgeage de ceux-ci,

surtout les gros, peut cependant s'effectuer en plusieurs chauffages successifs (« 2 à 3 chaudes »), au prix d'une perte de temps, d'une consommation de charbon, et d'un travail moins fini.

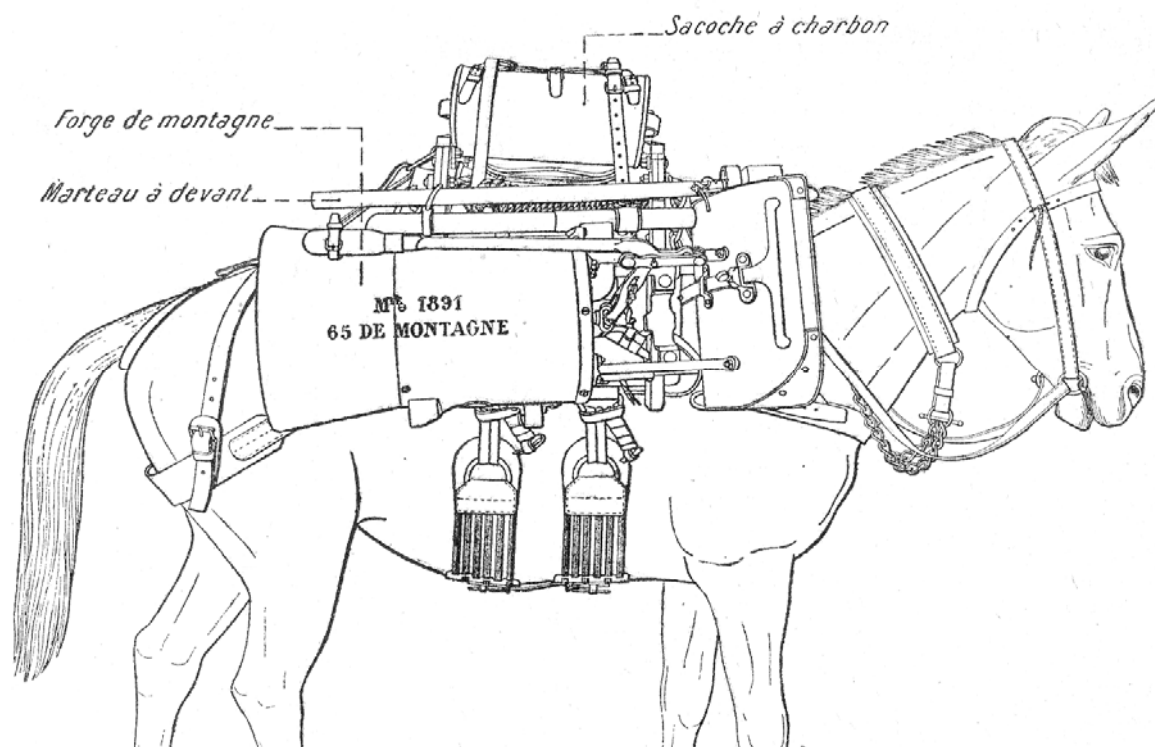


Figure 4 : Mulet de forge, côté droit

La forge sur roues

Les forges de campagne sur roues, plus puissantes permettent de forger en portant le fer au rouge blanc et de le travailler dans les meilleures conditions (fig. 5). On trouve ces forges de campagne, dans le train, le génie, l'artillerie. L'équipement courant est celui de l'artillerie de campagne (modèle 1876, fig. 6) : il est à soufflet cylindrique, possède un avant-train où 3 servants prennent place, avec paquetages et vivres, 2 coffres à l'arrière (charbon et outils) ; poids total presque 2 t : traction par 4 chevaux. Le génie pour ses parcs est aussi équipé de forges de campagne à deux roues et un avant-train en bois, avec une seule caisse à outils car le soufflet en cuir reste plus encombrant

(modèle 1827) ; un modèle postérieur est suspendu et pourvu d'un soufflet cylindrique. Le train des équipages notamment pour ses compagnies, a lui aussi disposé de forges sur roues (modèle 1852) à soufflet en cuir. Toutes ces forges servent à la réparation, à la confection de pièces pour les matériels roulants. Elles permettent la fabrication rapide de fers à partir de barres ou de vieux fers récupérés sur les animaux par les maréchaux abonnataires. À titre indicatif, la consommation de charbon de forge, est de un kg pour une ferrure posée, et un kg par fer forgé.



Figure 5 : « fourgon-forge » bâché d'escadron.

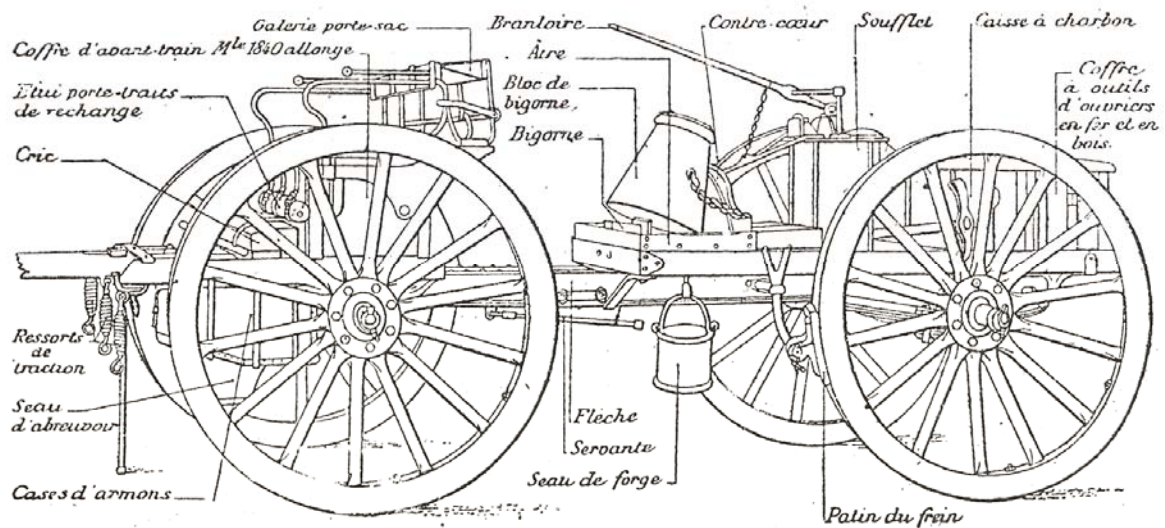


Figure 6 : Forge d'artillerie de campagne modèle 1876, à soufflet cylindrique.

Les repères historiques et les témoignages

Les témoignages concernant les maréchaux-ferrants et la maréchalerie sont indirects, peu nombreux, dispersés dans les archives et les livres. L'arme cavalière donne plus d'informations que l'artillerie, en particulier au début du conflit, pendant la mobilisation suivie de la guerre de mouvement.

La mobilisation

Si la mobilisation n'est pas encore la guerre, elle est un moment où les maréchaux sont intensivement sollicités.

Par un courrier du 1^{er} août 1913, marqué « secret », le Ministre de la Guerre s'adressait aux Gouverneurs Militaires (Paris et Lyon), aux Généraux Commandants les Corps d'Armée, sur la question du ferrage des chevaux, en particulier des animaux de réquisition, dont la ferrure pouvait être insuffisante ou inadaptée au service de guerre.

Ce travail de ferrage devait être assuré dans les 48 heures avant l'embarquement de la cavalerie. En conséquence, tous les maréchaux-ferrants sont obligatoirement convoqués le second jour de la mobilisation. Les professionnels qui se trouveraient en surnombre à l'effectif de guerre doivent concourir à l'accélération du travail, avant de rejoindre leur affectation. En fonction des nécessités, les maréchaux-ferrants civils, employés comme auxiliaires peuvent être requis temporairement, de même que les forges, comme ateliers supplémentaires.

Pendant les premiers jours de la mobilisation, on peut utiliser les forges ou les « fourgons-forges » des unités montées.

La missive donnait une base de calcul des besoins, annoncés comme des minima : « Vous admettez qu'il faut pour chaque ouvrier un délai d'environ 1 h ½ pour choisir et poser sa ferrure, qu'en conséquence selon leur habileté les maréchaux pourront ferrer par jour de 7 à 8 animaux et qu'enfin 75 % des chevaux de complément devront être ferrés à neuf. Vous tiendrez compte également non seulement des délais dans lesquels les chevaux seront livrés aux Corps, mais encore du battement de temps qui existera entre le jour où les maréchaux

seront convoqués et le jour où les unités seront enlevées³ ».

À Grenoble (Isère), l'affiche d'ordre de réquisition des chevaux, juments, mules et mulets, porte une mention manuscrite qui prévoit l'arrivée de cette cavalerie le deuxième jour de la mobilisation, à sept heures. Il est précisé que « Les animaux seront amenés avec bridon, licol pourvu d'une longe et ferrure en bon état⁴ ».

Le lieutenant Lamoureux, mobilisé dans le train des équipages près de Clermont-Ferrand observe : « Au fur et à mesure qu'il recevait ses officiers, ses hommes et ses voitures, le capitaine Marchal organisait méthodiquement et calmement sa Compagnie en attendant son envoi au front. Il élimina les chevaux insuffisants, répara ou transforma son matériel de réquisition, acheta en ville les ferrures et les matériaux dont il avait besoin pour l'entretien de ses équipages et utilisa au mieux les maréchaux, les bourreliers et les charrons qui lui étaient affectés⁵. »

Le capitaine Callies part avec sa batterie « de 75 », soit un effectif théorique de 4 canons, 12 caissons, un chariot, une fourragère, une forge roulante, au total 161 hommes et 210 chevaux ; embarquement en chemin de fer le 6 août, débarquement à Diarville (Meurthe-et-Moselle) le lendemain ; le 8, en route vers la bataille, il écrit dans son carnet : « La matinée se passe à faire sécher les effets et à remettre de l'ordre partout. En particulier le chargement des ferrures a été mal fait au départ. On le rectifie⁶. »

La guerre de mouvement

Dès le début du conflit, le général Sordet, qui commande le 1^{er} corps de cavalerie (18 régiments de cavalerie formant trois divisions), se positionne en couverture près de la frontière belge. Cette troupe franchit celle-ci le 6 août 1914, et se dirige sur Liège. Par suite de marches et de contremarches, la plupart des formations ont parcouru en cinq jours une distance moyenne de 250 km. La température a été particulièrement élevée, donc éprouvante pour les chevaux.

³ Archives du Service Historique de la Défense (S.H.D.).

⁴ Collection particulière, 1914.

⁵ LAMOUREUX, 1969, p. 97.

⁶ CALLIES, 1999, p. 32.

L'historique du corps de cavalerie Sordet mentionne le 10 août : « *Les trains régimentaires sont alourdis d'animaux plus ou moins blessés qu'il importe d'évacuer ; le régime normal des évacuations par les trains de ravitaillement quotidien est inapplicable et le corps de cavalerie est obligé de créer, avec ses propres ressources, un dépôt de chevaux malades à Givet.* »

La question de la ferrure devient chaque jour plus critique ; les routes empierrées et les marches sans arrêt usent rapidement les fers qu'on n'arrive pas à remplacer faute de temps et de matériel, et on doit réclamer d'urgence 15 000 ferrures de rechange⁷. »

À la même date, le jeune vétérinaire Étienne Letard, mobilisé au 3^e hussards appartenant au 1^{er} corps de cavalerie, écrit : « *Enfin la journée du 10 est consacrée au repos des hommes et des chevaux. Un quart d'entre eux devraient être mis hors de service ; mais on ne peut réduire sans limite le nombre des sabres. Seuls les animaux si épuisés si blessés qu'ils sont vraiment inutilisables, seront envoyés dans un dépôt d'arrière ; ils nous reviendront après guérison dans quelques mois, si la guerre n'est pas terminée... et cette hypothèse fait sourire. Les autres devront marcher dans la colonne ; oh ! ils suivront leurs camarades, nous le savons, tant qu'ils pourront, jusqu'à ce qu'ils tombent brisés d'efforts, à bout de souffle⁸. »*

Qu'en est-il de l'état des ferrures, chez notre adversaire allemand ?

C'est le 7 août que les fers sont l'objet des préoccupations de la part du commandement ; le 13 août, les divisions de cavalerie de von Richofthen suspendent 24 heures leur mouvement pour ferrer. Cette nécessité s'explique par l'emploi de fers rainés plus légers, à l'usage rapide. C'est d'ailleurs par l'observation de cette particularité que l'on reconnaît les chevaux appartenant à l'armée allemande.

Si Étienne Letard parle fréquemment de l'état catastrophique des chevaux, il ne mentionne qu'une seule fois un ferrage, le 26 août au cours de la retraite dans la partie nord de la France à Heudicourt (Somme) : « *...on profitera de l'avance pour faire quelques réparations urgentes aux voitures et pour ferrer les chevaux. Mais le travail est à peine commencé que de fortes troupes*

ennemies sont signalées à quelques kilomètres⁹... »

Les déplacements souvent à l'allure du pas, et les rares et trop courts arrêts des régiments de cavalerie, laissent peu de temps aux vétérinaires pour effectuer des visites ; il semble que les soins aient été effectués sous les ordres des officiers de troupe, notamment des applications de teinture d'iode, et des pansements sommaires.

Ce n'est que le 4 septembre que le général Sordet décide d'un repos pour sa cavalerie. Depuis un mois les marches sont quasi incessantes, et les chevaux atteints de surmenage chronique ; la ferrure n'est plus entretenue, les voitures et les harnachements ont aussi besoin de réparations. Sordet dans une note confidentielle à ses généraux de divisions, reproche à ses officiers, sous-officiers et cavaliers leur « *insouciance coupable* », de n'avoir pas saisi « *les moindres occasions de diminuer la fatigue de leur monture¹⁰.* »

Ces chevauchées interminables n'ont pas permis aux lourds « fourgons-forges » de suivre les troupes montées, par les chemins souvent difficiles et encombrés. Même au cantonnement du soir, les précieuses voitures n'étaient pas souvent au rendez-vous. Les maréchaux-ferrants travaillent parfois à la lueur d'une bougie, posant les ferrures à froid.

Tony de Vibraye, dans son journal de route, note le 1^{er} septembre 1914 : « *Repos à Saint-Léger-en-Bray ; nous pouvons donner quelques soins à nos chevaux et surtout nous occuper de leur ferrure – grave problème. Il n'est pas possible de demander à nos maréchaux de travailler toutes les nuits, à l'étape, pour ferrer nos chevaux ; ils ont déjà assez de mal à préparer nos ferrures de rechange, souvent incomplètes d'ailleurs qui nous servent, pendant nos marches, aux referrages de fortune le long des routes¹¹.* »

À la veille de la bataille de la Marne, le corps de cavalerie Sordet est incapable de combattre ; limogé, le général regagne Paris au soir du 8 septembre 1914, et se met à la disposition du gouverneur militaire.

⁷ SORDET, 1923, p. 35.

⁸ LETARD, 1919, p. 26.

⁹ Ibid., p. 52.

¹⁰ SORDET, 1923, p. 101.

¹¹ VIBRAYE, 1939, p. 52.

En fait, toute la cavalerie de combat et de service souffrit de maux multiples qui clairsemèrent les effectifs.

Les grandes usines de productions de fers mécaniques (Anzin dans le Nord, Commercy dans la Meuse) se trouvent dans une zone envahie par les Allemands, et il faut faire vite pour renouveler les stocks. Dès le mois d'août 1914, Charles Humbert sénateur de la Meuse se rend aux États-Unis pour une mission d'information. Il semblerait que le parlementaire effectue des achats, soit de sa propre initiative, soit sur ordre du ministre de la Guerre.

Parmi les équipements demandés par la direction de l'Artillerie, « *des ferrures à glace, munies de quatre mortaises pouvant recevoir le crampon réglementaire ou un crampon de même filetage*¹² ».

Le 11 septembre, le parlementaire télégraphie que la Bethlehem Company construit un outillage pour fabriquer des fers « *à peu près conforme au modèle français*¹³ » ; le même mois, un contrat est signé pour dix millions de fers à glace et une option de deux millions de fers ordinaires qui deviendront quatre millions ; la direction de l'Artillerie prend note du marché conclu.

Les premiers envois révèlent des fers d'une largeur et d'une épaisseur insuffisantes, crampons et mortaises sont inutilisables sur des ferrures réglementaires françaises : l'usine se sert d'un autre étalon que le système métrique. La direction de l'Artillerie négocie avec la Bethlehem Company « *pour rapprocher encore les mortaises et les crampons du type français*¹⁴. » Deux avenants au contrat seront signés ; ils entraînent une indemnité versée au fabricant pour changement d'outillage, des délais de livraison, une commande supplémentaire de crampons. En janvier 1915 une grande partie des fers « inutilisables » ont été livrés, le reliquat ne concerne que 1 250 000 unités. Que faire des fabrications initialement prévues pour la glace ? Elles seront peu appliquées hors période hivernale, et leur usure rapide constitue un grave inconvénient. En 1917, il reste six millions de fers dans les stocks de l'armée. Un vétérinaire mandaté pour

résoudre la question propose de vendre une petite partie des fers à la maréchalerie civile, et de fondre le reste.

Finalement l'administration de la Guerre demande à l'Armée américaine de reprendre la marchandise au prix de revient, dans les entrepôts français. Selon un courrier du Ministre daté de janvier 1925, les Américains ont pris livraison des fers restants pour la somme de 4 454 550 francs.

La guerre de position

L'administration et la gestion de la maréchalerie sont définies par des textes parus de 1900 à 1905. L'entretien et le renouvellement de la ferrure font l'objet d'un contrat d'abonnement entre le maître maréchal-ferrant et le conseil d'administration du régiment. Le maréchal abonnataire est tenu de se procurer les matières premières (fer, charbon) et l'outillage hormis celui fourni par l'État ; sa rémunération est constituée par une prime mensuelle fixe par animal selon sa catégorie (chevaux d'officiers, de troupe, de cavalerie légère ou lourde, mulets). La guerre de mouvement fait beaucoup travailler les services de maréchalerie, mais en décembre 1914, la course à la mer achevée, la ligne de combat se stabilise réduisant les déplacements du cheptel militaire. L'usure de la ferrure, un moment excessive, redevient normale. Il faut réglementairement une ferrure complète, soit quatre fers par bête, environ tous les 30 jours. Cette situation nouvelle tourne à l'avantage des maîtres maréchaux : dans certaines formations (convois auxiliaires ou administratifs, parcs d'artillerie ou du génie), ils exécutent leur service pour un effectif de 420 à 600 bêtes. F. Breton décrit la pratique suivante : « *Pour arriver à réaliser un gain important le maître maréchal intéressait ses auxiliaires ; il maintenait les primes que le règlement ne lui imposait plus, les augmentait même, et surtout, accordait des primes supplémentaires pour les fers qui étaient produits quand les travaux de ferrure étaient assurés. Pour faciliter ce travail, l'abonnataire n'hésitait pas à s'entendre avec des tenanciers de maréchaleries civiles dans les cantonnements occupés, louant atelier et matériel*¹⁵. »

Les maréchaux qui entretiennent un petit effectif d'animaux se voient donc attribuer un

¹² Archives du S.H.D.

¹³ Archives du S.H.D.

¹⁴ Archives du S.H.D.

¹⁵ BRETON, 1924, p. 696.

volume de primes plus faible. En temps de guerre le système de l'abonnement se révèle donc en partie inadapté et coûteux. Une circulaire parue le 9 juillet 1915 vise à améliorer cette situation en instituant un régime nouveau, la gestion directe. L'objectif principal consiste à réaliser des économies sur le coût de la ferrure, tout en assurant un revenu plus égalitaire entre les maréchaux. Le texte s'applique à toutes les « *formations nouvelles entrant dans la composition des Armées en campagne à la date du jour de leur création*¹⁶. »

Les nouvelles dispositions réglementaires prévoient de fournir aux maréchaux les matières premières, les « objets confectionnés » (clous, crampons, sacoches, etc.) et l'outillage nécessaire. Les primes mensuelles de travail sont modifiées ainsi que la tarification : « *0,60 F par mois et par cheval de l'effectif moyen jusqu'à 300 chevaux, 0,20 F par cheval, pour chaque cheval au-dessus de 100 et jusqu'à 300 chevaux. Le nombre des animaux à confier pour la ferrure à un même maître maréchal-ferrant ne dépasse pas 300. Au-dessus de ce chiffre, l'effectif sera réparti, suivant son importance entre deux ou plusieurs maréchaux*¹⁷. »

Le tarif mensuel calculé de la ferrure par abonnement prévoit une échelle de prix par animal de 3,12 F à 4 F (environ), ce qui fait une différence sensible, induite à la baisse par l'application de la nouvelle circulaire. La gestion directe et l'abonnement existent simultanément dans les groupes d'artillerie, dont les créations furent nombreuses au cours du conflit. Sous le nouveau régime de la ferrure, les maîtres maréchaux ne sont plus aussi directement intéressés par les bénéfices ; le charbon est fourni et probablement utilisé avec moins d'économie. Moins de fers sont forgés à partir de barres (lopins) ou de fers usagés (lopins bourrus) car le maréchal commande à son unité des fers confectionnés, ce qui n'est pas sans augmenter les difficultés : « *Il n'est pas rare de voir imposer par les parcs d'artillerie des ferrures d'un calibre ne répondant pas aux besoins, et des clous dont les dimensions ne sont pas conformes à celles des fers ; parfois le charbon nécessaire à la forge manque complètement et le travail des*

*ateliers doit être suspendu*¹⁸ » témoigne F. Breton. Cet auteur, qui propose d'optimiser la gestion et le travail de la maréchalerie militaire sur un modèle industriel, estime aussi que les forges ne sont pas en nombre suffisant.

Les maréchaux restent des auxiliaires des combattants, moins exposés au feu que les fantassins ou les artilleurs d'une batterie de campagne (fig. 7). L'atelier de maréchalerie se tient à l'échelon de combat installé de huit à quinze kilomètres environ de la ligne de feu, ou même beaucoup plus en arrière. Les installations des maréchaux n'étaient cependant pas à l'abri des canons de longue portée, ou même de l'aviation. Le docteur Top commente : « *Le silence n'est troublé que par le bruit du soufflet de Dehau, le maréchal, qui, infatigable, « forge ses fers pour la paix et pour la liberté », par le sifflement lugubre des gros noirs qui, toutes les deux minutes, passent à 200 mètres au-dessus de nos têtes, pour aller éclater à un kilomètre*¹⁹... ». (25 septembre 1914). Un fait est rapporté par le capitaine Callies le 25 mars 1915 : « *... on entend des ronflements d'avions puis coup sur coup trois explosions. Ce sont les Boches qui nous bombardent. Une des bombes est tombée sur un atelier de maréchal-ferrant, tuant un cheval et enlevant le bras d'un des soldats qui le ferraient*²⁰. » Léon Loubet maréchal-ferrant affecté comme conducteur dans l'artillerie lourde de calibre 155, indique fin septembre 1914 : « *La forge est conduite aux positions et nous ferrons les chevaux à 25 mètres des pièces. Un de ceux-ci est blessé par une balle*²¹. »

Les fers et les fournitures sont des éléments banals de la vie en campagne des soldats qui travaillent avec les équidés : « *Après-midi je fais ferrer un de mes chevaux que le brigadier maréchal m'a désigné. Tous les chevaux du détachement sont ferrés à nouveau avec des fers disposés pour recevoir les crampons pour l'hiver*²². »

« *Réveil 5 h. Départ pour la corvée de vivres avec un fourgon et deux chevaux à 6 h ½,*

¹⁶ Ibid., p. 695.

¹⁷ Ibid., p. 696.

¹⁸ Ibid, p. 697.

¹⁹ TOP, 1919, p. 128.

²⁰ CALLIES, 1999, p. 219.

²¹ LOUBET, 2009, p. 35.

²² ANONYME, 1998, p. 47, 6 novembre 1914.

retour à 8 h. Maréchalerie de 8 h ½ à 10 h, un cheval à ferrer²³. »

Ce quotidien est aussi noté par Pierre Pasquier caporal au 97^e régiment d'infanterie alpine : « Le 5 novembre (1915) parti à 6 h du matin cherché 500 kg de charbon de forge et 400 kg de boulets à Nœux-les-Mines. » Puis, « Le 20 janvier (1917), allé cherché une provision de fers à chevaux²⁴... »

Une note du Grand Quartier Général en date du 22 janvier 1917 annonce la création de 10 compagnies d'âniers et 6 compagnies de muletiers à la disposition des armées, mais gérées par le train des équipages ; ce dernier étant chargé de l'entretien de la ferrure et des soins vétérinaires. Ces animaux choisis pour leur petite taille furent répartis en sections de 120 animaux afin d'assurer les transports pour les troupes d'infanterie jusqu'à l'intérieur des tranchées. Les déconvenues, sinon les difficultés inhérentes aux conditions météorologiques sont souvent évoquées par les combattants : « Il a fallu mettre des crampons aux pieds des chevaux pour éviter les glissades. Malheureusement tous les fers ne se prêtaient pas à cette précaution si utile : ils n'étaient pas taraudés²⁵. »

Les déplacements deviennent plus longs, difficiles, dangereux, notamment pour les convois d'animaux avec et sans voitures : « Les crampons glissent, un cheval s'effondre, fait perdre l'équilibre à l'autre qui s'abat lourdement. Embrouillamini des harnais ! On décroche, on fouette., l'une des bêtes se relève, mais l'autre n'a pas de prise sur le versant de la route... On la fait traîner par le cheval d'avant, on fouette encore, on hurle, on gesticule... Enfin. Ça y est ! Vite l'attelage est remis en ordre et on rattrape, mais avec une lenteur prudente, le temps perdu²⁶. »

Les cavaliers et conducteurs, par précaution ou par ordre, marchent en tenant leurs bêtes par la bride. Mais les glissades brisent parfois les membres des animaux qui sont alors abattus et laissés sur place, vite raidis, dans une mare de sang.

Jules de Bonnevallet, maire de Berles Monchel (Pas-de-Calais), relate dans son journal, le 7 juin 1916, des méfaits commis par

les troupes anglaises en stationnement : « Il y a 8 jours, vers le 1^{er} juin, ils ont ramené un ventilateur rotatif pour forge, dans la nuit du 6 au 7 juin ils ont ramené un chargement de fer neuf, près de 2000 k(g), plus un treuil pour un moteur... Tous ces outils et fers proviennent de vols chez les négociants d'Arras²⁷. »

Plus rare, une observation sur le comportement des maréchaux, ici celle de Paul Voivenel, médecin toulousain : « Chauffeurs et cyclistes sont les propagateurs – sinon « les créateurs » – des nouvelles. Ils ne sont jamais dubitatifs. Ils affirment (...). Les maréchaux-ferrants sont pour eux des concurrents... Sed longo intervallo. Le maréchal-ferrant est en effet, généralement dans l'artillerie, le figaro. On s'attroupe autour de lui. Il assiste à la visite vétérinaire, donne des conseils « pratiques », bavarde avec sa clientèle²⁸. » Par le même auteur, une description personnelle de l'installation des matériels d'artillerie avant la bataille : « Le paysage s'est modifié. Munitions et canons semblent sortir du sol, les champs présentent un fouillis de pistes gaufrées par les fers de milliers de chevaux²⁹. »

La mobilisation des ouvriers spécialistes de l'entretien de l'outillage agricole, maréchaux compris, amena dès 1915, des difficultés dans les zones rurales. La durée de la guerre, le manque de main d'œuvre qualifiée, oblige l'autorité militaire à accorder, tardivement, des sursis d'appels au mois de juillet, puis au mois d'août, en prévision des travaux d'automne : encore était-ce des territoriaux et des hommes du service auxiliaire. Ce n'est qu'en juin et septembre 1917, que de nouveaux sursis sont accordés, pour les mobilisés de vieilles classes (1891 et antérieures) qui sont pères de cinq enfants ou veufs pères de quatre enfants. Une circulaire du 30 septembre 1918 met en sursis les maréchaux-ferrants, bourreliers, charrons, et réparateurs de machines agricoles.

À partir de l'armistice, c'est progressivement que les soldats regagnent leurs foyers, en commençant par les plus anciennes classes. À la guerre suspendue, succède la paix, peuplée de deuils interminables, de commémorations et de monuments de mémoire.

²³ Ibid, p. 175, 8 mai 1915.

²⁴ PASQUIER, 2005, p. 47.

²⁵ Lieutenant d'artillerie FONSAGRIVE, 1919, p. 2.

²⁶ Aspirant d'artillerie CANONVILLE, 1922, p. 198.

²⁷ BONNEVALLET, 2003, p. 71.

²⁸ VOIVENEL, 1933, tome I, p. 137.

²⁹ VOIVENEL, 1937, tome III, p. 291.



Figure 7 : Forge de campagne, remarquer le charbon, l'étau, la caisse à fers.

La reconnaissance et la mémoire

Le chef d'escadron Bréant, au 12^e Hussards, qui fait partie des troupes de couverture indique dans son journal, au 9 août 1914 : « *Le général G... remet des médailles en souvenir au maréchal-ferrant Chesnot et au brigadier Perrot qui se sont distingués sous les obus à Altkirch*³⁰. » Pour mémoire, la Croix de guerre a été créée en avril 1915.

Sur la sépulture militaire du caporal Henri Legrand, du 127^e régiment d'infanterie, « Mort pour la France » le 23 août 1914 en Belgique, inhumé à Tours (Indre-et-Loire), nous avons observé une photo en médaillon, où l'homme porte l'insigne du maréchal-ferrant. La spécialité de ce soldat n'est pas indiquée sur le fichier « Mémoire des hommes », consultable sur internet.

L'École de Cavalerie de Saumur (Maine-et-Loire) a érigé son propre monument à la mémoire de ses morts, face à la grille d'honneur (fig. 8). Bâti en 1925, c'est l'œuvre de Froment-Meurice, qui en a assuré la compo-

sition et la sculpture. Sa particularité : une décoration devant et derrière l'édifice. La partie avant montre l'évolution des modes de combat. La partie arrière s'intéresse aux soldats qui concourent aux soins des animaux, vétérinaires et maréchaux, ainsi qu'aux artisans du cuir. On peut voir, sculpté dans le tuffeau, une ceinture où sont accrochés les outils essentiels du maréchal-ferrant, tricoises, rogne-pied, râpe, marteau... Sur deux autres bas-reliefs, des mors et des ferrures de différents types, certaines avec des crampons, entourent une selle : discret hommage aux « mains noires » comme on surnomme parfois les maréchaux dans l'arme cavalière.

³⁰ BRÉANT, 1917, p. 21.



Fig. 8 : Monument aux morts de l'école de Cavalerie de Saumur : les outils du maréchal-ferrant.
Photo Roland Bruneau.

BIBLIOGRAPHIE :

- ANONYME, *Journal d'un soldat de 14-18, Souvenirs journaliers d'un Cavalier du 4^e dragons versé au 14^e Train*, présenté par Jacques Lambert, Le Faou, Sofag, 1998.
- ASTOUIN (Colonel), IZARD (Chef d'escadron), *Le Train des Équipages et le Service Automobile pendant la Grande Guerre, 1914-1918*. Paris, Association Nationale des Anciens Combattants du Train, s.d.
- AUGÉ-LARIBÉ Michel, *L'agriculture pendant la guerre*, Paris, Presses Universitaires de France, s.d.
- BRÉANT Commandant, *De l'Alsace à la Somme, souvenirs du front*, Paris, Hachette et C^{ie}, 1917.
- BRETON F., « Contribution à l'étude d'une organisation rationnelle de la maréchalerie militaire », *Recueil de Médecine Vétérinaire*, 1923 et 1924.
- CALLIES Alexis, *Carnets de Guerre (1914-1918)*, retranscrits et commentés par Éric Labayle, E/L, 1999.

- COLLECTIF, *Le livre du Gradé d'Artillerie, à l'usage des élèves brigadiers, brigadiers et sous-officiers d'artillerie*, Paris, Berger-Levrault, 1914-1915.
- COMITÉ TECHNIQUE D'ÉTAT-MAJOR, *Aide-mémoire de l'officier d'état-major en campagne*, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, février 1915.
- BONNEVALLET Jules—, *Quelques réflexions sur la manière de faire la guerre en 1914*, Paris, Christian, 2003.
- FONSAGRIVE Lieutenant, *En batterie !* Paris, Delagrave, 1919.
- GAZIN F., *La cavalerie française dans la guerre mondiale, 1914-1918*, Paris, Payot, 1930.
- LAMOUREUX Lucien, *Mes souvenirs*, Moulins, « Cahiers bourbonnais », 1969.
- LETARD Étienne, *Trois mois au 1^{er} corps de cavalerie*, Paris, Plon-Nourrit et C^{ie}, 1919. [Corps de cavalerie Sordet].
- LOUBET Léon, *Ma campagne, 1914-1918*, s.l., 2009.

- MAINAGE O.P., *Lettres d'un Bleuete, Henry Canonville, aspirant d'artillerie*, Paris, Pierre Téqui, 1922.
- MINISTÈRE DE LA GUERRE, *Aide-mémoire de l'officier du génie en campagne*, Paris, Imprimerie nationale, 1918.
- MINISTÈRE DE LA GUERRE, *Cours spécial à l'usage des sous-officiers du train des équipages militaire, approuvé par le ministre de la guerre le 25 juin 1896*, Paris, Imprimerie nationale, 1896.
- MINISTÈRE DE LA GUERRE, *Décret du 25 août 1913 portant règlement sur le service intérieur des corps de troupe d'infanterie et du génie*, Librairie militaire Berger-Levrault, Paris, s.d.
- MINISTÈRE DE LA GUERRE, *Manuel de maréchalerie à l'usage des maréchaux-ferrants de l'armée*, Paris, Imprimerie nationale, 1885.
- MINISTÈRE DE LA GUERRE, *Règlement provisoire de manœuvre de l'artillerie de montagne, titre III conduite et chargement des mulets, approuvé par le ministre de la guerre le 14 novembre 1912*, Paris, Imprimerie nationale, 1915.
- PASQUIER Pierre, *Carnets de guerre*, retranscrits et commentés par Mino Faïta, Cervens, l'Astronome, 2005.
- ROUSSON Jules, *Annuaire des Maréchaux Ferrants des Troupes Métropolitaines pour 1935*.
- SORDET, (dir.), Colonel BOUCHERIE (rédaction): *Historique du Corps de Cavalerie Sordet*, Paris, Charles-Lavauzelle et C^{ie}, 1923.
- TASSET J., *Traité pratique de maréchalerie à l'usage des maréchaux, vétérinaires*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 1912.
- TASSET J., CAREL F., *Traité pratique de maréchalerie*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 1926.
- TOP Docteur, *Avec le 1^{er} corps d'armée, un groupe de 75, journal d'un médecin aide-major du 27^e d'artillerie*, Paris, Plon-Nourrit et C^{ie}, 1919.
- VIBRAYE, Comte Tony de —, *Carnet de Route d'un cavalier*, Paris, 1939. [Corps de cavalerie Sordet].
- VOIVENEL Paul, *Avec la 67^e Division de Réserve*, Paris, Librairie des Champs-Élysées, tome I, 1933 ; tome III, 1937.
- Remerciements : Joël Guyonneau, Catherine Knoché, Musée du fort de La Pompelle