



 <http://rp59.fr>
 rp59@orange.fr

Bulletin N° 41 de juin 2020

Bulletin trimestriel de l'Association Racines et Patrimoine

EDITO

DANS CE NUMÉRO :

Edito	1
Voyage inaugural de la ligne Paris-Cologne	2
La relève et le retour des prisonniers 1942	9
Les braves du 25 ^e bataillon de chars à Avesnes en mai 1940	12
Le 26 ^e bataillon de chars et la bataille de la Sambre en mai 1940	16
La minute de silence	25
De Beaupaire à Dallas, Antoine GOUFFE—1856	26
Les amazones Maubeugeuses en 1911	31

Pour la première fois depuis quinze ans, notre exposition annuelle du jeudi de l'Ascension a été annulée, pour cause de sécurité (elle sera certainement reportée à l'an prochain). Le thème de cette année était « commémoration des 80 ans de la bataille de France ». Ce sujet sera traité dans les bulletins trimestriels, à partir de ce numéro.

L'association a souhaité aider, pendant le temps du confinement, les personnes qui souhaitent démarrer leur généalogie, par une aide et un accès libre à la base de données. L'annonce locale a été reprise par « La Voix du Nord » : une soixantaine de demandes ont été faites. Nous avons été beaucoup sollicités pour aider ces débutants généalogistes : cette initiative est positive.

Comme cela avait été fait pour la première guerre mondiale, certains d'entre vous rédigent un « livre d'or » répertoriant, par commune, les soldats, ci-

vils et résistants « morts pour la France », auquel il est possible d'ajouter les soldats et résistants déportés. Ce travail a été commencé pour quelques communes. Si vous voulez aider, contactez moi, je vous donnerai les liens pour faire les recherches.

Le confinement a laissé un peu plus de temps libre que d'habitude. Ce temps a été utilisé

- ♦ pour mettre en forme nos dépouillements en attente. Notre base de données s'est énormément étoffée.

- ♦ Pour concevoir un bulletin un peu plus long que les précédents. Dans ce bulletin, vous trouverez deux articles très intéressants de Kristie Corboy, notre adhérente américaine, et de Christine Bard, une nouvelle adhérente.

Si vous souhaitez aider à rédiger un dépouillement, même partiel, ou en proposant un article, contactez moi.

Alain



Voyage inaugural de la ligne de Paris à Cologne

1855

La Presse du 26 octobre 1855

Cologne, ce 23 octobre.

Les chemins de fer ne font plus d'inaugurations officielles, comme pour l'ouverture des grandes lignes ; mais, chaque fois qu'une section nouvelle est livrée à la circulation, un convoi spécial inaugure la voie, emmenant avec lui les invités de la Compagnie et les historiographes du voyage. Dimanche dernier, un de ces trains de promenade a parcouru la ligne directe de Paris à Cologne. Il avait été organisé par les soins, de MM. Polack, secrétaire général de la Compagnie, et Honet, agent commercial. Jusqu'à Saint-Quentin, la nouvelle ligne, qui n'est formée que de tronçons raccordés entre eux, suit, l'ancien railway. A partir de cette dernière station commence la-section nouvelle de Saint Quentin à Erquelinnes (frontière belge).

Cette partie neuve a 86 kilomètres d'étendue. Elle a été construite par MM. Protched et Guillon, ingénieurs. Au sortir de Saint-Quentin, la ligne traverse sur des remblais les tourbières de la Somme, et se dirige, parallèlement au canal de la Sambre, vers le Cateau-Cambresis, sur la limite des départements de l'Aisne et du Nord. De Bohain à Landrecies, le chemin n'a encore qu'une voie, mais un appareil ingénieur placé à chaque station, et qui font mouvoir les trains eux-mêmes, empêche que deux convois ne puissent; s'engager en même temps sur la voie unique.

On franchit une petite portion du bassin de l'Escaut et la profonde vallée de la Selle sur un magnifique pont viaduc, composé de 8 arches de 15 mètres d'ouverture et de près de 30 mètres d'élévation. A Landrecies, nous entrons dans la vallée de la Sambre, que le railway suit jusqu'à son confluent avec la Meuse, et qu'il traverse dix-huit fois dans un parcours d'environ 60 kilomètres.

Nous avons dépassé Maubeuge, caché derrière ses fortifications, et les douanes jumelles

de Jeumont et d'Erquelinnes. Voici la frontière belge, le pays des charbonnages et des hauts-fourneaux. Entre Erquelinnes et Hautmont se trouvent les trois grands établissements métallurgiques de la Sambre, qui consomment annuellement plus de cent mille tonnes de charbon. Jusqu'à Charleroi, nous sommes dans le Hainaut ; après avoir laissé à gauche le champ de bataille de Fleurus, aujourd'hui planté en betteraves, nous entrons dans la province de Namur.

La ligne belge que nous parcourons est déjà ancienne, elle a été construite par une compagnie anglaise, en 1845, et rachetée dernièrement par la compagnie du Nord, qui étend son domaine actuel, à travers la Belgique. Jusqu'au, réseau des chemins de fer prussiens. C'est M Fassiaux, inspecteur général des lignes belges, qui nous fait les honneurs du chemin de Namur à Liège, devenu un fief industriel de la France.

Namur et sa citadelle m'ont fait penser à Louis XIV et à Boileau. Vauban a mis moins de temps à prendre la ville défendue par le brave Cohorn que Despréaux à faire son « Ode à Namur ». C'est ce qui a fait dire à Rivarol que la prise de Namur, comme le passage du Rhin, n'avaient réellement coûté de peine qu'à Boileau.

Racine, en sa qualité d'historiographe du roi, assistait à ce siège. Ses lettres datées du camp n'accusent pas chez le poète une fougue bien martiale, « Je voyais, dit-il, l'attaque fort à mon aise, d'un peu loin, à la vérité; mais j'avais de bonnes lunettes que je ne pouvais presque tenir fermes, tant le cœur me battait à voir tant de braves gens dans le péril. »

Un autre jour, il écrivait à Boileau : « Quoique je vous dise que j'ai été dans la tranchée, n'allez pas croire que j'aie été dans le péril ; les ennemis ne tiraient plus de ce côté-là, et

nous étions tous ou appuyés sur le parapet, ou debout sur le revers de la tranchée. »

Rien n'est plus accidenté, plus pittoresque que le pays wallon. La vallée de la Meuse, que suit le chemin de fer, depuis Namur, est parsemée de paysages et de légendes. C'était jadis la vieille France carlovingienne, le berceau des Pépin d'Herstal et de Landen. Ce serait encore la France demain, si l'occasion s'en présentait.

Marche-les-Dames est sur la limite du pays de Liège. On y voit les ruines d'une abbaye dont l'origine se rattache à la première croisade. Godefroy de Bouillon ayant emmené en Terre Sainte un grand nombre de chevaliers du pays, celles de leurs femmes qui n'avaient pu les suivre se retirèrent dans un vallon agreste [champêtre] et solitaire, y firent bâtir une modeste chapelle, et attendirent le retour de leurs époux en priant pour la délivrance du Saint-Sépulcre. Mais de tant de guerriers qui avaient été chercher la gloire dans les plaines brûlantes de la Palestine, bien peu revirent les collines boisées des bords de la Meuse. Les veuves des chevaliers et les jeunes filles que la guerre avaient rendues orphelines embrassèrent alors la vie religieuse et fondèrent l'abbaye de Marche-les-Dames.

Huy, à moitié chemin entre Namur et Liège, est une de ces anciennes villes libres du pays wallon qui se montraient aussi jalouses de leur liberté que les républiques municipales des Flandres. Elle a soutenu de véritables guerres contre ses seigneurs et ses évêques pour le maintien de ses franchises. L'inviolabilité du domicile était passée en proverbe chez les Hutois : « Pauvre homme en sa maison est roi » et les anciennes barrières de la ville portaient cette fière inscription :

- ♦ « Mieux vaut mourir de franche volonté »
- ♦ « Que du pays perde la liberté. »

Le pays entre Namur et Liège est un des centres industriels les plus actifs de l'Europe. Près de vingt usines ou hauts-fourneaux viennent s'y raccorder par des embranchements à la ligne principale ; ce sont : les établissements métallurgiques de Seraing-, greffés sur l'ancien palais-épiscopal des princes-évêques

de Liège; les charbonnages d'Ougrée, dont les lueurs, rougeâtres éclairent, comme autant de phares, les deux rives de la Meuse; les établissements de Sclessin, ceux de la Nouvelle et de la Vieille-Montagne, qui fournissent du zinc à toutes les parties du monde ; les manufactures de glaces d'Oignies-et de Floreffe, dont les produits rivalisent à l'Exposition universelle avec ceux de Saint-Gobain, et dont les cheminées colossales, qui vomissent des torrents de fumée, ont excité naguère une petite émeute de paysans; les hauts fourneaux de l'Espérance et un grand nombre de fonderies et d'usines secondaires qui entretiennent sur le chemin de fer un service de traction des plus considérables.

Tout ce pays a été initié aux grandes entreprises industrielles, au commencement de ce siècle, par l'Anglais John Cockerill, qui y établit des papeteries, des fabriques et des ateliers pour la fabrication des mécaniques et des grandes machines à vapeur. Dans l'origine, cet établissement modèle appartenait, par moitié, au roi des Pays-Bas, Guillaume I^{er}. A la suite de la révolution belge de 1830, John Cockerill acheta la part de son royal copropriétaire et se trouva seul maître de l'entreprise. Il mourut en 1842, à Varsovie, où il s'était arrêté dans une de ses excursions lointaines que son intelligente activité lui faisait entreprendre à tout moment pour éveiller le génie industriel des peuples et leur ouvrir de nouvelles sources de richesse et de prospérité.

L'ancien palais épiscopal est en ce moment l'objet d'une déplorable restauration. Ce curieux monument, où le style mauresque et espagnol se mêlait, par une composition originale et bizarre, aux caprices du genre gothique, devient, sous la truelle et le grattoir des architectes, un décor d'opéra, un placard en carton-pierre. Il serait temps de restaurer la partie nouvelle en la rétablissant dans son ancien état. M. Baze, ancien questeur de l'Assemblée législative, est aujourd'hui un des avocats plaidants du barreau de Liège. Avant d'arriver à Liège, le railway franchit la Meuse sur le magnifique pont du Val-Saint-Lambert, composé de 5 arches et long de 166 mètres ;

il est construit tout entier en pierres d'Escausines. La ville déploie alors dans toute son étendue sur la rive gauche du fleuve, avec ses monuments, ses clochers et ses obélisques industriels, empanachés d'une noire fumée.

Liège est vaste comme toutes les villes belges non fortifiées qui renferment dans leur enceinte de grands jardins et des houblonnières. L'industrie y est en ce moment très florissante. Les fabriques d'armes ne chôment pas, et ont peine à fournir aux commandes des diverses puissances belligérantes. C'est la ville radicale de la Belgique, celle où le parti catholique a le moins d'influence.

M. Frère-Orban a adopté le collège électoral de Liège, ou plutôt a été adopté par lui. Il y a toujours dans le pays wallon le vieux levain d'indépendance et l'esprit belliqueux de la Commune du moyen-âge, sans cesse en guerre contre son prince-évêque.

Après avoir passé l'Ourthe près de son confluent avec la Meuse, le railway s'engage dans une étroite vallée où il a continuellement comme obstacle des promontoires de rochers et les sinuosités de la rivière. Il franchit les uns sur des ponts et les autres sous des tunnels. Il y en a 24 jusqu'à Verviers. Un petit chemin de fer s'embranché à la station de Pèpinster et se dirige à droite vers la vallée de Spa. La saison des eaux est finie, mais Spa a hérité des malades d'Aix-la-Chapelle qui ne trouvant plus les distractions du trente et quarante, ont cru devoir changer leur régime hydrothérapique. Aix-la-Chapelle décline : on n'y va plus-visiter le tombeau de Charlemagne.

Un peu en deçà, de cette station commence le chemin de fer prussien-rhénan, dont l'agent-général, M. Hauchecorne a fait les honneurs aux invités avec beaucoup d'obligeance et de courtoisie. Le train glisse mollement sur les rails à éclisses jusqu'à Cologne.

Cette ville était encore sous l'impression des fêtes qui ont eu lieu, au commencement de ce mois-ci, à l'occasion de la pose solennelle de la première pierre du pont monumental qui doit relier entre elles les deux rives du Rhin et

les lignes allemandes, belges et françaises. Ce pont sera une des merveilles de la science moderne, comme la cathédrale de Cologne est un des chefs-d'œuvre de l'art au moyen-âge. Aussi le roi Frédéric-Guillaume a-t-il voulu présider, lui-même à l'inauguration et surveiller la marche de ces importants travaux.

Le pont sur le Rhin, dont j'ai vu le modèle en relief, est destiné à remplacer le pont de bateaux qui joint Cologne à Deutz et qui, depuis longtemps, est insuffisant pour la circulation des voyageurs et des marchandises. Le projet d'un pont fixe remonte à plusieurs années. Un concours fut ouvert à cet effet en 1850 : les plans de M.M. Schwedler et de Morsorné, modifiés par M. Walbaum, ingénieur des travaux hydrauliques, furent adoptés, et la direction des travaux fut confiée à M. Lenze, conseiller, supérieur, directeur des ponts et-chaussées. La dépense est estimée à 3 millions de thalers, qui ont été souscrits par l'Etat, par la ville de Cologne et par les compagnies de chemins de fer. Les travaux sont commencés depuis un mois : on établit les fondations du pilier de front sur la rive gauche, et de nombreux ouvriers, établis sur des radeaux, enfoncent des pilotis à l'aide de moutons énormes dans le courant rapide du fleuve. On présume que les travaux pourront être achevés dans trois ans.

Le pont sur le Rhin aura cinq arches monumentales surmontées de tours. Cinq voies séparées seront ménagées dans la largeur du pont : deux pour le chemin de fer, deux pour les piétons, et une pour les voitures. Ces galeries seront fermées et couvertes par des fermes ou un treillage de fer, et formeront ainsi sur le fleuve une sorte de tunnel aérien. Le pont va être construit dans l'axe de la cathédrale de sorte qu'en dégageant les abords de ce monument on pourra jouir de la vue de la plus admirable de l'art gothique.

Que dire de la cathédrale de Cologne? C'est un Alhambra chrétien. Quand les aiguilles et les clochetons s'élancent à l'extérieur autour du chœur et de l'abside auront rejoint les arcs-boutants de la nef; les portails latéraux seront achevés et que la tour inachevée que les

Allemands appellent le Dôme s'élèvera en forme de clocher jusqu'à la hauteur de 524 pieds, plus haut que la grande pyramide d'Égypte alors tous les fronts s'inclineront devant ce sublime édifice, travail de six siècles et de vingt Générations, le plus bel hommage que le génie de l'homme ait jamais rendu à la grandeur de Dieu.

Ces travaux gigantesques se poursuivent avec activité. Le portail latéral du nord vient d'être achevé ; la voûte intérieure s'élève par degrés, et déjà les visiteurs peuvent admirer les vitraux peints par Cornélius et Kaulbach, et offerts par le roi de Bavière à la cathédrale de Cologne

Toute l'Allemagne s'intéresse à la restauration à la fois religieux et national. Paris et Londres ont entendu naguère les chants de l'association chorale de Cologne, pieux pèlerins de l'art qui vont de ville en ville, comme les minnesingers allemands du moyen-âge, et qui consacrent l'argent qu'ils recueillent à la reconstruction du dôme de Cologne.

Au retour seulement de cette excursion, j'ai pu examiner les paysages de la Prusse-Rhénane. Le pays est plus plat et moins animé qu'en Belgique. Et puis ce qui nuit au pittoresque, c'est l'éternel poteau aux armes de la Prusse royale.

Le royaume de Prusse éprouve sans cesse le besoin d'affirmer son existence et de faire l'exhibition de ses emblèmes. A tout bout de champ, à chaque station, l'écusson royal de la Prusse. Heureusement qu'on est pas tenu de le saluer comme le chapeau de Gessier.

Pour mon compte, je trouve souverainement risible les circonstances actuelles, le rébus héraldique qui représente l'aigle de Prusse tenant d'une serre le globe impérial, de l'autre le sceptre, et lançant les foudres de la neutralité.



Le Journal pour rire du 17 novembre 1855 nous donne une vision parisienne, mais très intéressante d'un voyage Paris à Cologne en chemin de fer.

DE PARIS A COLOGNE, Trajet direct. — EXPRESS-TRAIN.

*Heures de départ de Paris. — 9 h. matin. — Midi. —
9 h. 50 m. soir.*

Arrivée à Cologne. — 40 h. 45 m. soir. — 5 h. matin. — 3 h. soir.

RÉCIT D'ÉDOUARD MARTIN.

I. COMME ON VA VITE

« Croyez-moi, monsieur, celui qui dans cinquante ans inventera la diligence, celui-là fera fortune » aurait dit Rossini, et la boutade d'avoir un grand succès.

Le mot n'est pas de Rossini ; — il est d'un postillon.

Rendons à la poste ce qui lui appartient.

Aujourd'hui nous allons de Paris à Cologne en onze heures ; autrefois il fallait onze jours.

Qui peut dire où s'arrêtera le progrès ! Peut-être un jour irons-nous-en onze minutes !

« Messieurs, en voiture !

Et vous montez dans un des confortables compartiments de la compagnie du Nord. Regardez votre montre : il est neuf heures du matin.

Ce soir je serai en Prusse, et je pourrai me livrer à des calembours sur le roi et sur le bleu de cette nation. Où allons-nous... et surtout de quel train allons-nous, bon Dieu !

Creil ! Dix minutes d'arrêt !

Et les arbres filent, les maisons filent, les prairies filent, peut-être mon voisin de gauche file-t-il aussi ? De Creil à Compiègne il y a la distance de la porte Saint-Martin à la porte Saint-Denis.

Et les arbres filent, les maisons filent, les prairies, filent, peut-être mon voisin file-t-il aussi.

II. CE QU'ON FOURRAIT ECRIRE DANS UN GRAND JOURNAL.

Nous sommes à Saint-Quentin, qui n'est pas la patrie de Quentin Durward. C'est le 21 octobre, pour la première fois, que la compagnie du Nord a livré à la circulation la section de Saint-Quentin à Erquelines.

Cette ligne établit une communication directe avec Cologne et Berlin. La longueur de l'ancien parcours, par Amiens, Valenciennes et

Bruxelles, était de 614 kilomètres; le nouveau parcours n'est plus que de 510 kilomètres»... La construction du chemin de fer de Saint-Denis à Creil produira une nouvelle abréviation, et la distance entre Paris et Cologne sera dès lors à peu de chose près la même que celle de Paris à Strasbourg, sinon moindre. Voilà qui est parler sérieusement. Et les arbres filent, les maisons filent, les prairies filent, peut-être mon voisin...

III. PETIT INTERMÈDE

Nos deux compagnons de route vont nous quitter : l'un est M. Polak, secrétaire général, l'autre, M. Ohnet, agent commercial de la compagnie du Nord, tous deux appelés à de hautes destinées dans leur situation respective, et abonnés du Journal pour rire. Scène déchirante des adieux.

IV. EMOTIONVILLE (ERQUELINES)

Mais la locomotive ralentit sa marche... le bruit de ses bottes ferrées retentit lourdement sur les tringles... on s'arrête... une sensation indicible s'empare de tout mon être... mes cheveux se dressent d'eux-mêmes et frémissent comme les peupliers dans la nuit sombre... un pas encore, et je ne toucherai plus ton sol bien-aimé, ô France I ô ma patrie, ô ma mère !

Nous touchons à Erquelines.

Erquelines est la première station belge ; c'est à Erquelines que commence à éclore cette seconde France qu'on plaisante tant et qui est si utile à la première.

« Veuillez venir à la douane » nous dit un employé.

Allons! Allons! Allons! je n'ai plus qu'à avancer le pied d'un centimètre et je serai... je serai...

O Parisien de Paris, Parisien de la rue Vivienne, Parisien du Vaudeville, parisien de la Colonne, tu n'es qu'un lâche! J'enjambe, et je suis :

IV. EN BELGIQUE !!!

Le savez-vous la première chose que la Belgique a empruntée à la France, c'est la gendar-

merie ! Les deux, premiers belges qu'on aperçoit sont deux gendarmes : ils ont le bonnet à poil, savez-vous! ils ont la cocarde tricolore, savez-vous! ils ont les gants attachés au sabre, savez-vous! Et ils vous disent : « Donnez-nous votre passeport, savez-vous! »

Ils sont très gentils les gendarmes belges, savez-vous ; mais ne leur faites pas de compliments sur leur belle tenue, et ne leur dites pas comme moi « vous êtes mieux que les gendarmes français ». Savez-vous ce qu'ils vous répondraient en soupirant : « Ah ! Monsieur, vos buffleteries sont bien plus jaunes, savez-vous !!! »

« Savez-vous » est le Sésame, ouvre-toi ! de la langue belge. Pourvu qu'on dise : « Savez-vous! » les Belges vous tendent fraternellement la main et vous offrent des cigares qui sont exécrables, savez-vous!

La visite des malles et bagages est excessivement longue et minutieuse, savez-vous! Les honorables gabelous belges se montrent fort sévères et fouillent, chères lectrices, sans pitié, savez-vous! dans vos colifichets, vos dentelles et vos babioles.

L'air de la Belgique est blond, si l'on peut s'exprimer ainsi, et, comme il est blond, il est fade.

Sur les murs de la station d'Erquelines, sont déjà charbonnées différentes inscriptions telles que celles-ci : Léopoldine n'est plus avec Rosier. Kopp a le sac.

Mais la plus originale de ces légendes est celle-ci : « 18 octobre 1855. Claverin, commis voyageur, vend toutes espèces de marchandises et sert de témoin pour les affaires d'honneur ; on le trouve à toutes les stations d'Erquelines à Liège.

Le vaudevilliste qui a nommé Erquelines « Émotionville » l'a bien nommée : ô Arnolphes du chocolat et de la canelle, don Quichottes de la rue Bréda et du Château-des-Fleurs I ô Primeurs, dont deux sous du café Leblond !

Erquelines c'est un autre Quiévrain !... on peut y rattraper sa femme, on peut y faire des excuses à un adversaire, on peut y attendre la reprise des Mouzaïas.

En voiture, savez-vous!...

Et le panorama de la Belgique se déroule à nos yeux.

Les arbres filent, les maisons filent, les prairies filent, mon voisin a filé.

V. DE NAMUR A LIEGE.

Six minutes d'arrêt pour acheter des lions et des tigres de pains d'épices et étreindre les cigares odieux de la Belgique !

De Namur à Liège, où se raccordent les établissements métallurgiques de Sclessin et d'Ongrie, les usines de zinc de la Nouvelle-Montagne, de la Grande-Montagne, de Corphalie, se présentent des travaux d'art fort remarquables, parmi lesquels il faut citer en première ligne le pont sur la Meuse, au val Saint-Lambert ; bâti tout entier en pierres d'Ecaussines et construit avec le plus-grand luxe (le parquet est en acajou, et on le cire tous les matins).

VI. LIEGE, SIX HEURES DU SOIR. (LIÈCHE! LIÈCHE!)

Cité sépulcrale. Les courses de fiacre coûtent cinquante centimes. Si vous donnez douze sous au cocher, il vous montrera aux gamins de la ville en leur insinuant à l'oreille... Ce monsieur, c'est Rothschild, savez-vous !

Il y a un spectacle où M. Mirapelli fait Florès. Et pour donner une idée de l'esprit français aux habitants, on joue l'Oncle aux carottes, vaudeville du théâtre des Variétés !!!

Pas une boutique, pas un marchand; impossible, sous quelque prétexte que ce soit, de se procurer un almanach liégeois. Voulez-vous avoir une idée de l'esprit liégeois. Ils ont un joli pont. Lors de la construction on avait démonté les échafaudages. Le pont s'écroula (NDLR : construit en 1837, une arche s'écroula 5 mois après sa construction et fut reconstruit en 1843). On dut se résigner à le construire une seconde fois. Un brave Flamand s'écria le jour de l'inauguration : Comme c'est heureux que le premier pont soit écroulé, car si c'eût été le second il aurait fallu passer sur le premier et il paraît qu'il n'était pas solide.



Le pont Neuf ou de la Boverie

Les arbres filent, les maisons filent; les prairies filent...

VII. HERBESTDATD.

Le train s'arrête. Nous apercevons la première cheminée à la prussienne : nous n'appartenons plus à M. Fassiaux, un homme de formes exquises, inspecteur général des chemins belges, nous sommes :

EN ALLEMAGNE.

La douane de la frontière est spécialement occupée à la recherche des cartes françaises à jouer. Pour passer un neuf de carreau ou une dame de cœur, il faut avoir un permis du roi de Prusse, et encore ! Il existe une amende de deux cents francs par carte frauduleuse...

Les employés de la ligne allemande sont des postillons. Ils ont le chapeau de toile cirée, la veste galonnée, la culotte jaune et LE FOUET !

Ils montent à cheval sur la locomotive ! — Et hop ! et hop ! hu ! dia ! Il faut aller en Prusse pour voir ces choses-là. Ces postillons sont d'une maladresse !...

Les arbres filent, les maisons filent, les prairies filent...

VIII. AIX LA-CHAPELLE.

Ville célèbre. Le chef de la gare aime à s'épanouir sur les merveilles de cette cité, qui renferme le tombeau de Charlemagne... Le tombeau de Charlemagne... Voyons, ce serait un crime de passer... En voiture, mein herr.

Les arbres filent, les maisons filent, les prairies filent...

IX. ENFIN !.. DIX HEURES QUINZE MINUTES DU SOIR.

Enfin nous sommés à Cologne. Tout le monde se précipite comme un seul être vers le bureau du télégraphe électrique (bureau, soit dit en passant, fort bien organisé), et Paris reçoit alors les dépêches les plus cocasses qu'on puisse rêver.

Échantillons : n°1. Il n'est pas arrivé d'accidents. J'ai un peu mal à la tête, mais cela ne sera rien. Ménage l'argent.

N°2. Mon cher Hippolyte Cogniard, je vais passer quelques jours en Allemagne ; je laisse à Paris ma femme et son cousin, vous seriez bien gentil de leur donner une petite loge de quatre places pour demain... hamouillard. (Il eût peut-être été plus simple et moins cher de payer la loge au théâtre des Variétés.)

N° 3. Ton paletot est intact. Achète 3,000 au mieux ; lâche le Mobilier; reprends l'autrichien ; lève les Rivoli; reporté les petites voitures.

N°4. Depuis ce matin je pense à ma canne; vois donc si je ne l'aurais pas laissée dans le coin de la cheminée. J'ai dormi pendant toute la route. Il y a un monsieur que je ne connais pas qui m'a emprunté cinq francs. Nous n'étions que deux dans le wagon ; et il me les a demandés d'une façon si drôle que je n'ai osé lui refuser. Je te préviens d'avance pour que tu ne croies pas, ma chère femme, que j'ai fait mauvais emploi de l'argent que tu m'as donné pour mon voyage.

N°5 Je viens de faire un calembour ! Je ne puis résister au plaisir de te l'envoyer. Nous mouillons dans les eaux de Cologne !

XV. LES PRUSSIENS.

Ils n'aiment pas les Français.

Ils ne rient jamais, et mangent des pruneaux avec du rôti.

Pourtant la classe intelligente de la société prussienne se sent des entraînements vers les Français, et l'entente, cordiale dans l'avenir pourrait bien être une question de railways internationaux.

M. de Hauchecorne, l'agent général des chemins de fer, et très gros bonnet prussien, mé-

riterait d'être Français. C'est un homme du meilleur monde et de la plus vive intelligence. A dire vrai, il n'y a même que lui qui soit tout à fait aimable en Prusse.

XVIII. AU CAFÉ.

La consommation se renouvelle beaucoup. Le breuvage le plus en vogue est une espèce de punch aux œufs qui peut se comparer au sabayon de Broggi.

Le local ressemble aux cafés du nord de la France : on fume beaucoup, et on écoute des chansons débitées, par des Stoltz déchués et des Ugalde de seizième classe.

La sempiternelle Marco, qu'aimes-tu donc ! le Beau Nicolas, Petite fleur des bois et Pauvre exilé font les frais de la soirée.

Les sirènes trinquent volontiers avec les consommateurs prussiens, et ne choquent que timidement leurs verres à celui des Français.

Pauvres filles!

Elles sont françaises pour la plupart, et elles sont obligées d'esquiver les compliments (en voyage on a le compliment facile) de leurs compatriotes.

Vers minuit et demi, tout le monde est un peu...punché, et l'on entonne la fameuse ronde de Cric crac.

XIX. DÉPART DE COLOGNE A NEUF HEURES DU MATIN.

Cologne est tranquille. Les négociations de la paix n'avancent pas. Les draps de lit sont comme des serviettes. Je vais prendre un bain à Deutz , dé l'autre côté du Rhin. Nous souperons ensemble ce soir au café Anglais.

XX.A PARIS. ARRIVÉE A DIX HEURES VINGT-CINQ MINUTES SOIR.

Mon portier me dit : « Voilà trois jours que monsieur ; n'est rentré ». Excellent homme, puisse-t-il ne jamais sa-, voir qu'un locataire peut aller si loin sans le, prévenir !...

La Presse, notre bougeoir, un charmant souvenir quand on revient à Paris, n'est-ce pas là le vrai bonheur !

La relève et le retour des prisonniers

1942

Le retour des prisonniers

Paru dans le réveil du nord du 27/09/1942

Le train de « la relève » est passé à Jeumont. Parmi les rapatriés se trouvent des soldats originaires de Tourcoing, Hazebrouck, Saint-Omer, Maubeuge, etc... Mercredi matin, un train de prisonniers en provenance des Stalags VIII A, C et D (Silésie) est passé à Jeumont. 1.128 rapatriés, dont 831 de la zone occupée et 207 de la zone non occupée ont été accueillis, sur le quai de la gare par MM. Darrouy, préfet délégué du Nord : Montané, sous-préfet d'Avesnes ; Riche, maire de Jeumont, et Desfossez, maire de Maubeuge. Parmi les rapatriés se trouvent des prisonniers originaires de Tourcoing, Hazebrouck, Maubeuge, St Omer, etc... Après un arrêt de trois quarts d'heure, le train est reparti pour Compiègne où doivent s'effectuer les formalités de libération.

Les libérés, appartenant à notre région, seront vraisemblablement à Lille Jeudi ou vendredi.

Paru dans le réveil du nord du 24/10/1942

Un train de 570 prisonniers libérés en gare de Jeumont.

Un train de prisonniers libérés venant d'Allemagne est passé le 23 octobre en gare de Jeumont. Une simple mais cordiale réception avait été organisée par la population aux soldats de retour dans leur Patrie.

M. le docteur Riche, maire, entouré des membres de son conseil municipal, présidait cette cérémonie où tout fut mis en œuvre pour recevoir dignement nos rapatriés.

Des jeunes gens du camp turc, des jeunes filles des écoles assuraient le ravitaillement en pain, vin, café, soupe aux militaires qui se montrèrent enchantés de cette manifestation. Chocolat et tabac furent accueillis également avec le sourire.

Quelques personnalités de la ville tant civiles

que militaires assistaient également à cette réception et firent un accueil vraiment cordial à nos libérés.

Quand le train s'ébranla au milieu des cris d'enthousiasme, tous avaient le sourire et on pouvait lire dans leurs yeux leur reconnaissance pour le magnifique accueil qui leur avait été réservé par la population jeumontoise. 570 prisonniers composaient ce convoi qui est parti en direction de Compiègne.

Paru dans le réveil du nord du 15/12/1942

Un nouveau train de la relève est passé en gare de Feignies.

A leur entrée en France les libérés ont été l'objet d'une simple mais chaleureuse réception.

Que ce soir à Jeumont, par la ligne Aix la Chapelle-Liège-Paris ; que ce soit à Feignies,





Après Amsterdam-Bruxelles-Paris, c'est toujours la région de la Sambre qui a la grande joie d'accueillir, dès leur rentrée en France, les heureux bénéficiaires de la relève.

Un nouveau train vient de passer en gare de Feignies, où il a stationné un peu plus d'une heure. Il s'agissait de 600 libérés au titre de la relève.

Un deuxième train de 600 pour la zone occupée était, nous dit-on, en instance de départ depuis les mêmes camps et un convoi de 400 pour la ZNO devait suivre sous peu. Parmi les libérés, beaucoup d'enfants du Nord, Maubeuge, Bavay, Prisches, Valenciennes, Lille, etc, et aussi de nombreux « boyaux rouges » de Lens, Béthune, Arras, etc.

Départs de Paris et de Bordeaux : trois trains d'ouvriers partant au titre de la relève pour l'Allemagne ont quitté hier la gare de l'Est.

Un convoi d'ouvriers a quitté hier soir la gare de Bordeaux à destination de l'Allemagne.

La relève

La relève est le dispositif mis en place en

1942 par le régime de Vichy pour répondre aux besoins de main-d'œuvre exigés par l'Allemagne nazie.

Début 1942, moins de 100 000 travailleurs français étaient partis volontairement travailler en Allemagne.

En mai 1942, l'Allemagne veut porter ce nombre à 250 000 hommes. Le gouvernement de Vichy accepte à condition que 50 000 prisonniers de guerre soient libérés en échange de 150 000 ouvriers qualifiés, soit un prisonnier de guerre français contre trois travailleurs.

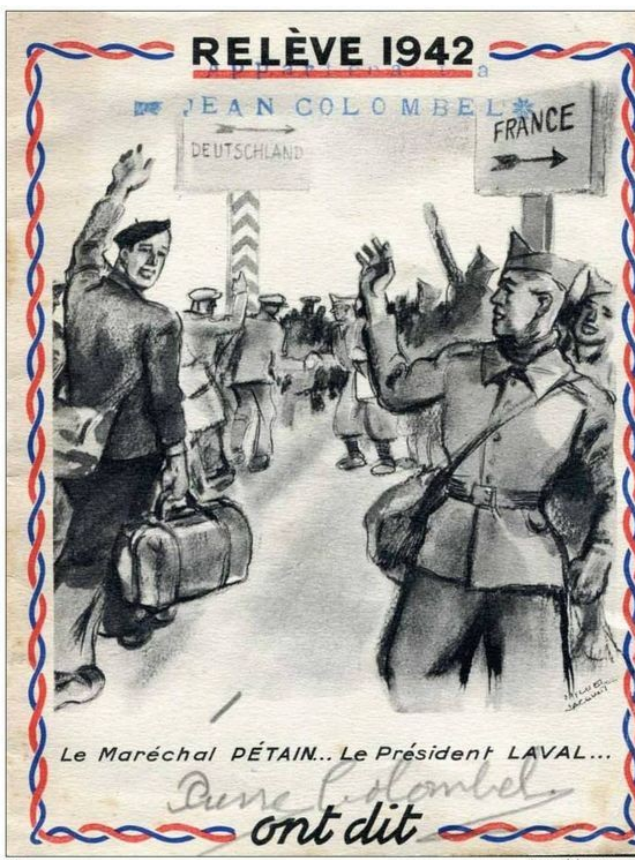
Le premier train arrive le 11 août à Compiègne, croisant un train de volontaires partant pour l'Allemagne.

Mais cette mesure n'a pas le succès escompté, la relève par réquisition est imposée. Suivra la loi du 16 février 1943 qui institue le service du travail obligatoire (STO).

La Relève permettra à 90747 prisonniers de rentrer en France.

Le retour du STO

Une circulaire du 5 juillet 1945 du préfet indique: il m'a été signalé que des travailleurs volontaires en Allemagne, de retour en France, non seulement ne seraient pas inquiétés,



mais bénéficieraient des mêmes avantages que les autres catégories de rapatriés.

Je crois devoir appeler à votre attention que, conformément aux instructions de M. le Garde des Sceaux, sont passibles de poursuites pénales en fonction des circonstances de leur départ et notamment si les deux conditions suivantes sont remplies :

1° le départ en Allemagne a dû présenter un caractère vraiment volontaire. Il faut donc exclure des poursuites les travailleurs qui étant déjà requis en France au titre du STO ont demandé à partir en Allemagne.

Il convient également de ne pas sanctionner les engagements conclus par suite d'une contrainte matérielle [soutiens de famille par exemple].

2° le travailleur libre souscrivant un contrat de travail en Allemagne et donnant un geste politique à son geste...

Il vous appartient donc, pour ceux des travailleurs volontaires qui seraient reconnus répondre à ces conditions de saisir M. le commissaire du gouvernement.

En ce qui concerne les avantages accordés aux rapatriés, notamment la double carte de ravitaillement et la prime de libération de 1000 francs, je vous rappelle que seuls les prisonniers de guerre, déportés politiques et travailleurs requis peuvent y prétendre.

En conséquence, je vous prie de vouloir bien vérifier si certains travailleurs volontaires n'en auraient pas bénéficié à tort.

Le 21 juillet 1945 courrier du commissaire de police qui informe le maire que « dès les premiers retours de travailleurs volontaires en Allemagne, j'ai agi d'une façon répressive pour éviter tout incident. J'ai donc conduit une quinzaine d travailleurs volontaires devant monsieur le commissaire du gouvernement.

Mais de récentes instructions établies par monsieur le procureur général précisent que ne doivent être conduit devant monsieur le commissaire du gouvernement des volontaires que suivant cas précis.

Cette situation risquant d'amener quelques troubles, des mesures d'internement administrative d'éloignement de l'Arrondissement



d'Avesnes ont été prises.

Je vous fait connaître que tous les rapatriés travailleurs volontaires qui ont touché la prime de libération et autre, dans les CPAF, seront poursuivis pour escroquerie ».

Les archives de Maubeuge possède, dans la série 1W, des listes d'ouvriers ayant travaillé en Allemagne ; les listes complémentaires envoyées au préfet indiquent que 867 ouvriers dont au moins 288 femmes [d'après les prénoms] sont partis au titre du volontariat, 124 au titre de la relève (dont 2 femmes), et 162 au titre du STO.

Comment une poignée de braves ont mis en pièces une colonne blindée.

1940

Ces braves font partie du 25^e bataillon de chars de combat, constitué à partir du 509^e Régiment de Chars de Combat, le 27 août 1939 à Maubeuge. Le bataillon est équipé de 45 chars H39, aux ordres du commandant PRUVOT. Voir l'article suivant.

Paru dans « L'Œuvre » du 6 juin 1940, par Jacques Arnaud.

Cette histoire est mieux qu'un fait d'armes. Vous allez voir ce que valent ceux des chars d'assaut de nos divisions cuirassées, officiers, sous-officiers et simples chasseurs. Vous allez voir comment un officier, un sous-officier et trois chasseurs ont arrêté et décimé à eux seuls toute une colonne de cuirassée allemands, chars, automitrailleuses, camions blindés de ravitaillement, motos, side-cars d'accompagnement. La scène se passe à Avesnes. Tous les habitants ont fui à l'approche de l'ennemi qui est presque aux portes. Mais une foule de réfugiés, l'arrière garde, ceux qui vont à pied ou en chariot, encombre encore les places, les avenues et les rues sur deux rangs serrés. Au point de départ de la route de Landrecies, à la sortie sud, dans un coude de la rue stationne une compagnie de chars légers de chez nous et une colonne d'artillerie.

Les hommes des chars ont reçus l'ordre de s'opposer au passage des Allemands dont on annonce les premiers éléments motorisés au nord de la ville. Il faut retarder à tout prix l'avance ennemie pour permettre le repli de nos troupes.

La ruée blindée

Il est onze heures du soir. Le lieutenant Cailion (1), l'adjudant chef Parcollet (2), les chasseurs Brunelle, Grégoire (3) et Derycke (4) sont près de leur char dans la rue obscure, aux trois quart obstruée par les colonnes de troupe et de réfugiés. Le lieutenant, dans le

brouhaha et le va-et-vient incessant de la rue aperçoit une masse sombre et grinçante qui se glisse péniblement entre les deux files de véhicules. C'est un char. Il s'approche et à la lueur de sa lampe électrique examine l'engin. Le lieutenant s'apprête à attraper le mécanicien du char, croyant que c'est un des nôtres, quand il aperçoit la croix noire sur croix blanche des engins allemands.

« V'là les Boches !... à vous chars ! » crie au même instant l'adjudant-chef. On alerte les équipages. L'adjudant-chef, avec un mécanicien, se glisse au hasard dans le premier char venu, profitant de la lueur du premier coup de canon tiré par l'un de ses camarades.

« A peine étais-je dedans, me dit l'adjudant-chef. qu'un canon antichar que les Boches avaient placé sur un trottoir, me tire dessus. L'obus traverse le moteur. Impossible de bouger ! le lieutenant Malartre (5), de son char, démolit la pièce en deux coups, sans quoi j'allais y passer.

Deux, trois chars allemands défilent en accélérant l'allure. Les voilà qui ripostent. Deux coups sur la voiture légère de la compagnie. Elle flambe.

A la lueur de l'incendie, m'explique l'adjudant-chef, je distingue deux side-cars, puis deux autres montés chacun par trois Boches. Je les ajuste et les tire les uns après les autres au canon de 37. Tout ça brûle, tout ça hurle... La rue est déjà jonchée de matériel et de cadavres.

Arrive un tracteur à remorque. Je tire à bout portant. C'était un ravitaillement en munitions... Quelle série d'explosions ! Un vrai feu d'artifice.... tout claque tout flambe. Les flammes maintenant montent plus haut que les maisons... C'est une pétarade effroyable... Tout brûle et le canon claque sec de tous côtés. Les Boches ripostent. Voici deux autos-mitrailleuses. Je les vois distinctement à la lueur de l'incendie. Elles arrivaient l'une der-

rière l'autre. Je tire un seul obus de rupture. Les deux engins sont transpercés l'un après l'autre et s'enflamment en un clin d'œil.

« Un char lourd boche, bousculant tout, débouche devant moi, détruit l'un de nos chars et passe devant moi. Je me retourne et je le tire alors en même temps que le sous-lieutenant Malartre. Il y passe aussi. Je retourne ma tourelle. Un gros char descend la rue. Je fais le mort. Je ne tire pas. Il passe. Je me retourne et je mets deux obus dedans... N'en parlons plus... Un deuxième camion de munitions a le même sort que le premier. Je l'avais tiré à 20 mètres... »

Vous imaginez cet homme, seul dans son char, voyant à travers les fentes de visée l'énorme incendie, faisant front de tous côtés, tournant et retournant sa tourelle... chargeant, tirant...

Voici quatre side-cars qui débouchent du virage à toute vitesse et manquent de s'écraser sur le camion à munitions qui explosait toujours. A chaque obus, l'adjudant chef « descend » un side-car et ses trois occupants.

J'avais réglé mon canon la veille, me dit Parcollet, et les obus sont à fusée instantanée. Si peu qu'ils touchent ils explosent et ça ne pardonne pas...

A ce moment se déclenche sur la ville un tir d'artillerie. Alanguï, je sens un liquide qui me coule dans le cou. Je pense aux liquides inflammables qu'ils jettent parfois sur les chars... Je songe aux miens, à ma famille... J'aperçois une lueur au fond du char... Ça y est... je vais flamber. Je saute vers la lueur. C'est ma lampe électrique qui est tombée allumée dans là bagarre... Quant au liquide, c'était la condensation sur les parois du char. Il faisait une température là-dedans...

Pendant toute la nuit, l'adjudant chef et son mécano attendirent l'aube, tandis que crépitait l'incendie, au milieu des hurlements des blessés, clameur atroce emplissant le quartier désert. Tous les réfugiés, dès les premiers coups de feu, avaient fui vers la campagne.

Les deux hommes ne fermèrent pas l'œil, guettant, écoutant, attendant une deuxième

vague cuirassée ennemie.

Au petit jour, revolver au poing, emportant leur mitrailleuse légère et deux bandes de cartouches, ils se glissèrent en dehors du char. Trois ou quatre réfugiés regardaient les tas de cadavres et de blessés boches. L'un des morts avait la tête coupée, un autre avait été aplati par un char.

Après quinze kilomètres à pied, puisque leur moteur était détruit, ils parvinrent au P.C du bataillon. De là, l'adjudant-chef partit dans la voiture du commandant et son mécano dans celle du colonel. On n'a revu depuis ni le colonel ni le mécano.

Une autre équipe

Pendant que l'adjudant-chef opérait comme vous savez, le lieutenant Caillon avait réussi à monter dans un char avec deux chasseurs, laissant le chasseur Derycke dans le char voisin du sien. Ils eurent toutes les peines du monde à entrer dans leur engin, car on tirait dessus presque sans arrêt. Enfin les y voici. De la tourelle, le lieutenant aperçoit, à quinze mètres, une masse noire qui tirait sur lui.

— Brunelle, en avant ! Fonce là-dessus !...

La machine tourne, grince Elle marche mal. Elle a été déjà singulièrement endommagée par les obus. Ils arrivent près de la masse sombre, C'est bien un char boche.

Au même instant, fracas effroyable. On dirait que le char vole en éclats. L'obus a frappé en pleine tourelle à côté de la tête du lieutenant.

— Hardi, les gars ! Grégoire, passe-moi un obus...

Les appareils de visé sont détruits.

Le lieutenant vise par le troc qu'a percé l'obus allemand !. Il vise le Boche, atteint le train de roulement. On tirait aussi de derrière sur le char du lieutenant. Il envoie un autre obus devant, un autre derrière. Tout à coup. un nouvel obus du char lourd, un 77, éventre la tourelle, la fait sauter en l'air. Une masse de ferraille s'abat sur le lieutenant et ses chasseurs. Un éclat lui traverse la main gauche. Il s'écroule et tombe sur Grégoire.

Une main en sang il tire toujours.

— Vous êtes blessé, mon lieutenant ?

— Ça va aller mieux, t'en fais pas... Il parvient à se relever.

— Passe-moi un obus...

— ...Un autre..

— ...Un autre...

— ...un autre. Ca tape sans arrêt.

Le lieutenant est enragé. C'est Grégoire qui introduit les obus, car le lieutenant a la main en sang.

Successivement, deux petits chars boches et un char lourd sont descendus. Cependant la lutte est inégale entre le petit char du lieutenant armé d'un canon de 37 et les chars lourds allemands armés de deux canons, dont un de 77. Comme il ajustait un autre char lourd boche, celui-ci en faisait autant. Les deux coups partent ensemble. Le boche est percé, mais son obus a éclaté sur le tube du canon français.

— Notre tube est sûrement foutu, dit le lieutenant. Mets un obus pour voir...

Le lieutenant tire. Le tube a bien été défoncé par un 77 : tout a volé en éclats, le tube et la tourelle.

Les trois hommes sont durement « sonnés », Que faire ? Ils sont maintenant désarmés.

— Brunelle, mets le char en travers de la route...

Ainsi ils succomberont au moins la route. Mais les obus pleuvent toutes les cinq secondes. Leur char n'est plus qu'une écumoire. Non seulement on les tire au canon, mais ils sont sous une pluie de balles de mitrailleuses.

— Dès qu'un obus passera, dit le lieutenant à ses chasseurs, vous bondirez hors du char derrière la maison.

« Allez... à toi Brunelle, le premier... hop...

« A toi, Grégoire... hop... ». Le lieutenant saute à son tour. La nuit est toute illuminée par l'incendie, et le combat dure toujours. Le bombardement donne à plein.

Seul, dans son char désarmé, pendant toute la nuit sous les obus

En rampant le long du fossé, le lieutenant parvient jusqu'au char où il avait laissé le chasseur Derycke... Celui-ci attendait... Stoïque, dans un char qui ne pouvait ni bouger, ni

tirer, il recevait les obus, les balles, mais il était à son poste, attendant l'ordre de son chef.

La nuit lui avait paru encore , plus longue qu'aux autres.

Le lieutenant et ses trois hommes se glissent alors dans l'ombre que rougit l'incendie jusque dans la campagne. Ils se dirigent vers la rivière. De tous côtés, partent les fusées éclatantes. Chaque fois ils se terrent.

Derycke tombe dans une mare vaseuse. Ses camarades l'en tirent.

A pied, à travers champs, ils arrivent à l'aube près d'une ferme. Ils meurent de soif... '

— Avez-vous de l'eau ?

— Oui. voilà...

— Pourriez-vous nous louer un vélo ?

— Voilà, les braves, on vous le donne !...

A tour de rôle, ils montent sur le vélo... Un peu plus loin, ils trouvent trois autres bicyclettes abandonnées. Ils les enfourchent et rejoignent le P. C. à peu près en même temps que l'adjudant chef.

Je m'approche de Derycke. Il a de grands yeux bleus très tristes. Il a écouté tout le récit sans rien dire.

— Vous deviez trouver le temps long, tout seul. sans armes, sans moteur ?...

— Oui... Je pensais à ma femme et à ma fille...

— Quel âge ?

— Quatre ans...

— Y a-t-il longtemps que vous ne les avez pas vues ?

— Je les avais vues ce même matin-là... On avait passé près de chez moi, à Hautmont. Je m'étais arrêté dix minutes à la maison...

« Je n'ai plus de nouvelles... Les Boches y sont depuis ce jour-là... Elle préparait ses bagages. Mais elle n'a mûrement pas eu le temps de partir...

Il l'avait embrassée. Et puis il était reparti, conduisant son char...

Après ce fut la nuit tragique. Et maintenant... Puisque la France a des soldats de la trempe de ceux là, et j'en ai vu ces jours-ci combien d'autres aussi magnifique. — comment la France ne serait-elle PAS victorieuse ?

(1) **CAILLON Jean Rodolphe André**, né le 25-07-1908 à Saint-Jean-d'Angély (17 - Charente-Maritime. Mort pour la France le 14-06-1940 (Ormes sur Voulzie)

(2) **PARCOLLET Maurice-Alcide**, adjudant chef: sous-officier d'un courage et d'un sang froid à toute épreuve. Est resté toute la nuit du 16 au 17 mai 1940 dans son char immobilisé par un obus. A fait feu sur trois les engins ennemis qui passaient à sa portée et a détruit ou incendié deux chars lourds, deux voitures à munitions, deux automitrailleuses légères et huit side-cars transportant les hommes armés.

Médaille militaire le 29 juin 1940.

(3) **GREGOIRE Roger René**, né le 10/05/1903 à Villers Sire Nicole, 25^e bataillon de char de combat, décédé le 14/07/1941 à Vannes.

(4) Il s'agit certainement de **DERYCKE Léon Alexandre Henri**, né le 2 juillet 1917, fils de Henri Louis Valentin et de PETIT Adeline. Il a épousé le 4 juillet 1936 COUNE Odette Marie, née à Hautmont le 25 janvier 1920.

Après la défaite, il est entré dans les FFI. Il est décédé le 23 juillet 2002 à Clermont Ferrand.

(5) **MALARTRE Pierre**, sous-lieutenant au 25^e bataillon de chars de combat: jeune officier d'un magnifique courage et d'un grand sang-froid. Dans la nuit du 16 au 17 mai 1940, à Avesnes, a fait face avec la plus grande vigueur à une irruption d'engins blindés ennemis. En liaison avec un autre équipage, a mis hors de combat plusieurs chars allemands, dont un lourd, des véhicules de ravitaillement et a détruit une pièce antichar qui avait pris sous son feu un de nos appareils. S'est maintenu sur place toute la nuit et, seul de son unité, a amené le lendemain matin à son commandant son char criblé, de traces d'obus et gouvernant difficilement. A fait preuve, le 17 mai, d'une rare énergie en participant avec son appareil avarié aux mouvements des débris du bataillon et en refusant de se laisser remplacer. Resté seul, a tout fait pour sauver son appareil jusqu'à ce qu'il ait été mis hors de combat au barrage allemand de Guise. Chevalier de la légion d'honneur le 5 avril 1944.

JARDIN Roger-René-Antoine, chasseur au 26^e bataillon de chars de combat, 1938. m^{le} 3032 au recrutement de Lille: chasseur brave et dévoué. A trouvé une mort glorieuse à son poste, le 16 mai 1940, au sud d'Avesnes, au cours d'une attaque aérienne ennemie. A été cité. Médaille militaire à titre posthume le 2 février 1944.

ISOREZ René Eugène Jean

Né le 07-08-1908 à Tilloy le Cambrai (Nord, France), mort pour la France le 17-05-1940 (Avesnes sur Helpe, Nord)

LECLERCQ Robert Joseph

Né le 24-02-1913 à Avesnes (Nord), mort pour la France le 06-06-1940 (Verpillières, Oise)



Char Hotchkiss H39 du 25^e BCC 1^{re} compagnie



Insigne de béret du 25^e BCC



Char H39 N° 40440 du 25^e BCC (www.chars-français.net)



Char du 26^e BCC (www.chars-français.net)

Le 26^e bataillon de chars de combat et la bataille de la Sambre

10 mai-22 mai 1940

Historique du 26^e BCC

Le 26^e BCC est constitué le 2 septembre 1939 à Maubeuge à partir du 509^e Régiment de Chars de Combat (comme le 25^e BCC dont il est question dans l'article précédent).

Cette unité est équipée de 45 chars Hotchkiss H39, sous les ordres du commandant Bonnot et rattachée administrativement au 509^e Groupe de Bataillons de Chars de Combat (GBCC), affectée à la IX^e Armée.

Le 16 janvier 1940, il stationne dans les environs de Suippes.

Le 10 mai 1940, la 1^e Division Cuirassée de Réserve, dont font partie les 25^e et 26^e bataillons de chars, fait mouvement sur la Belgique. Le 14 mai 1940, ils vont se positionner au sud de la Sambre, en Belgique.

Rapport du chef de bataillon BONNOT, commandant le 26^e bataillon de chars sur les événements du 10 mai au 22 mai 1940.

Le vendredi 8 mai, je suis réveillé, vers 4 heures, par le passage de nombreux avions allemands : une escadrille lance des bombes sur Pethonville. Je fais alerter le bataillon et rends compte par téléphone au chef de l'état-major. Dans le courant de la journée, les préparatifs de départ sont poussés. Le bataillon doit faire mouvement, le matériel roulant, par voie de terre, le matériel chenille par voie de fer. Le samedi 11 mai, le bataillon se déplace sur Moronvillers, Maroy, La Pompelle, Reims, Berry-au-Bac, Juvincourt, pour aller cantonner à Grandlup au NE de Laon. Le capitaine Leclercq est laissé au commandement des éléments chenillés. Le dimanche 12 mai, départ de Grandlup pour Moy ; le convoi y stationne jusqu'au soir et en repartira sous les ordres de Jaffeux. Je file avec les éléments du PC sur Lambusart (Est de Charleroi) où je reçois l'ordre de préparer le stationnement du bataillon dans la région de Moignelée-Fosse.

Le lundi 13 mai, le convoi arrive vers 4 heures, grosses difficultés pour loger le matériel et le camoufler. Vers la fin de la matinée les tracteurs de ravitaillement arrivent à Charleroi, suivis, dans la soirée, des chars de Potut qui arrivent au stationnement vers 22 heures. Le mardi 14 mai, dans les premières heures de la matinée, je me rends au PC du colonel Marc pour prendre les instructions. J'y apprends que les Allemands ont franchi la Meuse au Sud de Namur et je reçois l'ordre de tenir le bataillon prêt à faire mouvement dès que l'ordre en sera donné. Je fais parti d'une colonne Est passant par Fosses et Saint-Gérard. Pendant ce temps, les compagnies Robergeaud et Larue (6) avaient débarqué et gagné leurs emplacements. Les hommes qui ont voyagé pendant deux nuits sont très fatigués et les préparatifs de départ imminent les empêchent de se reposer. J'en suis moi-même à ma troisième nuit blanche. Nous attendons toute la journée l'ordre de départ et ce n'est qu'à dix huit heures quarante qu'il me parvint. Je donne immédiatement le signal et prends personnellement sur mon char la tête de la colonne Leclercq, suivant avec le reste du PC la compagnie Larue. Les liaisons sont assurées par motos dans la colonne. La tête du bataillon se présente à Fosses vers 19 heures quarante. J'y trouve le colonel Marc auprès d'un char B tombé dans un ravin et qui brûle avec son équipage, sans sauvetage possible. Le colonel me dit : « vous porterez votre bataillon vers la côte 290 au nord de Flavion où vous trouverez le général. Votre mission sera de couvrir le flanc sud de la division ». Puis il me trace l'itinéraire sur la carte, itinéraire assez compliqué d'ailleurs.

Je convoquais immédiatement les commandants de compagnie, mais Potut fut introuvable. Je me mis donc en route avec Larue et Robergeaud et un char B qui avait perdu son unité en faisant serrer les distances, car la

nuits tombait et les moyens de jalonnements étaient insuffisants.

A la sortie de Fosses, je retrouvais Potut qui avait pris un autre itinéraire. Je lui fit signe de suivre et, continuant la route de nuit, nous passons à Saint-Gérard, Furnaux, etc. Allure ralentie pour éviter de se perdre et pour pouvoir consulter la carte à la lueur d'une lampe électrique.

Nous avons rencontré jusqu'à Saint-Gérard de nombreuses colonnes refluant. A partir de ce pays, le vide absolu, c'est sinistre, je sors mon revolver en cas de mauvaises rencontres. Arrivé au point indiqué, je trouve le général et le Bretsh près de leur char. Le général me précise verbalement ma mission sur la carte en me donnant l'ordre d'occuper avec le bataillon les lisières sud du bois au nord de Flavon et de tenir coûte que coûte sur cette position. Il a même ajouté : « au besoin faire Sidi Brahim » (1). J'étais fixé. Malheureusement une grande partie de la colonne n'avait pas suivi, et seuls, Larue et quelques chars se trouvaient derrière moi. Je partis à la recherche des autres qui arrivèrent vers trois heures du matin. Je disposai la compagnie de Robergeaud à gauche en liaison avec la 28^e, celle de Larue à droite et Potut au centre et un peu en retrait. Je m'installai d'abord à côté du commandant Pinot du 28^e et ensuite dans une clairière qui me permettait de surveiller le bataillon ainsi que 4 chars du bataillon Jean qui s'étaient joints à moi.

Dès les premières heures de la matinée, je parcours à pied le front du bataillon, faisant rectifier quelques positions et je me mis en liaison avec les éléments du 23^e tirailleurs qui tenaient la position sud du bois.

Vers 9 heures le mercredi 16 mai, les Allemands s'approchèrent de la lisière avec des engins blindés, en particulier vers Larue. Les chars tirent, ceux du 28^e contre attaquent et au bout d'une heure et 1/2 environ le feu se calme, les Allemands n'insistent pas, mais les tirs continuent à la mitrailleuse sur les colonnes motorisées allemandes qui défilent de l'est vers l'ouest à environ 1200 mètres. Au moyen de mon char, je me porte sur la ligne

pour me rendre compte de la situation, que je trouve bonne à ce moment, quoique certains chars aient fait une assez grosse consommation de munitions. La mitrailleuse de Pralat était rouge. A la compagnie Larue, au cours d'un déplacement, deux chars de la section Coulon (2) tombent dans un marais et ne peuvent être sorti malgré les efforts méritoires tentés pour les dépanner.

Un peu plus tard, accompagné de Walschots, je me rends vers Larue et lui fait modifier quelques emplacements et je dis à Walschots de pousser mon PC vers la clairière. J'allais ensuite vers le commandant pinot qui me demanda de tenir à fond le cas échéant pour assurer la protection de ses arrières. Vers 13 ou 14 heures, peu après mon retour au PC, un tir de 105 très violent s'abat sur les lisières commençant par Larue puis Robergeaud, pendant que d'assez nombreux obus tombaient sur Potut et autour de mon PC. Un char de Robergeaud est atteint et flambe, sans mal pour l'équipage. Les gros frères avec qui nous étions en liaison opèrent divers mouvements pour se soustraire au tir et s'éloignent de nous. Vers 15 heures un violent combat s'engage sur la gauche entre les chars B et les chars allemands qui attaquent. Cela me parut durer une bonne heure, mais je ne pouvais rien voir. J'avais confiance dans les B et je pensais qu'à ma mission, tenir pour empêcher les voisins d'être tournés. Vers 17 heures, le combat ayant l'air de se calmer, j'envoyais un sous officier voir le commandant Pinot pour lui donner des renseignements et lui dire ma situation. Le sous officier revint quelques instants plus tard me disant qu'il n'avait plus trouvé personne, mais que par contre, il avait vu un char qu'il ne connaissait pas à environ 200 mètres.

Alarmé par ce rapport je pris un char armé et je résolue de vérifier moi-même ce fait. En arrivant près de l'ancien PC de Pinot, je fus accueilli par des coups d'armes anti char ou de char, 6 obus atteignirent ma tourelle en quelques minutes sans que je puisse en discerner l'origine. Comprenant que le bataillon se trouvait isolé et encerclé, je fis marche ar-

rière, ne pouvant faire un demi tour pour prendre des dispositions.

Au cours de cette marche rétrograde, mon char culbute dans un fossé. Je réussis à passer par la porte de tourelle et je reviens à pied à mon PC. Mes liaisons radios ne fonctionnent pas, je donnai immédiatement l'ordre au lieutenant du 6^e bataillon de partir avec ses chars et d'emmener avec lui mon char radio devenu inutile. Je lui dis de passer par les bois et de chercher en se dirigeant vers le NO à regagner une ligne tenue par nos troupes. Il m'objecte son manque d'essence, ne pouvant lui en procurer, je lui dis de tenter sa chance car j'espérai qu'il n'aurait pas loin à aller. Puis je me mis en devoir d'avertir les compagnies en commençant par Larue qui était le plus facile à atteindre et je lui donnai les mêmes ordres. Je lui fis mettre hors service trois chars embourbés dans les marais. Je m'efforçai avec plus de difficultés d'avertir Potut, qui, voyant partir Larue, en fit autant, mais sans que je ne puisse lui expliquer ce qui se passait. Il prit le chemin emprunté la veille et se jeta dans la gueule du loup, sans qu'il me fut possible d'intervenir. Robergeaud qui était engagé et en contact se replia sous la pression des Allemands et, pour se soustraire au feu de l'artillerie, vint prendre position vers la lisière Est de la Clairière. Voyant le décrochage des autres compagnies, il replia sa compagnie en empruntant le chemin prit par Potut et dut, comme lui, s'ouvrir un passage de vive force au travers des Allemands.

Ayant vu partir les derniers chars, je m'assurai que ceux restés sur le terrain étaient inutilisables et je partis à pied, revolver au poing, à travers le bois. Arrivé à la lisière ouest et après avoir parcouru environ 1 kilomètre, j'obliquai vers le NO lorsque j'aperçus sortant d'un chemin 7 chars de Robergeaud. Je fis des signaux qui furent aperçus du lieutenant Boasson, qui s'arrêta et me prend en surnombre à son bord. La colonne se dirige vers Mettet et perdit un char qui se renversa complètement sur le côté. L'équipage fut réparti dans les chars restants. Un peu avant d'arriver à Mettet nous trouvâmes Postel-Vinay avec son

char en panne. Il me rendit compte qu'il avait renvoyé son mécanicien et qu'il était résolu de faire tête avec son canon. Je lui promis de lui venir en aide. En haut d'une côte un peu avant Mettet, nous trouvâmes les éléments de cavalerie qui organisaient une position de repli. Je demandai au chef d'escadron s'il pouvait me donner de l'essence, j'en fis porter un bidon à Postel-Vinay qui était en vue, puis à la demande express du commandant de cavalerie, je décidai de laisser avec lui un seul char ayant un canon perforant en état de tirer, celui de Pradat, car on s'attendait à tout moment à l'arrivée des Allemands. Robergeaud vint me rendre compte de ce qu'il était blessé à la main, je le fis évacuer par un médecin de cavalerie. Boasson prit le commandement de la compagnie. Je lui donnai l'ordre de continuer avec ses chars disponibles pour retrouver la division et s'y regrouper. Je décidai de rester provisoirement à Mettet, je ne voulais pas abandonner Pradat ni Postel-Vinay. J'espérai voir arriver d'autres chars et puis l'ennemi étant sur nos talons, je croyais de mon devoir de rester pour lui faire face avec mes derniers éléments. Je demandai aux cavaliers s'ils avaient des renseignements sur la division, mais ils ne savaient rien. Quelques minutes après le départ de Boasson, je vis arriver Postel-Vinay, conduisant lui-même son char, en triste état, le pauvre.

L'ennemi ne s'étant pas manifesté, je résolus de pousser jusqu'à Mettet en prenant place à bord du char de Postel-Vinay afin de recueillir des renseignements et de rendre compte de ma situation. Je me présentai au commandant Longeau Saint Michel qui m'adressa à son commandant de brigade à « devant le Bois ». Il me prêta une moto pour m'y rendre, mais là, pas de renseignement ; je rendis compte de ma situation et signalai la présence de deux de mes chars à Mettet. La nuit étant tombée, les Allemands ne poussaient pas et, étant complètement crevé, je passai la nuit au PC (jeudi 16 mai).

Au petit jour, je retrouvai, à Mettet, Postel-Vinay et son char, mais pas Pradat qui était parti à l'essence. Réparé et ravitaillé, le char

de Postel-Vinay fut remis en état de marche, malgré une cinquantaine d'obus, dont 18 dans le train de roulement de droite, ce qui avait provoqué la perte de deux galets et d'un rouleau de ce train. Je retrouvai également le capitaine Guillou du 6^e ou du 28^e. Je me présentai alors au colonel Préaux, commandant un GR, qui me demanda de participer, avec ses forces, au combat retardateur qu'il allait livrer :

- 1° pour dégager les éléments en contact.
- 2° pour protéger le flanc sud de l'armée en retraite.

Malgré mon désir de retrouver la division, je me rendis à ses raisons et nous allâmes ainsi de bons en bonds, accompagnés de 105 qui tombaient aux alentours, jusqu'à Gerpennes (sud de Charleroi). Postel-Vinay se montre un type épatant, je pus l'apprécier, car nous faisions équipage tous les deux.

A Gerpennes, je retrouvai les aspirants Aumont de la 2^e, Coulon de la 3^e, ainsi que l'adjudant chef Laurent, le sergent Pech (7) de la 3^e et un autre char de la 3^e monté par un sous officier (Vandembroucke et d'autres chars). Je fis disposer les chars face au sud-est et à l'est pour barre la route aux engins motorisés allemands. Ceux-ci ne firent d'ailleurs aucune tentative sérieuse. Je fus avisé que le GR était dirigé sur une autre direction et que ce dernier était remplacé dans sa mission par le 8^e dragon à cheval. Je me rendis auprès du commandant Kuntz, commandant de ce régiment, pour lui demander des instructions et l'informer de ce qu'une importante colonne allemande motorisée défilait de l'est à l'ouest à 2 km 1/2 environ. Cet officier me demanda de rester pour coopérer à la défense de Gerpennes car il n'avait plus aucun blindé à sa disposition et aussi pour lui permettre, à la nuit, de décrocher et d'assurer la protection de son arrière garde au cours de la marche de flanc qu'il devait exécuter pour se rendre derrière la ligne fortifiée de Maubeuge « aux quatre bras » (note : Colleret). Nous fumes à ce moment attaqué par des avions, un officier du char B qui était sorti fut blessé d'une balle à côté de moi. La colonne se mit

en route vers 21 heures par Flaches, Nalines, Thuillies, etc. Dans l'ordre : cavaliers, compagnie Guillou, Postel-Vinay qui avait repris son char,, moi-même, Aumont, Coulon, Pech, Laurent, char B. Les chars n'avaient que peu d'essence à bord. La route tait sinistre, car elle était jalonnée par les incendies de nombreux villages et par les débris fumants d'un convoi bombardé. Au passage de Nalines, nous pûmes ravitailler, sauf le char B qui n'avait pas de pompe, grâce à l'essence contenue dans un camion abandonné. Le ravitaillement était sinistre, au milieu de la place où toutes les maisons brulaient. Nous continuâmes sur Thuillies ; en passant dans ce pays la route était encombrée par un convoi démolé et nous passâmes avec difficultés en perdant le contact avec les éléments qui nous précédaient. Ayant trouvé un char abandonné, le sergent Pech le remit en route, mais nous dûmes le détruire quelques kilomètres plus loin car il ne dirigeait plus et il était tombé dans un fossé. En suivant les traces, nous essayâmes de rejoindre les éléments de tête. N'y arrivant pas, je pris le parti de me diriger directement sur Maubeuge.

Au bout d'un certain temps, Pech et Laurent ne suivaient plus. On les attendit un bon moment. Enfin le jour approchant nous continuâmes vers l'ouest sans trop savoir où nous étions. Je m'arrêtai dans un village, j'entrai dans une maison, et en fouillant dans la corbeille à papiers, je trouvais des enveloppes portant le nom de Strée. Mon point était fait, les autres chars plus ou moins isolés (pauses, fatigues) parvinrent directement à Maubeuge. J'évitai Beaumont (je fis bien, les Allemands y étaient depuis la veille) et passai par Bousignies sur Roc, Cousolre, j'arrivai le 17 au matin vers 6 heures aux « quatre bras » [Colleret] avec Coulon et Aumont.

Aussitôt entré dans la position je fus sollicité de prêter secours à la défense de ce point avant que les rails barrant la route ne fussent mis en place, car de nombreuses unités re-fluaient à chaque instant.

Vers 9 heures, un blindé allemand fit son apparition, débouchant du ravin de Cousolre

et signalée par l'affolement d'un troupeau de vaches. Il fut salué de deux obus et disparut. Vers douze heures l'officier commandant l'ouvrage fit manger mes équipages et moi-même ; nous prenons un peu de repos. Puis je fis demander de téléphoner au commandant Lacroix du 1^e bataillon du 85^e RIF pour essayer d'obtenir des renseignements sur la situation. Le commandant Delacroix me demanda de venir à Cerfontaine avec mes chars. Je me fis donner un guide pour éviter les barrages de la ligne d'arrêt.

En arrivant à Cerfontaine, je faillis être pris par les occupants qui nous avaient pris pour des chars allemands. Explications fournies, je fus avisé par le capitaine Rolly du 84^e de ce que les Allemands avaient dépassé Avesnes et marchaient sur Maubeuge. Ils pouvaient arriver d'un moment à l'autre. Il me demande alors de participer à la défense de Cerfontaine en direction du sud de Ferrière la Petite et Ferrière la Grande.

Je fis disposer les chars qui me restaient en les embusquant rapidement, croyant à un combat imminent : Aumont face à Ferrière la Grande, Coulon face à Ferrière la Petite, et moi-même sur la grand route face à un passage à niveau. Ne me faisant aucune illusion, j'ai brûlé tous mes papiers, mon mécanicien a été très chic (Aubourg 3/26/4^e). Au bout de quelques instants, ne voyant rien, je demandai des instructions au commandant Delacroix qui me demanda de rester encore un peu, et qui ensuite dit que je pourrais me retirer sur Maubeuge où on me signalait la présence de chars. A ce moment, le commandant Delacroix fut avisé :

1° de ce que les troupes auraient à se replier sur la rive N de la Sambre.

2° de ce que le PC de son colonel resté à Obrechies (Sud de Cerfontaine) « on l'aire » et que celui-ci demandait des chars pour protéger son déplacement.

Laissant l'aspirant Aumont avec son char protéger le repli des fantassins, je me portai avec l'aspirant Coulon dans la direction d'Obrechies par Ferrière la Petite que je trouvai complètement vide ; seuls les mugissements des bes-

tiaux troublaient le silence de la nuit tombante. Au sommet de la côte, au sud du village, une odeur d'huile brûlée se fit sentir et une douche d'huile brûlante vint frapper mon postérieur, la poulie du ventilateur du char venait de se dévisser et la vapeur avait fait éclater le durit de circulation d'eau. Cette panne était irrémédiable. Je prescrivis alors à Coulon de m'aider à détruire le char sans gêner la circulation et lui donnait l'ordre de rentrer à Cerfontaine avec le mécanicien de mon char.

Je pris place à bord de mon char et continuai seul la mission. Le char n'avait plus de démarreur et le mécanicien très fatigué s'endormait à chaque arrêt, j'étais obligé de la réveiller à coups de pieds quelques part.

Poursuivant la route, je rencontrai une colonne qui se dirigeait vers Ferrière la Petite. Cette colonne comprenait des éléments du PC du 84^e RIF. On me dit qu'une partie du personnel à pied était derrière. Je résolue d'aller à sa recherche et je poussais jusqu'à la bifurcation 200 mètres à l'Est d'Obrechies, où j'attendis pendant assez longtemps. Il régnait un silence complet. Ne voyant personne, j'effectuai, avec le char, une patrouille dans le village, mais on ne vit rien. Par contre, de nombreuses fusées allemandes m'indiquaient la présence proche de l'ennemi.

Je repris le chemin du retour et arrivai à Cerfontaine après le départ de tout le monde, sachant que le point de ralliement était le cimetière d'Assevent. Je partis sur la route de Maubeuge, celle de Rousies en passant devant chez Georgette. Je rencontrai alors le commandant Alquier-Rouffard (3) du 31^e dragons conduisant une centaine de cavaliers à pied. Je lui demandai ce qu'il faisait ; il me dit qu'il allait à Assevent, je lui fis remarquer qu'il faisait erreur et qu'il se dirigeait vers Ferrière. Je descendis de mon char et marchai à côté de lui, lui montrant le chemin. Nous arrivâmes au cimetière d'Assevent où nous trouvâmes un assez grand désordre de troupes de nombreux éléments. M'étant inquiété de la situation, j'appris, le 18 au petit jour, que le colonel Mariage du 6^e RTM était chargé de coordonner la défense de la Sambre et

qu'il disposait de tous les éléments qui re-fluaient, d'un bataillon du 158^e qui devait arriver dans la matinée, d'un bataillon du 6^e RTM. Je me mis à sa disposition et je retrouvai au lieu dit « le Maroc » les chars de l'aspirant Aumont, du sous lieutenant Pradat, de Postel-Vinay, et de l'aspirant Coulon à qui je rendis mon char, les six chars restant de la compagnie Guillou du 6^e, 8 chars et deux tracteurs de ravitaillement du 39^e bataillon sous les ordres du lieutenant Régent. Je m'efforçai dans ces premières heures d'organiser ces forces en constituant :

1^o une compagnie réduite à deux sections sous les ordres du capitaine Guillou.

2^o une compagnie réduite à deux sections sous les ordres du lieutenant Régent.

3^o une section autonome de chars H36 munis de canon 37/38, commandé par Pradat du 26^e.

Les deux chars avariés devaient servir à la défense des ponts d'Assevent et de Boussois. Profitant du calme du début de la matinée, on put procéder au remplissage des réservoirs au moyen des tracteurs de ravitaillement et d'une voiture civile abandonnée qui purent aller jusqu'à Rousies ; devant l'approche des Allemands, le dépôt fut incendié ; nous pûmes également faire un soupçon de graissage.

Mon PC fut installé « au Maroc », vers 10 heures, un officier de cavalerie vient rendre compte (lieutenant Calvuat) au colonel Mariage de ce que les Allemands avaient passé la Sambre à Maubeuge, qu'ils cherchaient à déboucher la porte de Mons, et que les blindés de cavalerie les contenaient difficilement. Le colonel me demanda d'intervenir. J'envoyais immédiatement la section Pradat qui, seule, possédait des canons 37/38 avec ordre de s'opposer le plus longtemps possible au débouché des chars allemands. Son départ fut très émouvant.

Cette section s'engagea très brillamment et rempli sa mission de 11 heures à 18 heures, détruisant 5 chars allemands, dont deux gros, l'un d'eux sous la porte de Mons, embouteillant cette dernière pendant un temps assez

long. Au cours de cet engagement le lieutenant Postel-Vinay (4) reçut un obus tiré par un gros char dans son tourelleau et fut tué, le char incendié.

Vers 18 heures Pradat (5) voyant essence et munitions diminuer fortement et la pression de l'ennemi, qui avait passé la Sambre en amont de Maubeuge, se faisant très vive, décidait de se replier sur la route de Mons.

En arrivant aux abords du fort des Sars, par suite d'une méprise, les deux chars restant furent pris à partie par une pièce du 75 du 12 RA qui envoya un obus dans la tourelle de Pradat, le tuant net. Seul le char d'Aumont s'en tira, bien que criblé. Pendant ce temps le colonel Mariage faisant occupé le fossé anti char face à Maubeuge dans le terrain d'Assevent par un bataillon du 6^e RTM, me demanda de l'appuyer par une compagnie de chars. Je désignais la compagnie Guillou qui vint se mettre en position d'attente aux abords d'Elesmes. La compagnie Régent resta en réserve à Boussois où j'avais transporté mon PC à côté de celui du colonel Mariage.

Deux chars plus ou moins valides, un R35 et un H39 munis de canon 37/38 furent utilisés pour tenir respectivement : le R, le pont de Boussois, le H, le pont d'Assevent. Ce dernier char était monté par l'aspirant Coulon (2), qui reste seul dans son char sans mécanicien à son bord, le char ne pouvant se déplacer. La journée du 18 se termina par quelques tirs de l'ennemi sur Assevent.

La matinée du dimanche 19 fut relativement calme, mais dans l'après midi la pression des Allemands augmenta sur Assevent, énergiquement défendu par le commandant des éléments du 31^e dragons, le commandant Alguier-Bouffard, une partie de la GN2 du 34^e TIF, d'une compagnie du 158^e. Assevent est soumise à un violent bombardement par 105. Les Allemands essayent de s'infiltrer le long la Sambre : les chars de Régent découplés interviennent efficacement.

A signaler la belle conduite de l'aspirant Coulon (2) qui resta toute la journée dans son char immobile en but à des tirs de toute espèce par canon mine, etc. Il faut le relever le

soir, car son canon a reçu un obus qui l'a rendu inutilisable. Le char est retiré pendant la nuit malgré les feux de mitrailleuses qui battent toute la rive N de la Sambre. la mousqueterie et les tirs de Minen auquel il a répondu par des tirs de Brandt continuent une grande partie de la nuit.

Le colonel Mariage essaye, pendant la nuit, mais en vain, de communiquer avec son commandement de division ou le secteur fortifié. Le téléphone ne fonctionne plus et il ne peut obtenir d'explications sur un ordre ambigu qu'il vient de recevoir. Il lui est rendu compte également que les blessés ne peuvent être évacués. Là se passe une scène dramatique. Il semble que l'ordre dit que les forces de campagne doivent évacuer Assevent et Boussois, laissés sous la garde des éléments de forteresse. Il commence à donner ses ordres en conséquence, puis s'adressant à moi, il me dit les larmes dans les yeux : « qu'en pensez vous? ». Je lui répondis : « mon colonel, nous ne serons pas partis depuis une heure que la ligne sera enfoncée et que nous aurons l'ennemi sur le dos ; de plus nous sommes sans communication. »

Me serrant alors la main, il me dit : « Bonnot, vous avez raison, j'annule mes ordres, nous tiendrons la place tant que nous pourrons », et il envoya ses agents de liaison porter les ordres pour une résistance sans esprit de recul. Je l'assurai de l'entier concours des chars. Il fit alors partir son officier adjoint pour rendre compte au général commandant le secteur fortifié que nous croyons être à La Longueville. Le temps a passé, il n'est jamais revenu.

Le lundi 20 mai, nous recevons dans la matinée un message du colonel André (tué depuis), commandant le 12^e RA, qu'en qualité de plus ancien officier de la poche dans laquelle nous nous trouvons, annonce sa prise de commandement. Il se trouve à Mairieux. Profitant d'une accalmie, le colonel Mariage me demande de me rendre en liaison avec lui. Je pars en tansad [selle pour passager sur une moto] avec un adjudant du 158^e RI qui me conduit à tombeau ouvert sur un chemin

défoncé et battu. Je manque à plusieurs reprises d'être projeté à terre tellement la route était mauvaise.

A Mairieux, je prends contact avec le colonel André, je le mets au courant de la situation de Boussois, c'est à dire sur les effectifs disponibles, la répartition, les événements, les ressources. De mon côté, il m'instruit de ce qui se passait dans la région de Mairieux. Les reconnaissances poussées dans toutes les directions ont rencontré l'ennemi ; partout nous sommes bloqués. Il m'apprend la présence auprès de lui de l'aspirant Aumont que je vais voir et qui me fit le récit du combat du 18 devant Maubeuge et me conduisit auprès du corps de Pradat. Je lui prescrivis de faire le nécessaire pour le faire enterrer et je le quittai pour retourner auprès du colonel André. Celui-ci me demanda de mettre à sa disposition la compagnie Guillou (je viens d'apprendre que les mécaniciens de Postel-Vinay et Pradat, indemnes, ont réarmé le char de Pradat et ont continué à combattre pendant deux jours ; j'ignore, malheureusement, leurs noms, c'est dommage car c'était des braves). La compagnie Guillou qui se trouvait à Elesmes pouvait agir soit en direction du champ de manœuvres d'Assevent, soit au nord d'Elesmes, entre le village et la route de Mons. Je rentrai rapidement à Boussois mettre le colonel Mariage au courant de la liaison prise. J'avisai le capitaine Guillou de sa nouvelle mission.

Dès le début de l'après midi les tirs reprennent sur Assevent, des obus de très gros calibres tombent sur les forts, au moyen de canon à tir tendus. L'ennemi cherche les embrasures qu'il prend à revers de la ligne rive sud de la Sambre. Un tir assez nourri d'obus de 210 s'abat sur la lisière N de Boussois où est le PC. Avec le commandant SEMBLAT nous faisons du plat ventre dans le fossé, un obus tombe à 10 mètres environ de nous ; nous sommes couverts de terre, pas de mal.

Une escadrille d'avions vient en piqué, attaque le fort de Boussois avec des bombes énormes, (faisant) quelques dégâts aux superstructures et aux gaines d'aération. Les

avions viennent mitrailler nos troupes dans leurs trous. Un Messerschmitt est abattu par le tir des mitrailleuses, il brule au sol. Un peu plus tard, un deuxième avion, un Hexschel, est descendu par le tir du canon cerlikon de 20mm du lieutenant Naupion du 158^e. Le tir d'Assevent, depuis le cimetière militaire, augmente d'intensité. Vers 15 heures, l'attaque ennemie se déclenche, simultanément en direction du cimetière d'Assevent et du village. Les attaques viennent de Maubeuge où les Allemands ont franchi la Sambre, leurs tentatives pour déboucher du pont d'Assevent sont brisées net par les chars et le tir de la garnison. Le combat devient acharné en particulier dans Assevent. Les chars contre attaquent trois fois dans Assevent où débouche le chemin Boussois-Elesmes, et rejette l'ennemi au delà du cimetière d'Assevent. Mais les pertes sont cruelles, car l'ennemi, surpris deux fois, a amené des canons antichars. Vers 20 heures, un mouvement de reflux se produit dans le cimetière, je pars, révoluer au poing, voir ce qui se passe. Je ramène quelques hommes du 158^e qui ont perdu leur capitaine. Nous sommes canardés dans le cimetière où l'ennemi prend pied. je reviens voir le colonel pour lui rendre compte de la situation. elle est désespérée. Le lieutenant Bailly du 39^e et le lieutenant Goupil du même bataillon sont tués. L'aspirant Bouiller est grièvement blessé. Le lieutenant Gontran du 6^e bataillon est grièvement blessé. Les chars qui rentrent sont plus ou moins désarmés : armement démonté, lunettes brisées, tourelles perforées, les trains de roulement sont plus ou moins en ruine, certains chars ont reçu une centaine d'obus de 37, sans tenir compte des balles perforantes. Les équipages sont épuisés, blessés ou tués. Les munitions et l'essence sont à bout. Il est évident que nous ne pouvons plus fournir aucun effort. le rendis compte de cette situation au colonel Mariage. A la nuit, la situation peut se résumer ainsi : les Allemands paraissent occuper le cimetière d'Assevent et une partie du village (21 heures). Dans le cours de la nuit le commandant Alquier-Bouffard reçoit du colonel Mariage

l'ordre d'évacuer Assevent devenu intenable.

Il n'y a plus de munitions ; les caves, transformées en postes de secours, sont pleines de blessés qui ne peuvent être évacués ni soignés efficacement. Le commandant Alquier-Bouffard arrive au PC couvert de platras, car son PC a été atteint par un obus. Le colonel Mariage le dirige vers Mairieux, ainsi qu'une compagnie du 158^e, avec le commandant Samblat. Sentant que la résistance touche à sa fin, et que nous ne pourrions plus rien pour la défense, d'accord avec le colonel Mariage, nous finissons de mettre hors de service les chars déjà en bien mauvais état. La matinée du 21 est calme, l'accompagne le colonel Mariage et la commandant dans une tournée dans Boussois. Il reste bien peu de monde ; si l'ennemi attaque, il va nous submerger, car les munitions font défaut.

Vers 10 heures, un tir très violent s'abat sur le village de Boussois. Le PC est encadré par des obus de très gros calibres (certainement du 210). qui arrivent par 4 accompagnés de 150 et de 105. Le fort de Boussois est aussi vivement pris à partie. Les obus arrivent de tous les points de l'horizon et convergent sur nous. Le tir rappelle les grandes opérations de la guerre 1914-1918. Cette préparation dura environ 4 heures. Un barrage violent se déclenche et les Allemands donnent l'assaut. Ils arrivent de tous côtés, précédés d'une grêle de balles. Deux hommes sont tués devant la maison qui nous servait de PC. Toutes les vaches qui paissent à côté sont tuées. Nous sommes submergés. Les Allemands arrivent devant le PC. Le colonel Mariage et moi en sortons. Il demande un officier, lui recommande ses hommes et les blessés qui sont dans les caves ; celui-ci promet. On nous groupe, on nous emmène vers Maubeuge, tout y était brulé ou démolé, notre maison m'a semblé intacte. On nous emmené route de Ferrière, dans une maison près de la route de Rousies, chez un marchand de confection. Là je suis tombé comme une masse et j'ai dormi douze heures sans désespérer.

Le lendemain, le colonel Mariage est appelé et part en auto, je ne devais plus le revoir, puis

après avoir fait un peu de toilette et mangé quelques biscuits, nous sommes dirigés vers Cerfontaine dans un champ où on nous sépare des hommes. Le soir, on nous sert un peu de soupe que je mange dans une boîte de conserve et sans cuiller. Puis on nous fit coucher dans la maison du garde barrière. Une brave femme me fit cadeau d'une musette, je trouvai un couteau et une cuiller.

Le lendemain 23 mai, après un repas sommaire, on nous dirige sur Rance, à pied (30 kilomètres) par une chaleur ... Là, fouillé, on me prend mon casque, sauf la coiffe, et 900 francs, sans me donner de reçu. Coucher dehors dans une prairie, un pain pour dix. J'y retrouve Marc, Rabanit, Castaignier, etc.

Le lendemain, en route à pied, sans manger, sur Mariembourg. J'y arrive les pieds en sang et complètement crevé. Repas assez bon, puis coucher, et cela dans un hangar.

Le lendemain, départ en camion pour Beauring. Reste là six ou sept jours. Puis le chemin de fer pour Trèves, pour Mayence, douce, épouillage.

Enfin Hoyers-Werda, fin de mon odyssée.

On voit qu'il n'y a rien eu d'extraordinaire et de nombreux camarades ont eu des aventures semblables.

A la fin du premier résumé très court fait dans une de ses dernières lettres, il disait : « le 21, nous avons été pris après avoir lutté jusqu'à la dernière cartouche, la dernière goutte d'essence, le dernier char.

Tous les équipages ont fait l'admiration des fantassins, mais ce fut payé cher : quatre officiers tués, trois aspirants blessés, le reste prisonnier.

Depuis le 19, nous étions sans ravitaillement et coupé de tout, mais nous pensions que la tenue de la Sambre était essentielle pour le salut de l'armée.

Si j'ai été capturé, j'ai, au moins, la fierté d'avoir été pris en combattant et en faisant face et non en cherchant à échapper ».

(1) **La bataille de Sidi Brahim** opposa une poignée de chasseurs à pied français à 10 000 algériens en 1845. Les soldats français refusèrent de se rendre, combattant à la baïonnette faute de munitions. « Faire Sidi Brahim » signifie se battre jusqu'à la mort.

(2) **COULON Jean Emile Marie**

Aspirant au 26^e bataillon de chars de combat : avec un char en panne mécanique, a interdit toute une journée à l'ennemi le franchissement d'un pont [le pont d'Assevent]. A été relevé lorsque son armement fut rendu inutilisable par des coups en plein fouet. A été intoxiqué par les gaz de ses armes, étant obligé de tirer moteur arrêté. Utilisé comme agent de liaison infanterie-chars, a accompagné à découvert une patrouille de chars, y faisant preuve d'une autorité et d'une énergie peu communes. Blessé par éclat d'obus, a cependant, comme chef de section de chars, le 20 mai, participé à une contre attaque au cours de laquelle il a détruit des armes anti chars ennemies.

Médaille militaire le 1 avril 1942.

(3) **ALQUIER-BOUFFARD Louis Armand Henri**

Chef d'escadrons au 31^e régiment de dragons. Isolé avec quelques cavaliers, s'est mis spontanément à la disposition d'un détachement, dans la région de Maubeuge, pour participer à ses opérations.

Chargé de la défense du village d'Assevent et d'un pont sur la Sambre, a ranimé par son exemple les courage des isolés des unités les plus diverses et de toutes armes qu'il avait retenus ; surgissant l'arme à la main des décombres des maisons pour ramener les hommes au feu et reprendre le terrain perdu, tenant trois jours et trois nuits jusqu'à la dernière cartouche : exploit digne de ceux des héros de légende. Officier de la légion d'honneur le 1 avril 1942.

Soldat de la classe 1908, il était sous lieutenant au début de la 1^{re} guerre mondiale à laquelle il avait obtenu 3 citations.

4) **POSTEL-VINAY Roger**, sous-lieutenant au 26^e bataillon de chars de combat : jeune chef de section, d'un sang-froid et d'une bravoure remarquables. Ayant lutté le 15 et le 16 mai 1940, a été volontaire pour défendre Maubeuge. A détruit plusieurs chars ennemis, combattant avec un mépris total de la mort. A été glorieusement tué au cours de l'action été cité.

(5) **PRADAT Jean Etienne.**

Né le 11-01-1914 à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), mort pour la France le 19-05-1940 (Mairieux, Nord)

(6) **LARUE Maurice Henri**

Né le 13-07-1910 à Hauteville les Dijon (Côte-d'Or), mort pour la France le 20-05-1940 (Venerelles, Aisne).

(7) **PECH Henri Charles**

Né le 22-02-1915 à Damiatte (Tarn), mort pour la France le 28-05-1940 (Godewaersvelde, Nord)

PACAUD François

Lieutenant au 6^e bataillon de chars de combat. Après cinq jours de combats sur la Meuse et en Belgique, a pris part aux combats d'Assevent où, au cours des journées de 18, 19 et 20 mai 1940, il a entraîné à cinq reprises sa section à la contre attaque, permettant à l'infanterie de garder ses positions malgré la violence des attaques et l'importance des moyens mis en œuvre par l'ennemi. Dans la dernière phase des opérations, alors que pris à parti par des chars ennemis il venait de mettre un de ceux-ci hors de combat, a été atteint par un projectile perforant tiré d'un autre char et bien que blessé a fait front jusqu'à ce que mis lui-même définitivement hors de combat, il soit ramené à la position initiale par son mécanicien.

Chevalier de la légion d'honneur le 1 avril 1942

BOCQUET François, lieutenant au 26^e bataillon de chars : cerné, par l'ennemi à Flavigny (Flavigny le Grand et Beaurain dans l'Aisne), le 17 mai 1940, et s'efforçant de s'échapper, a été atteint à la fois par éclats de grenade et d'obus. Malgré ses blessures, a tenté de rejoindre les lignes amies, jusqu'à ce qu'il tombe épuisé. A dû subir l'amputation du bras gauche.

Chevalier de la légion d'honneur le 3 mars 1941.

La minute de silence

Les origines

Vu dans l'Ancien d'Algérie de Novembre 2019

La minute de silence à 100 ans !

Le saviez-vous ? Derrière beaucoup de coutumes, usages, traditions et expressions militaires se cachent bien souvent des anecdotes insolites, amusantes ou historiques. Alors pour étoffer votre culture générale, plongez-vous dans cette lecture historique. Aujourd'hui, on vous explique les origines du rituel de la minute de silence. (source: ministère des Armées)

Lors d'un hommage national, une "minute de silence" est décrétée par les autorités et respectée par des rassemblements de personnes. Que signifie cette tradition et d'où vient-elle?

La minute de silence se comprend au sens littéral: il s'agit, en effet, de s'abstenir de parler et de rester immobile durant soixante secondes.

Pour Patrick Boucheron, historien français, elle est pensée comme un rituel laïc. Garder le silence à plusieurs est une forme de prière non-religieuse, compatible avec l'ensemble des religions. Petit à petit, l'usage de la minute de silence s'est étendu, jusqu'à s'imposer de nos jours comme l'un des symboles principaux de recueillement. Elle permet d'abolir les barrières des langues et d'exprimer l'idée que les mots ne sont jamais à la hauteur des sacrifices ou des disparitions.

11 novembre 1922: la toute première « minute de silence » française

En France, jusqu'en 1922, l'hommage aux Morts pour la France est marqué par le son des cloches et du canon. Officiellement, la première minute de silence française est observée le 11 novembre 1922, à Paris, devant l'Arc de Triomphe.

Raymond Poincaré, alors président du Conseil, en serait à l'origine, prenant l'idée au Royaume-Uni, où le roi Georges V avait ins-

tauré deux minutes de silence.

A qui doit-on sa paternité ?

Il semble que ce rituel soit né au Royaume-Uni, à l'occasion du premier anniversaire de la fin de la Première Guerre mondiale. Dans une lettre au journal London Evening News en mai 1919, un journaliste australien et ancien combattant de l'armée britannique, Edward George Poney, s'indigne du caractère bruyant des commémorations et propose une période de 5 minutes de silence pour rendre hommage aux morts de la Grande Guerre.

L'homme d'Etat sud-africain Sir James Percy Fitzpatrick approuve cette idée, qui abolit les barrières de la langue et permet à plusieurs nations de se recueillir en même temps, mais suggère à George V de raccourcir la durée à deux minutes : une pour les morts, la seconde pour les survivants. Le roi instaure ce temps de silence officiellement le 7 novembre 1919 pour le «jour du souvenir». Depuis, deux minutes de silence sont ainsi observées le 11^e jour du 11^e mois de chaque année, à heures, dans tout le Royaume-Uni.

Une explication alternative

Pour certains cependant, la paternité de la minute de silence doit être attribuée à des sénateurs portugais. En février 1912, ces derniers auraient été les premiers à honorer la mémoire de quelqu'un en silence, celle du Brésilien José Maria Da Silva Paranhos, fervent défenseur de l'instauration de la République au Portugal.

A l'Arc de Triomphe

Depuis l'inhumation du Soldat Inconnu sous la dalle de l'Arc de Triomphe, en 1921, une cérémonie du souvenir est organisée chaque soir à 18 h 30, au cours de laquelle une minute de silence suit le ravivage de la Flamme et la sonnerie « Aux morts ».

De Beaurepaire à Dallas : Antoine GOUFFE

1856

Le 8 avril 1856, Antoine Joseph Gouffe, son épouse Nathalie Zoé, et leur tout jeune fils Ledru, arrivent dans le port américain de la Nouvelle-Orléans après une navigation de deux mois sur le navire « Susan Hink », au départ du Havre. Ils faisaient partie d'un groupe d'une trentaine de personnes qui se sont identifiés dans le journal de bord comme charpentiers, mais étaient en fait des artistes, des musiciens, des écrivains et des artisans, en route pour La Réunion, une communauté socialiste utopique, créé un an auparavant, communauté juste à l'extérieur de la petite ville de Dallas, au Texas.

Antoine Gouffe (fils d'Antoine Gouffe et Marie Gaillard) et Nathalie Quenet (fille d'André Quenet et Marie Scotez) sont nés à Beaurepaire ; ils s'y marièrent le 20 avril 1847. La famille Gouffe vivait dans cette ville depuis au moins le début des années 1700.

Comme son père, Antoine était tailleur. Mais il était aussi un républicain passionné. Le 24 décembre 1851, Antoine a été arrêté pour actes séditionnels lors des opérations électorales (plébiscite pour valider le coup d'état de Louis-Napoléon Bonaparte).

Le fils d'Antoine et Nathalie, Ledru, est né à Beaurepaire le 31 janvier 1855. Tous les premiers fils de la famille Gouffe depuis 1717 avaient été nommés Antoine Joseph ; il est donc révélateur qu'Antoine et Nathalie aient nommé leur premier fils Ledru, en hommage à Ledru-Rollin, le socialiste qui s'était opposé à Louis-Napoléon Bonaparte.

Après être arrivés à la Nouvelle-Orléans en avril 1856, les Gouffe et les autres colons sont montés à bord d'un autre navire et ont navigué à destination de Galveston, au Texas, puis il ont probablement continué leur chemin sur de plus petits bateaux, à Houston, puis

sont partis avec des wagons à bestiaux pour un périple de 380 kms à travers la prairie jusqu'à leur destination finale.

La colonie de La Réunion a été fondée par Victor Prosper Considérant, adepte des enseignements de Charles Fourier. La colonie a été érigée en démocratie directe, tous les colons, y compris les femmes, ayant un vote. Les colons possédaient leurs propres maisons (identiques), cultivaient la terre en commun et répartissaient les bénéfices (moins les 6% d'intérêt dus aux investisseurs) en fonction de leur investissement financier personnel dans la colonie et de la quantité et de la qualité de leur travail.

Les premiers colons étaient arrivés à La Réunion le 26 avril 1855. Les habitants de Dallas sont venus les saluer et ont été surpris par leurs vêtements colorés et leurs chaussures en bois. Les colons ont continué à traverser la rivière Trinity jusqu'à leur propriété, juste au sud de Dallas. Le lendemain matin, ils ont immédiatement commencé à construire des maisons en pierre et à défricher la terre pour l'agriculture. Des bovins, des moutons, des chevaux, du poulet, des canards et des dindes ont été achetés et des cultures ont été plantées. Au moment où les Gouffe sont arrivés à La Réunion en mai 1856, la colonie était déjà en difficulté à cause du mauvais sol, de la sécheresse extrême, de la mauvaise gestion et de l'inexpérience. Incroyablement, seuls deux des colons étaient agriculteurs. Nathalie Gouffe était l'une des trois femmes de la colonie de 350 à 400 personnes à avoir déjà traité une vache !

La colonie demanda sa dissolution en janvier 1857, incapable de payer les intérêts aux investisseurs.

Le 4 juillet 1859, Nathalie Quenet, l'épouse d'Antoine Gouffe, a donné naissance à une fille, Mathilde.

En 1860, la majorité des colons étaient revenus en Europe. La plupart de ceux qui sont restés ont déménagé dans la nouvelle ville de Dallas, 678 habitants, dont 97 esclaves.

L'esclavage et l'approche de la guerre civile joueront bientôt un rôle majeur aux États-Unis et à Dallas. Un incendie en 1860, qui a détruit une grande partie du centre-ville de Dallas, a été attribué aux abolitionnistes et aux esclaves. Finalement, trois esclaves ont été exécutés et chaque esclave du comté (1/7 de la population totale, près de 1100) a été fouetté. En 1861, la ville a voté la sécession des États-Unis. Les recruteurs confédérés armés ont tenté d'enrôler les anciens colons de La Réunion dans l'armée, mais ceux-ci ont refusé. Un colon plus âgé a reçu une balle dans la hanche. Finalement, les anciens colons ont été exemptés de service parce qu'ils n'étaient pas citoyens.

Vers 1860, Antoine Gouffe ouvre un atelier de couture au centre-ville de Dallas. George Cretien, un jeune fils de colons, se souvint que plus tard qu'en 1863 sa famille était hébergée à la maison de la famille Gouffe à Dallas, au coin des rues Main et Lamar, tandis que son père avait construit leur maison à proximité (qui deviendra le Sanger Block). Antoine avait obtenu la moitié est du bâtiment, qui est devenu par la suite un immobilier de choix dans le commerce, pour un costume sur mesure d'une valeur de 65 \$. De nombreuses années plus tard, en 1876, il l'a vendu à Sanger Bros, pour 100 000 \$.

Après la fin de la guerre en avril 1865, le gouvernement de reconstruction a installé un nouveau conseil municipal à Dallas. Antoine Gouffe a été nommé trésorier de la ville (après être devenu citoyen). La majorité des nouveaux membres du conseil étaient d'anciens colons, probablement choisis parce

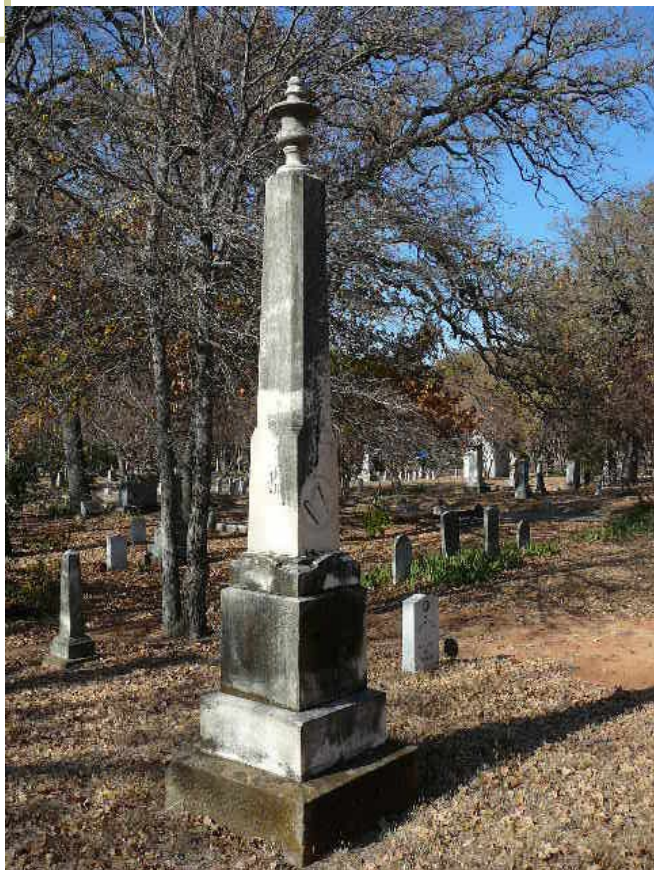
qu'ils n'étaient pas considérés comme sympathisants de la Confédération. Selon George Cretien, « le peuple français à cette époque était sans aucun préjugé prévalant dans ce pays contre les nègres en tant que race. Ils les considéraient comme des êtres humains réduits en esclavage, la liberté leur revenant à juste titre. » Antoine a démissionné de son poste en 1869.

À un certain moment dans les années 1860, peut-être alors que la guerre civile menaçait, Nathalie est retournée en France avec sa fille Mathilde. Ledru les a peut-être également accompagnés. Antoine est revenu en France quelques temps après avoir démissionné de la mairie, car leur fille Nathalie est née le 10 décembre 1869 à Le Nouvion (Aisne, France). Il était encore présent à la naissance.

Nathalie est restée en France mais Antoine est retourné au Texas. En 1870, lui et un autre ancien colon sont devenus deux des neuf membres fondateurs de la Dallas Iron Bridge Company, formée pour construire le premier pont important traversant la rivière Trinity. Le pont, ouvert en 1872, reliait Dallas aux principales routes du sud et de l'ouest.

Toujours au début des années 1870, deux lignes de chemin de fer sont arrivées à Dallas et, en conséquence, la population de la ville a explosé, passant à 10 000 habitants. En 1873, Antoine a vendu sa propriété à Main et Lamar aux deux frères Sanger pour la somme de 100 000 \$. Sanger Bros., un grand magasin très prospère, a occupé ce terrain jusqu'en 1965.

Antoine a continué à voyager de Dallas à la France. En septembre 1882, Antoine, Nathalie et ses filles Mathilde et Nathalie sont arrivés à New York de France, peut-être pour le mariage de Ledru : à peu près à cette époque, il a épousé Sarah Marron, de Philadelphie. Le 8 septembre 1884, leur fils, Antoine Joseph, est né à Philadelphie.



Greenwood Cemetery Dallas
Antoine J GOUFFE,
Born in France Jun 12 1826
Death May 9 1885

Antoine Gouffe « l'aîné » est décédé à Dallas le 9 mai 1885, à l'âge de 58 ans, et a été inhumé au cimetière de Greenwood.

Ledru: Ledru et Sarah ont déménagé à Dallas, où ils ont eu deux autres enfants: Nathalie Margaret (née le 19/12/1886) et Mathilda Edith (née le 01/04/88).

En mai 1891, un article du journal de Dallas annonce que le jeune Antoine Joseph (le fils de Ledru), alors âgé de 6 ans, se rendra en France (par Anvers) pour voir sa grand-mère, en compagnie de Ferdinand Michel, un ancien colon de La Réunion. Selon l'article, Michel était né en Belgique mais s'était rendu en France en tant que jeune homme pour travailler. Après y être devenu terriblement malade, les Sœurs de la Charité l'ont soigné. En raison de cette gentillesse, selon l'article, ses « yeux se mouillent encore quand il parle de la France et de l'hôpital de Paris ».

En 1890, Ledru et sa famille étaient de retour à Philadelphie, où Ledru occupait divers em-

plois, comme boucher, chef d'orchestre et très brièvement comme steward pour un hôpital. Les dossiers montrent que Ledru est revenu de France aux États-Unis en septembre 1903, alors qu'il était inscrit dans le journal de bord comme habitant à Paris et travaillant comme photographe.



Antoine « Junior »

Le 28 mars 1904, le plus jeune enfant de Ledru, Mathilda, mourut à Philadelphie de la fièvre typhoïde. Elle avait 16 ans.

Nathalie Zoé :

Elle a épousé Alcide Godfrin le 28/09/1889 ; le couple s'établira à Beaurepaire, village d'origine de l'époux. Ils auront une fille : Marielle Nathalie Céline, née le 20/08/1890 à Beaurepaire (elle épousera André Gosse, puis Albert Materne, et décédera le 28/05/1984 à Namur). En 1906, ils habitent rue de Barzy.

Mathilde : Elle a épousé Henri Plateaux, le 4 juillet 1886, à Avesnes. Ils auront une fille : Francia Henriette Nathalie, née le 02/11/1888 à Le Nouvion (elle épousera Charles Anthime Vandernotte, et décédera le 03/03/1919 à Rueil Malmaison (92).

Le 15 octobre 1904, les sœurs de Ledru et leurs familles arrivent aux États-Unis: Mathilde et sa fille Francia, 16 ans, Nathalie, son mari et sa fille Marielle, 14 ans.

En juillet 1904, Antoine Joseph "junior", le fils de Ledru, alors âgé de 19 ans, a demandé un passeport américain, déclarant qu'il partirait à l'étranger pendant 2-3 ans pour étudier l'art. Il est retourné aux États-Unis en octobre 1907.

Aussi, en 1907, Ledru vivait à Fort Worth, au Texas, où il possédait une salle de billard et une entreprise de photographie. Les dossiers

montrent qu'il a demandé à Holbrook Coulter, de Philadelphie de venir au Texas pour reprendre ses affaires. ce dernier épousa la fille de Ledru, Nathalie, le 11 février 1906. Ils eurent rapidement deux enfants, Prévost Alexander (né le 11/07/1906) et Edith Gouffe (née le 27/11/1907). La famille (y compris la belle-mère Sarah mais pas Ledru) a quitté le Texas pour l'extrême nord de la ville de Duluth, au Minnesota, où Holbrook avait l'intention de faire fortune dans le secteur de l'extraction du minerai de fer (il n'y est pas parvenu). Deux autres enfants sont nés à Duluth, Nathalie Margaret (née le 16/06/1911) et Jane Mifflin (née le 15/05/1919).

Antoine « Junior » est revenu à Paris le 09/08/1909 et a vécu à Montmartre, étudiant la peinture de portrait et travaillant comme photographe. Il rentre aux États-Unis le 1er janvier 1919, un peu plus d'un mois après la fin de la Première Guerre mondiale. Le 2 juin 1919, à New York, il épouse Marie Claire (née en 1894 en France). Antoine et Marie ont rejoint sa mère et Nathalie et sa famille à Duluth, où Antoine a travaillé comme portraitiste et artiste commercial. Pour l'une de ses commandes, il a peint le plafond du pavillon de chasse de Naniboujou au bord du lac Supérieur. Le lodge, toujours en activité, est inscrit au registre national des lieux historiques. Le travail d'Antoine a été décrit comme « un mariage psychédélique de l'Art Déco et des motifs indiens Cree traditionnels ».

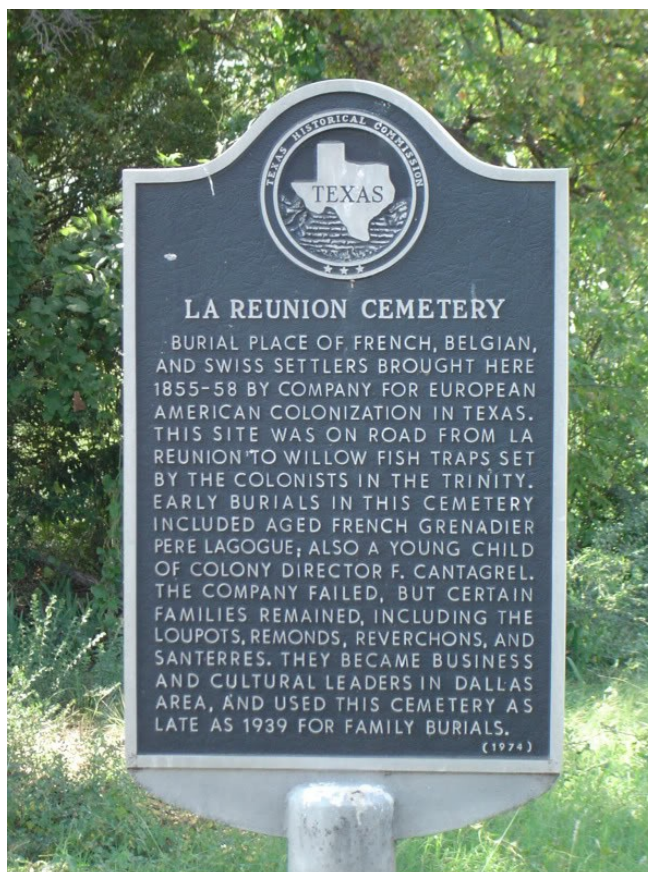
Antoine « Junior » et Marie n'ont jamais eu d'enfants. Vers 1937, ils ont déménagé à Craryville, New York, où ils sont devenus les gardiens bien-aimés du centre de retraite du Northeast Theosophical Institute, Pumpkin Hollow. Antoine est décédé le 10/3/1976 à l'âge de 92 ans.

Nathalie (fille de Ledru) est décédée le 23/08/1968 à l'âge de 82 ans. Tous les membres de la famille Gouffe aux États-Unis descendent d'elle.

La colonie de La Réunion a été de courte durée, mais les colons qui sont restés ont eu un

impact durable sur la ville de Dallas dans les arts, l'éducation et les affaires. Aujourd'hui encore, le nom « Réunion » est populaire dans les noms commerciaux, y compris la Tour de la Réunion de 50 étages. Il ne reste rien de l'ancienne colonie, qui est devenue une carrière de calcaire, à l'exception du cimetière de La Réunion, où certains des colons sont enterrés.

Kristie Corboy



COMMISSION HISTORIQUE DU TEXAS CIMETIÈRE DE LA RÉUNION

Lieu de sépulture des colons français, belges et suisses amenés ici 1855-58 par la compagnie pour la colonisation américano-européenne au Texas. Ce site se trouvait sur la route de La Réunion dans des pièges à poissons en saule installés par les colons dans la Trinité. Les premiers enterrements dans ce cimetière incluaient des grenadiers français âgés Père Lagogue, également un jeune enfant du directeur de la colonie F. Cantagrel. La société a échoué. Mais certaines familles sont restées, dont les Loupots, Remonds, Reverchons et Santerres. Ils sont devenus le leader de la culture commerciale dans la région de Dallas et ont utilisé ce cimetière jusqu'en 1939 pour les enterrements familiaux. (1974)

« Une sublime agitation » : l'histoire oubliée des « Amazones maubeugeoises » en 1911

Où il est question de vie chère, de ménagères révoltées, de métallos en grève, de syndicalistes révolutionnaires, de répression et d'une forme de révolte féminine et populaire en 1911...

Le 15 août 1911 à Ferrière-la-Grande, près de Maubeuge, dans le Nord : des ménagères manifestent tranquillement pour les 250 grammes de beurre à 13 sous et le quarteron d'œufs (26 œufs) à 40 sous. Comme elles n'obtiennent pas satisfaction, le ton monte et elles se font plus violentes sur le marché du lendemain : elles « sabotent » des marchandises. Le surlendemain, elles sont 500 manifestantes dans la ville voisine d'Hautmont et le 19, elles organisent un « comité », avec une présidente, Lacroix, ceinte d'une écharpe rouge. Le comité fabrique des pancartes avec les prix demandés. Les métallos de la CGT les félicitent pour cette « sublime agitation » mais leur font savoir que « c'est au syndicat seul à conduire la campagne ».

Les ménagères en lutte sont populaires ; l'opinion publique est de leur côté et en quelques jours le mouvement contre la vie chère – sur lequel la CGT attirait en vain l'attention depuis un an au moins – fait tache d'huile dans le Nord, l'Est, Paris et dans plusieurs pays d'Europe.

Il est significatif que le mouvement commence dans le Nord où le mécontentement est particulièrement fort. Les salaires sont médiocres, les produits plus chers qu'ailleurs et de moindre qualité. La région de Maubeuge, densément peuplée, est devenue un bassin sidérurgique important. Elle est encore à moitié rurale et même si l'été 1911 est perturbé par la sécheresse, les producteurs locaux et les intermédiaires abusent, faisant flamber les prix.

Mais revenons à Maubeuge le dimanche 20 août 1911, il y a 1 200 personnes à la réunion avec les édiles locaux qui veulent calmer l'agi-

tation et font des promesses. Le lendemain, les ménagères en lutte manifestent à Sous-le-Bois. La CGT des métaux distribue ce tract :

« Ouvriers, ménagères, jusqu'ici vous êtes restés isolés, désunis, à genoux devant les bourgeois, gros et petits. Avec de la musique, des illuminations, des drapeaux, des places, des promesses, on prétend faire votre bonheur. Qu'est-il arrivé ? Beurre, pain, loyer, lait ont doublé de prix. Les cultivateurs et les petits commerçants, au lieu de s'unir entre eux contre les gros exploitants, trouvent plus simple de dévaliser les ouvriers et de les gruger chaque jour. Ouvriers, ménagères, tous debout ; réclamons la justice et le bien-être ». Le soir, la salle des fêtes se remplit avec 2 000 personnes : le syndicaliste Renard s'est entouré de deux manifestantes assesseuses. On y menace les commerçants qui ne veulent pas appliquer le tarif de boycott et de sabotage. Le député radical-socialiste se sentant menacé s'exfiltre de la réunion.

Chaque jour, les ménagères sont là ; elles vont de commune en commune, de marché en marché – Berlaimont, Sars-Poteries... -, sans heurts mis à part un épisode assez incroyable dans une commune voisine où elles déshabillent un curé qui avait organisé un syndicat agricole. À Avesnes, on voit arriver par le train celles que l'on appelle désormais les « Amazones Maubeugeoises ». Encadrées par les gendarmes, elles arborent une cocarde rouge à la poitrine et chantent « L'Internationale du beurre à quinze sous » :

« Demain au marché des grandes villes
Toutes, femmes, nous nous réunirons
Pour protester avec furie
Sur le prix du beurre en cette saison,
Nous avons assez de souffrance
Sans augmenter le beurre et le lait
Car demain toutes les femmes de France,
Nous le ferons vendre au rabais.

Refrain

En avant, camarades
Les amis, tous debout ;
Sans peur, ni tapage
Nous voulons le beurre à 15 sous (bis) »

C'est la bataille rangée avec les vendeuses et les fermiers herbagers, devant des gendarmes passifs. Le lendemain, 26 août, au marché de Maubeuge, les ménagères achètent à leur tarif les denrées. Et le maire les reçoit. Elles veulent :

- ♦ Le pain à 0 fr. 20
- ♦ Le beurre à 0 fr. 75 avec une augmentation de 0 fr. 05 seulement l'hiver
- ♦ Les œufs à 2 francs l'été, et 2 fr. 75 l'hiver
- ♦ La viande courante à 1 fr. 10
- ♦ Les biftecks à 1 fr. 20
- ♦ Le pot-au-feu à 0 fr. 60, 0 fr. 70 et 0 fr. 80
- ♦ Le lait à 0 fr. 20
- ♦ Les pommes de terre à 0 fr. 10 les 2 kilos

A 15 heures, la société d'agriculture et les cultivateurs des environs adoptent à la mairie une résolution qui tient compte de la cherté des vivres et veut apaiser le climat social. Des prix sont fixés pour les denrées de première nécessité sur les marchés de la région et sont annoncés par voie d'affiche :

- ♦ Beurre, première qualité 0 fr. 85 la demi-livre
- ♦ Œufs frais 2 fr. 25 le quarteron
- ♦ Lait 0 fr. 20 le litre

Les « amazones » sont enchantées. Elles ont su créer et maîtriser le mouvement, mobiliser l'opinion publique et les élus. Si, pour leurs détracteurs, leur attitude est loin d'être exemplaire, au moins est-elle justifiée par de légitimes « préoccupations domestiques ».

L'histoire ne s'arrête pas là. Le coût de la vie n'est pas sans lien avec les salaires et une dynamique de révolte collective s'est enclenchée. De son côté, la CGT se lance dans la grève. Les observateurs notent alors la formation de trois camps : les hommes, les fem-

mes et les jaunes.

Le 28 août, jour de marché à Sous-le-Bois, il n'y a plus de beurre et d'œufs, mais dans les rues se sont postés 120 gendarmes, observant 500 hommes qui manifestent et échangent des invectives avec le groupe des femmes. Sur la place, une réunion s'organise et l'une des oratrices principales déclare : « Les hommes n'auront plus à se mêler de nos revendications ; nous nous administrerons bien à nous toutes seules ». Le groupe des hommes fait avancer ses orateurs mais les femmes tiennent bon. La présidente lance : « Que les hommes aillent à l'atelier ; sans cela nous aurons du vilain ». Les ménagères semblent défendre une ligne pacifique et ont obtenu une entrevue avec les cultivateurs pour le 31.

Le 29, sur le marché de Ferrière-la-Grande, en présence de nombreuses manifestantes, la meneuse, Lacroix, est arrêtée, accusée d'avoir jeté du beurre au visage d'une marchande, une deuxième ménagère est arrêtée pour avoir tenté de s'interposer, une troisième pour avoir pris et jeté un panier à terre.

La mobilisation désormais porte aussi sur leur libération. Une réunion publique en soirée s'indigne de l'attitude de la police et de la gendarmerie et se réjouit de l'extension du mouvement. Des maires prennent désormais des arrêtés pour réglementer les marchés. La CGT (alors dans sa phase syndicaliste révolutionnaire, anarchiste) appose une affiche invitant les hommes à se révolter, à l'instar de « leurs » femmes.

« Ouvriers, jusqu'ici, quand vos maîtres, parlementaires, négociants et patrons, avaient parlé, vous vous incliniez comme des esclaves et des chiens. Par votre lâcheté, la misère s'est assise à vos foyers. Lasses de souffrir, honteuses de leur misère, vos femmes et vos filles se sont révoltées et dressées devant une bourgeoisie égoïste, peureuse, mais insolente encore derrière son rempart de gendarmes, de policiers et de mouchards ; la vue de votre détresse empêche la digestion des bourgeois. C'est pourquoi brutalement ils ont emprisonné

trois de vos compagnes. Le mari qui voulait défendre sa femme a été roué de coups devant ses trois enfants. Camarades, trois femmes sont en prison pour vous : serez-vous assez lâches pour les abandonner ? Vos grands ancêtres de 1793 ont jeté bas les rois, moines et seigneurs ; vous, ouvriers, allez-vous laisser des parvenus toujours vivre de vos sueurs ? Non, n'est-ce pas ! Pour protester, arrêtez le travail jeudi et vendredi. Le camarade G. Yvetot, secrétaire de la CGT, protestera en votre nom. »

À la réunion du soir, le syndicaliste Renard prend la parole, appelle à l'action directe, dit qu'il faut libérer les prisonnières et plutôt « foutre en prison » les femmes des bourgeois, sans oublier de cogner les gendarmes. Les ménagères sont vite libérées et écopent de peines avec sursis : 4 mois de prison pour Mme Lacroix, 2 mois pour les deux autres.

Le lendemain, la foule manifeste dans les rues de Sous-le-Bois, de Louvroil et de Maubeuge. Le comité obtient lors d'une réunion avec le maire de Maubeuge le beurre à 75 centimes et l'œuf à 10 centimes. C'est un beau résultat et aux drapeaux rouges se mêlent des drapeaux tricolores.

Le « n° 2 » de la CGT, secrétaire de la Fédération des bourses du travail, Georges Yvetot arrive alors à Maubeuge et prend la parole devant une foule immense. La grève va commencer. Le 1^{er} septembre à l'aube, les syndicalistes rentrent dans les usines pour faire cesser le travail. Une quinzaine d'usines ferment. 3 000 à 4 000 manifestants hommes femmes et enfants parcourent Maubeuge et ses faubourgs avec le drapeau rouge, en chantant « L'Internationale » et « La Carmagnole ». Georges Yvetot, sur la place publique de Louvroil, ne parle pas seulement de vie chère. Anarchiste, antimilitariste, il en profite pour haranguer la foule sur la politique de la France au Maroc : « les bandits ont mis la main sur cette région ; si la guerre venait à être déclarée, le devoir serait pour les ouvriers de refuser les cartouches qu'on leur distribuerait à la caserne ».

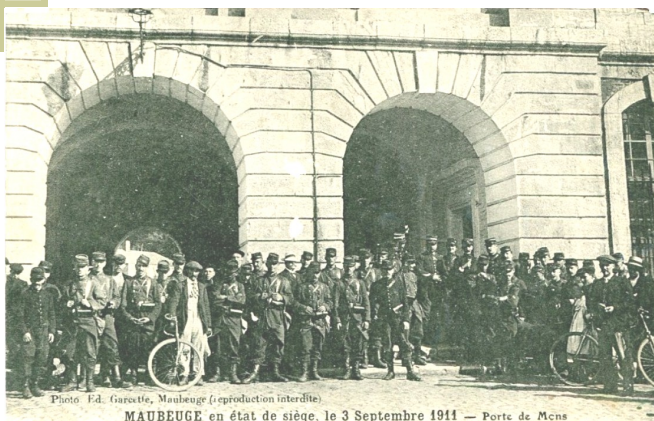
Les forces de l'ordre commencent à arriver sur place. Le 2 septembre, 4 000 manifestants vont de Sous-le-Bois à Maubeuge, toujours en chantant « L'Internationale » et « La Carmagnole ». Les gendarmes sont insultés et deux d'entre eux sont blessés par des jets de cailloux et de briques. C'est la charge, les émeutiers se réfugient dans les habitations et continuent le caillassage depuis les étages.



Un maire négocie le retrait des gendarmes. Réunie à Sous-le-Bois, la CGT décide de revenir à Maubeuge en soirée mais le pont-levis (qui n'avait pas été utilisé depuis 1815) est relevé. En colère, les manifestants détruisent dans les rues des réverbères et cassent des carreaux. Maubeuge se met en état de siège : établissements publics gardés, magasins fermés. Le syndicaliste Renard appelle le lendemain, dimanche, à continuer l'action et à aller prendre les vivres où il y en a.

C'est alors que le gouvernement intervient, envoie de nouvelles troupes et un arrêté est pris contre les attroupements. Renard s'enfuit, échappant ainsi à l'arrestation. 9 000 hommes sont postés autour de Maubeuge, toutes les voies de communication gardées, les patrouilles sont partout. Le 5 septembre,





le travail reprend dans tout l'Avesnois.

« Il ne restait plus que la liquidation. Le Parquet, dont le Procureur général était venu fortifier l'initiative, entra résolument en action : perquisitions, arrestations, poursuites, vont se succéder, en attendant les nombreuses expulsions d'étrangers compromis. Si l'autorité avait été jusque là d'une mollesse qu'on ne saurait trop blâmer, il est juste de reconnaître que la justice n'a pas faibli dans son œuvre répressive » conclut Emile Wattelet, avoué au tribunal civil d'Avesnes et membre de la société d'économie politique et de la société de statistique, qui publie en 1912 un ouvrage bien renseigné à la Librairie Sirey sur *Les troubles du Nord de la France au point de vue historique et économique*. On ne peut le soupçonner de sympathie pour les ménagères « épileptiques », « frustrés », « naïves », « tapageuses », certes « parfois sincères », mais son récit assez précis aura servi de base temporaire à cet article que j'enrichirai avec d'autres sources dans de futures recherches.

Mes conclusions du jour sont les suivantes. Dans ce récit de Wattelet, qui vient en défense de l'ordre social menacé, les femmes sont présentées comme des éléments modérés, allant à la négociation, tandis que les hommes attisés par la CGT visent des objectifs révolutionnaires (l'auteur ne s'étend pas sur les jaunes). Malgré ce parti pris idéologique très classique qui consiste à suspendre le préjugé sexiste pour attaquer sur le front de classe, les faits relatés sont têtus et la dépolitisation du mouvement des ménagères ne

peut être menée jusqu'à son terme. On peut valoriser en effet leur sens de l'initiative et de l'auto-organisation, la solidarité dont elles font preuve, leur capacité à résister au contrôle masculin, leur appropriation très précoce des codes révolutionnaires, leur inventivité qui va jusqu'à la réécriture des paroles de « L'Internationale », leur large répertoire d'action qui va jusqu'à la dénudation d'un curé – Mon Dieu, faites que ce soit vrai ! [1] – , leur participation aux manifestations jusqu'à la fin (la foule est mixte, des enfants sont présents, comme à Fourmies, tout près de Maubeuge, le 1^{er} mai 1891).

Ménagères : ce mot désuet prête à confusion aujourd'hui car il est associé à l'appropriation ouvrière du modèle familial bourgeois, au confinement dans la sphère privée, à un certain conservatisme des femmes « qui ne travaillent pas ». « Ménagères ou courtisanes », disait Proudhon, convaincu que le rôle des femmes était d'être épouses, mères et de s'occuper des tâches domestiques. Pourtant, « ménagères » n'est pas une identité bourgeoise ; c'est une identité revue et corrigée par les femmes dans la classe ouvrière, qui renvoie à d'essentielles fonctions économiques, sociales, à la fois dans le groupe familial et la vie locale ; on le voit dans cet exemple de 1911, cette fonction est aussi politique pour les non-citoyennes que sont les femmes. Les femmes gèrent le budget familial ; elles doivent veiller aux dépenses ; être des consommatrices avisées, vigilantes, actives... Être ménagère est aussi une question d'âge. Avant de le devenir par le mariage et la maternité, les femmes des classes populaires travaillent presque toutes à l'extérieur du foyer. Quand les enfants sont élevés, beaucoup reprennent une activité salariée. Un tiers de la population active est à cette époque féminine. Mais le Bassin de la Sambre offre peu d'emplois féminins, d'où peut-être ce poids des ménagères en tant que groupe. On peut toutefois être ouvrière et ménagère. La conciliation des deux fonctions a fait couler beaucoup d'encre syndicale. Les syndicats, il est vrai, voyaient d'un mauvais œil le travail in-

dustriel féminin, perçu comme une concurrence déloyale et comme un problème pour les hommes qui préféreraient avoir les moyens de garder leur épouse à la maison.

La CGT de son côté instrumentalise la révolte des ménagères. Serait-ce le point de départ d'une grève qu'elle rêve générale ? Chaque occasion doit être saisie. Elle l'est plus ou moins adroitement. Elle l'est sans grande considération pour les femmes. Pour *La Bataille syndicaliste* du 20 août 1911, c'est un « mouvement curieux qu'il faut transformer en mouvement viril ; le syndicalisme doit pousser le peuple à la possibilité d'une mâle révolte ». Georges Yvetot concède, dans *La Voix du peuple*, du 3 septembre 1911 : « Bravo les femmes ». Y a-t-il une incompatibilité totale entre ménagères et syndicalistes ? Non, car dans certaines localités, des ligues de ménagères vont devenir des syndicats de ménagères intégrés à la bourse du travail ; des cartes d'adhésion permettront d'acheter à tarif réduit ; la CGT vendra elle-même des marchandises à bas prix.

Les historiens seront-ils moins sexistes que l'avoué d'Avesnes ? Comme souvent avec l'histoire des femmes, le silence s'abat pour longtemps sur cet épisode extraordinaire des émeutes de la vie chère. Dans *Le Mouvement social en 1970*, Jean-Marie Flonneau le prend en considération, mais minimise la portée de la révolte des ménagères : « La CGT se réjouit que les femmes interviennent enfin dans la lutte ouvrière. Elle croit qu'est toute nouvelle la part prépondérante prise par les femmes dans la lutte contre la vie chère, ne s'aperçoit pas que le rôle des femmes se borne à leur action traditionnelle dans les troubles de l'Ancien Régime et du XIXe siècle » [2]. Pour une autre lecture, plus féministe, des mouvements (ultérieurs) de ménagères, on peut lire avec profit John Barzman [3] et Dominique Loiseau [4].

On pourra aussi s'intéresser aux rebonds de ces « troubles frumentaires » dont le caractère féminin et politique est généralement occulté. À propos du Nord occupé pendant la Deuxième Guerre mondiale, l'historien Jean-

François Condette pose au moins la question : « Les manifestations de ménagères dans le département du Nord de 1940 à 1944. Révolte frumentaire ou résistance ? » [5]

Pour une contextualisation de ce mouvement, je renvoie à l'ouvrage de Michelle Zancarini-Fournel, *Les luttes et les rêves. Une histoire populaire de la France de 1685 à nos jours*, Paris, Zones, 2016 et sur les tensions entre femmes, féminisme et syndicalisme avant 1914, les ouvrages classiques de Marie-Hélène Zylberberg-Hocquard (*Féminisme et syndicalisme en France*, Paris, Anthropos, 1978 ; *Femmes et féminisme dans le mouvement ouvrier français*, Paris, éditions ouvrières, 1981) et François Chaignaud : *L'Affaire Berger-Levrault : le féminisme à l'épreuve (1897-1905)*, Presses universitaires de Rennes, Archives du féminisme, 2009.

Ce travail sur les ménagères de Maubeuge et des environs est en construction. Merci de ne considérer ce texte dédié au 1^{er} mai 2020 que comme un work in progress...

Christine Bard

Si vous souhaitez enrichir la recherche, n'hésitez pas à écrire à christine.bard@univ-angers.fr

[1] Je confesse un petit doute sur ce point du récit puisqu'il peut s'agir d'un mensonge censé disqualifier les émeutières ou bien d'une rumeur amusante pour la classe ouvrière déchristianisée. Le doute vient aussi du fait que la commune voisine de Maubeuge où l'événement se serait produit n'est pas nommée ; que le curé n'est pas non plus identifié. De plus amples recherches sont nécessaires. Mais même si ce n'est qu'une légende « urbaine », c'est une trouvaille très intéressante.

[2] Jean-Marie Flonneau « Crise de la vie chère et mouvement syndical 1910-1914. Changement de conjoncture économique entre 1910 et 1914 : révolte des ménagères », *Le Mouvement social*, n° 72, juillet-septembre 1970, p. 62.

[3] *Dockers, métallos et ménagères : les mouvements sociaux au Havre de 1912 à 1923*, Rouen, Publications des universités de Rouen et du Havre, 1997. Et l'article plus spécifique « Sociabilité et politique : l'action collective sur les marchés du Havre au début du 20^e siècle », in Alain Leménorel dir., *Sociabilité et culture ouvrières*, Rouen, Publications de l'Université de Rouen / Les Cahiers du GRHIS, 1997, p. 57-65.

[4] *Femmes et militantismes*, préfaces de Michelle Perrot et de Michel Verret, Paris, L'Harmattan, 1996.

[5] In Robert Vandenbussche dir., *Femmes et résistance en Belgique et en zone interdite*, Lille, Publications de l'Institut de recherche historique du Septentrion, 2007, p. 125-164.