



HAL
open science

Des caisses, des œuvres et des hommes. Une histoire logistique de l'art durant la Grande Guerre

Solène Amice

► **To cite this version:**

Solène Amice. Des caisses, des œuvres et des hommes. Une histoire logistique de l'art durant la Grande Guerre. *Perspective - la revue de l'INHA : actualités de la recherche en histoire de l'art*, 2022, 1, pp.121-132. 10.4000/perspective.26990 . hal-03700992

HAL Id: hal-03700992

<https://hal.science/hal-03700992>

Submitted on 11 Jan 2023

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

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

Des caisses, des œuvres et des hommes. Une histoire logistique de l'art durant la Grande Guerre

Transporting to Protect: Toward a Logistical History of Art during the First World War

Transport zu Rettungszwecken: Für eine Logistikgeschichte der Kunst im Ersten Weltkrieg

Transportare per salvare: per una storia logistica dell'arte durante la Prima Guerra mondiale

Transportar para salvar: por una historia logística del arte durante la Primera Guerra Mundial

Solène Amice



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/perspective/26990>
DOI : 10.4000/perspective.26990
ISSN : 2269-7721

Éditeur

Institut national d'histoire de l'art

Édition imprimée

Date de publication : 9 juin 2022
Pagination : 121-132
ISBN : 978-2-917902-99-8
ISSN : 1777-7852

Ce document vous est offert par Ecole Normale Supérieure Paris



Référence électronique

Solène Amice, « Des caisses, des œuvres et des hommes. Une histoire logistique de l'art durant la Grande Guerre », *Perspective* [En ligne], 1 | 2022, mis en ligne le 15 décembre 2022, consulté le 11 janvier 2023. URL : <http://journals.openedition.org/perspective/26990> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/perspective.26990>

Des caisses, des œuvres et des hommes

Une histoire logistique de l'art durant la Grande Guerre

Solène Amice

Une Vierge à l'Enfant est photographiée, installée sur un rebord de pierre dans un espace aux murs aveugles, ressemblant à un caveau (**fig. 1**). Elle paraît mise de côté, entreposée là. Derrière elle, un vase de pierre et trois tableaux – descendus de leurs cimaises – semblent eux aussi stockés. Cette photographie, prise en mars 1919, a pour légende « Panthéon, statue de pierre ». Elle fait partie d'un reportage réalisé par un opérateur de la Section photographique et cinématographique de l'armée intitulé « Inventaire photographique d'œuvres d'art abritées pendant la guerre »¹. La guerre aurait ainsi conduit au déplacement de cette statue à Paris. Comment et quand est-elle arrivée dans un caveau du Panthéon, alors que le pays sort tout juste du premier conflit mondial ? D'où vient-elle ? Pourquoi a-t-elle été déplacée, non pour être exposée au public, mais pour être cachée ? Qu'est-ce que le « transport » incarne dans cette situation de guerre ?

Les périodes de conflit font peser sur le patrimoine une « double menace² » : la destruction, qu'elle soit militaire ou idéologique, et la spoliation, qui entraînent des déplacements multiples (forcés dans le cadre des spoliations ou préventifs pour échapper aux destructions). Durant la Grande Guerre, le patrimoine français se trouve particulièrement atteint. Ce conflit voit en effet le développement d'une puissance de feu nouvelle, conjuguée à l'augmentation de la force de frappe de l'artillerie depuis la fin du XIX^e siècle et aux progrès de l'aviation, qui provoque des destructions inédites. L'évacuation vers l'arrière des objets mobiliers appartenant aux collections publiques ou privées et des objets classés au titre des Monuments historiques³ paraît alors être le seul moyen de les protéger de la destruction ainsi que des dangers de vol que le passage des armées et la désorganisation des structures administratives locales leur font courir. Le transport devient ainsi le « système de protection⁴ » privilégié : armées, administrations et particuliers participent à des transferts massifs d'œuvres provenant de la zone des combats pour les entreposer dans des dépôts prévus à cet effet⁵. C'est le cas du Panthéon, utilisé comme tel à partir de février 1918⁶.

L'évacuation des collections des musées nationaux durant la Seconde Guerre mondiale est relativement connue et médiatisée⁷. Elle a cependant eu des précédents moins étudiés en 1870 et durant la Grande Guerre qui constituent des jalons essentiels de l'histoire

des politiques de préservation du patrimoine français⁸. La Grande Guerre donne lieu à une importante circulation, sur le continent européen⁹, d'œuvres qui sont emballées, acheminées, passant d'un mode de transport à l'autre, posant ainsi des problèmes techniques aux hommes chargés de leur sauvegarde : comment ont-ils déplacé cette Vierge à l'Enfant grandeur nature ? Par quels trajets, quels moyens et selon quelles logiques circulent les œuvres en période de conflit ? Quels accidents connaissent-elles au cours de ces déplacements ?

Au XIX^e siècle a lieu une professionnalisation du transport d'œuvres d'art, dans le cadre du prêt d'œuvres. Durant la Grande Guerre viennent cependant s'ajouter, aux contraintes habituelles du transport d'œuvres – la fragilité des objets concernés, leurs valeurs économique, artistique, patrimoniale et identitaire, la diversité des formes, poids et matières – des contraintes spécifiques au temps de guerre – l'urgence, la masse des œuvres et monuments à protéger, leur état parfois dégradé, les pénuries de matériel ou encore la compétition avec d'autres biens utiles à l'approvisionnement militaire. Dans ce contexte, on peut se demander si la Grande Guerre marque un tournant dans ces pratiques en raison de la quantité d'œuvres transportées, de la rapidité d'exécution et de l'organisation de structures spécifiques dédiées à cette tâche au sein des armées dans un conflit marqué par la révolution des transports. Si l'étude des aspects matériels du transport d'œuvres d'art semble encore constituer un point aveugle de l'histoire de l'art, les études portant sur la logistique militaire n'ont que peu intégré les évacuations de biens et encore moins celles d'objets artistiques : pour la Grande Guerre, elles se sont plutôt concentrées sur l'approvisionnement du front¹⁰ depuis l'intérieur, laissant de côté le mouvement inverse.

Il s'agit ainsi de considérer en quoi il est essentiel, pour comprendre la manière dont une société construit son patrimoine et son rapport à celui-ci¹¹, de faire se rejoindre une littérature technique et une histoire de l'art qui s'intéresse à la circulation, en considérant sa matérialité. Le moment du transport apparaît en effet comme la réalisation en acte de la nécessité de préserver un héritage culturel commun. C'est un moment de « fabrique patrimoniale » compris comme « processus de reconnaissance sociale visant à conserver et à transmettre aux générations futures des biens communs pour leur valeur historique et/ou artistique¹² ». La situation de guerre, en raison de la menace de destruction ou de spoliation pesant sur le patrimoine, rend le choix d'une œuvre plutôt qu'une autre et le soin apporté à l'une plutôt qu'à l'autre révélateurs de la conscience patrimoniale d'une société¹³. Les accidents et les tribulations d'une œuvre, de sa sélection à son arrivée dans un nouveau lieu en passant par son emballage et les soins accordés à son transport – ou leur absence – font ainsi pleinement partie de son histoire, jusqu'à parfois la marquer dans sa matérialité. Au-delà de l'étude de la circulation des images, des modèles et de leurs effets, cet article emprunte la voie d'une histoire des pratiques du transport en temps de conflit. À travers un cas particulier et l'analyse de la documentation qui lui est associée (inventaires, procès-verbaux, photographies, etc.), cette étude s'insère dans une histoire matérielle, culturelle et visuelle en cours d'écriture de la circulation des œuvres d'art durant la Grande Guerre.

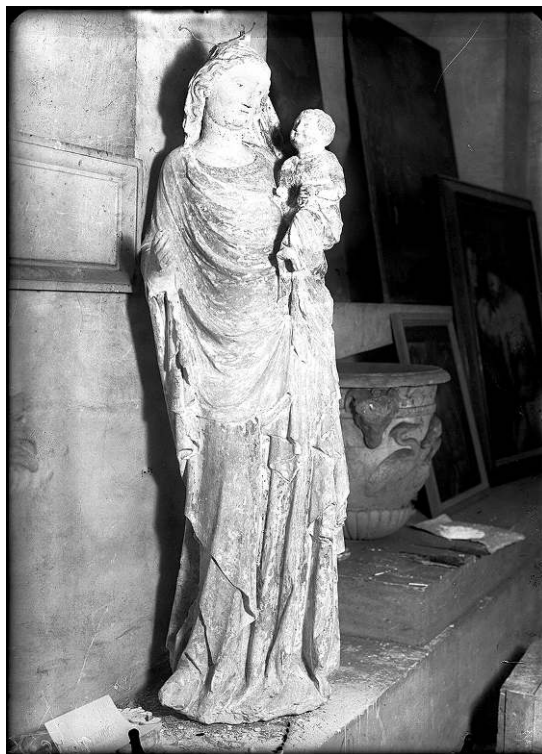
Le patrimoine à rebours de la guerre

Pour pouvoir suivre des œuvres à travers ce conflit, il est d'abord nécessaire de comprendre comment évolue le transport d'œuvres d'art en temps de guerre par rapport au temps de paix. Au moment de l'entrée en guerre en août 1914, aucun programme national ni service spécifique dédié à la sauvegarde du patrimoine intégré à l'organisation générale

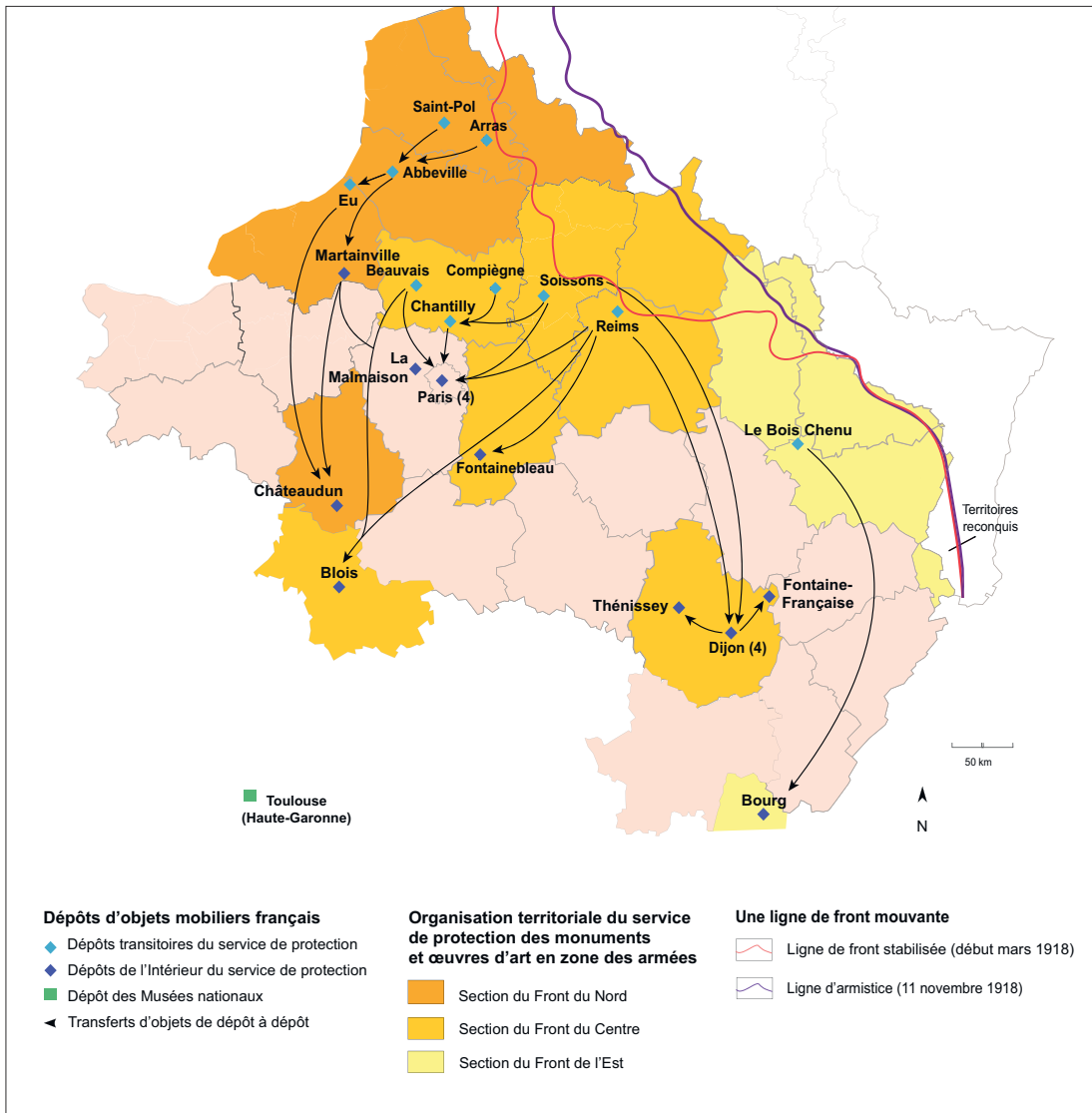
de l'armée n'existe alors en France¹⁴. Les dangers qui pèsent sur les œuvres d'art dans la zone du front conduisent le sous-secrétariat d'État aux Beaux-Arts à évoquer l'évacuation des collections dès les premières directives envoyées aux autorités locales en août 1914¹⁵, faisant ainsi en partie dépendre la capacité à préserver le patrimoine de la capacité à le transporter. La mise en place de cette évacuation de masse apparaît d'emblée comme un défi logistique, technique, matériel, humain et militaire, devant s'adapter aux évolutions technologiques du conflit mais aussi s'intégrer à l'organisation du pays en guerre, caractérisée par la réquisition généralisée des moyens de transport et de communication¹⁶, la mobilisation des ressources et de la main-d'œuvre¹⁷ ainsi que l'urgence et la désorganisation dues aux mouvements des armées. Si, en temps de paix, le transport d'un objet artistique suppose la mise en place d'un dispositif dédié, en temps de guerre, sa circulation est avant tout conditionnée par des contraintes extérieures et circonstancielles. Les œuvres doivent ainsi s'intégrer à une logistique militaire pensée comme l'art et la science de déplacer des objets de leur lieu de production à leur lieu de consommation de manière efficace et rentable¹⁸ : ces biens – non essentiels à l'effort militaire – refluent, eux, vers l'arrière, à l'inverse du mouvement qui domine l'organisation logistique générale, faisant affluer hommes et biens vers le front.

Alors que la progression allemande vers Paris se confirme à la fin du mois d'août 1914, l'évacuation du Louvre et de plusieurs musées de la région parisienne est décidée¹⁹ et sa mise en œuvre assurée par des emballeurs et des transporteurs privés²⁰. Ces évacuations, qui n'ont pas été prévues dans l'organisation militaire du pays, se font dans un contexte de très forte concurrence avec l'armée pour le matériel et l'utilisation des voies de communication : « Les autorités militaires, maîtresses de l'exploitation des voies ferrées, obligées de satisfaire d'abord aux besoins des armées en campagne, n'accueillaient alors aucune requête étrangère²¹. » Le sous-secrétariat d'État aux Beaux-Arts se trouve rapidement dans l'incapacité d'obtenir les moyens humains – son personnel étant mobilisé – et logistiques lui permettant d'effectuer des évacuations, alors que la question de la sauvegarde du patrimoine devient, à la suite du bombardement de la cathédrale de Reims le 19 septembre 1914, un nouveau terrain d'affrontement entre les deux pays belligérants²².

Jusqu'en 1917, seuls quelques musées sont évacués²³. Chaque évacuation en zone des armées doit faire l'objet d'une demande de moyen de transport auprès du ministère de la Guerre ou du Grand Quartier général puis d'une demande de permis de circulation pour le personnel envoyé en mission²⁴. Les Beaux-Arts, ne disposant pas de personnel habilité à travailler dans cette zone ni spécialisé dans les évacuations²⁵, sont contraints



1. Opérateur X [Joly], *Panthéon, statue de pierre*, Paris, mars 1919, négatif sur plaque de verre, 18 × 13 cm, Ivry-sur-Seine, Ecpad (X3432).



2. Évacuations d'œuvres d'art par le service de protection des monuments et œuvres d'art en zone des armées (1918).

de faire appel à des entreprises de transport privées²⁶. Ils ne parviennent ainsi pas à être en charge de la totalité du processus d'évacuation, les réseaux étant régulièrement saturés en raison des événements militaires²⁷ et l'armée ne donnant pas de priorité de transport à ces biens, malgré l'instrumentalisation croissante du patrimoine blessé²⁸ dans la propagande de guerre. L'émergence d'un modèle nouveau permettant d'intégrer ces évacuations dans l'organisation générale de l'État en guerre apparaît alors comme une nécessité aux Beaux-Arts pour sauvegarder le patrimoine des atteintes subies.

L'évolution de la guerre, le poids de cette question dans l'opinion publique ainsi que les efforts de la remobilisation politique et culturelle du pays²⁹, dans laquelle le patrimoine joue un rôle catalyseur, conduisent à la création, à l'été 1917, du service de protection des monuments et œuvres d'art en zone des armées. Sous l'égide des

ministères de la Guerre et de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, cet organe est intégré à l'armée française et divisé en trois sections. Il est actif dès l'automne³⁰. La question du transport des œuvres d'art est présente dès sa mise en place et incluse dans ses premières instructions datant d'octobre 1917 : « Évacuation – S'il y a lieu à évacuation soit sur les lieux choisis de dépôt, soit sur des gares d'embarquement, les transports se feront au moyen de camions automobiles, dont les chefs de section devront adresser la demande au 4^e bureau des armées intéressées³¹. » Cette intégration à l'organigramme de l'armée paraît être l'unique solution pour employer les moyens logistiques militaires. C'est au bureau chargé du ravitaillement et des transports que le service doit s'adresser afin d'évacuer les œuvres vers un ensemble de dépôts – d'abord dans des dépôts transitoires puis dans d'autres situés en dehors de la zone des armées. Dans ce nouveau contexte, la reconnaissance de la spécificité du patrimoine semble justifier son évacuation et son intégration à la logistique de la France en guerre (**fig. 2**).

Cependant, même une fois intégrées à l'organisation de l'armée, les évacuations sont rendues complexes par le manque de matériel et de personnel – les corvées militaires accordées étant largement insuffisantes aux travaux nécessaires³² – ainsi que par la volonté d'une partie de l'armée d'intégrer ces opérations au schéma général du transport de matériel de l'armée. La reprise de la guerre de mouvement avec l'offensive allemande du 21 mars 1918, la forte augmentation des évacuations qui en découle ainsi que la structuration croissante du système des transports militaires³³ conduisent, à l'été 1918, à envisager de centraliser auprès d'un organe directeur les différents services d'évacuation afin d'obtenir une meilleure division du travail, visant à supprimer la spécificité des biens concernés ainsi que l'autonomie du service de protection³⁴. La Commission interministérielle de protection des monuments et œuvres d'art en zone des armées qui dirige le service s'indigne alors de cette tentative par la voix de Jean Bourguignon, son secrétaire : « Ce serait enlever au service de protection des monuments et œuvres d'art l'autonomie relative dont il bénéficie actuellement : les autorités militaires n'ont aucune qualité pour se mêler de questions techniques qui doivent être réglées uniquement par l'administration des Beaux-Arts³⁵. » Si l'autorité du service est finalement maintenue, la nécessaire intégration du transport des œuvres à un système totalement tourné vers l'effort de guerre paraît conduire à faire disparaître la spécificité du statut d'œuvre d'art.

La pression logistique qui pèse sur ces transports semble aussi contribuer à exacerber la matérialité de l'objet au-delà de ses qualités esthétiques : l'œuvre est avant tout un poids, un volume ou encore une catégorie technique ; les hiérarchies esthétiques disparaissent. André Collin, chef de la section du Front du Centre, fait en 1919 le bilan de ce qu'il a évacué : « 842 statues, pierre, bois, métal ou ivoire, 521 meubles ou œuvres de bois sculpté, 1 365 tableaux ou panneaux peints, 126 tapisseries en étoffes brodées, 341 objets divers en métal, monnaies, 472 caisses de céramiques ou émaux, 565 caisses de volumes ou de vitraux, 133 caisses de tableaux ou gravures, représentant 14 896 objets³⁶. » Le transport d'œuvres d'art semble ici conditionné par un ensemble de contraintes extérieures, faisant se confronter des logiques différentes et modifiant le statut de l'œuvre par rapport à celui qui est le sien en temps de paix.

Le transport à l'œuvre

Une fois considéré le schéma général de circulation des œuvres dans cette guerre, comment reconstituer leur histoire ? Retracer le parcours des objets à travers une guerre nécessite de scruter une importante documentation archivistique et iconographique

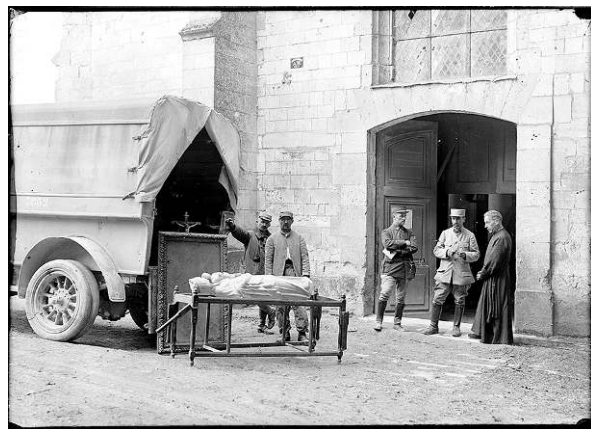


– avec une attention particulière aux moyens de transports, aux lieux, aux numéros, aux images. Si le manque d’uniformité et la dispersion de cette documentation compliquent la tâche, l’histoire de la statue de la Vierge à l’Enfant photographiée en mars 1919 à Paris, présentée en introduction de cet article, peut tout de même être reconstituée.

La légende du cliché ne nous indique pas la provenance de l’œuvre mais seulement son lieu de dépôt. Cependant, la confrontation de l’inventaire du dépôt du Panthéon et de la base de données *Palissy* permet de supposer qu’elle est arrivée de Compiègne par chemin de fer et provient de l’église de Saint-Martin-aux-Bois (Oise)³⁷. L’inventaire indique en effet qu’une « grande statue, la Vierge et l’Enfant, pierre, XIV^e siècle³⁸ », entrée au Panthéon sous le numéro 3768³⁹ est arrivée de Compiègne, où se trouve l’un des dépôts transitoires de la section du Front du Centre du service de protection⁴⁰, et qu’elle a fait l’objet de plusieurs photographies. Ce dépôt ne possède pas d’inventaire connu mais il est possible de suivre l’œuvre de Compiègne à Paris le 27 mai 1918⁴¹, date qui marque le début de l’offensive allemande sur le chemin des Dames et à la suite de laquelle les œuvres stockées au dépôt du palais de Compiègne sont transférées vers l’arrière⁴². L’inventaire des évacuations réalisées par la section du Front du Centre dans l’Oise indique que plusieurs œuvres de l’église classée de Saint-Martin-aux-Bois ont fait l’objet d’une telle évacuation⁴³. Comment et quand ont-elles quitté cette église ?

Les clichés des œuvres mentionnées dans l’inventaire du Panthéon permettent de suivre l’évacuation de la statue. Une première photographie montre la Vierge à l’Enfant encore en place, surplombant une porte dans l’église de Saint-Martin-aux-Bois⁴⁴ ; une seconde présente l’évacuation en cours : deux civils et six militaires encadrent la statue qu’ils viennent de faire descendre, après l’avoir descellée de la niche dans laquelle elle était placée (**fig. 3**). L’étape du transport de l’œuvre n’est pas documentée. Cependant, le transport d’une autre Vierge, à la même date, montre la sortie de l’église de Monchy-Humières de la statue, allongée sur une structure permettant de la déplacer, et son chargement dans un camion militaire (**fig. 4**).

La Grande Guerre voit en effet le développement considérable de l’automobile⁴⁵, ce qu’illustre bien la dotation des sections du service, une voiture et une camionnette. Chacune des sections peut d’autre part disposer quotidiennement – au plus fort des évacuations, en juillet 1918 – de trois à six camions militaires d’une charge utile plus importante (2 à 3,5 tonnes)⁴⁶. Ces camions sont indispensables pour acheminer les œuvres de leur lieu de conservation au dépôt transitoire avant d’être évacuées vers l’arrière et constituent de véritables unités mobiles de conservation, comme l’explique Fernand Sabatté, chef de la section du Front du Nord :



4. Opérateur CB [Maurice Bauche], *Évacuation d’œuvres d’art : devant l’église de Monchy-Humières, des œuvres d’art sont chargées dans des camions pour leur évacuation, Monchy-Humières, 24 mai 1918, négatif sur plaque de verre, 13 x 18 cm, Ivry-sur-Seine, Ecpad (CB819).*

3. Opérateur CB [Maurice Bauche], *Évacuation d’une statue : la statue de la Vierge située au-dessus d’une porte dans l’église de Saint-Martin-aux-Bois est descendue pour être évacuée, Saint-Martin-aux-Bois, 24 mai 1918, négatif sur plaque de verre, 18 x 13 cm, Ivry-sur-Seine, Ecpad (CB823).*

Des camions automobiles sont mis à la disposition de la section. Ils ont été aménagés pour les transports spéciaux auxquels ils sont destinés, et munis du matériel nécessaire, épines pour les grands tableaux, crampons spéciaux pour le transport du matériel, échelles et échafaudages au montage rapide, caisses avec couvercles à charnières, garnies de fibres et de paille, et de dimensions telles qu'elles s'entassent facilement dans les camions, sans jeu et sans place perdue, en sorte que les sauvetages peuvent être opérés dans un minimum de temps et que le séjour des équipes dans les endroits dangereux est réduit autant que possible⁴⁷.

Les camions militaires mis à disposition nécessitent ainsi des adaptations afin que les œuvres ne soient pas gravement détériorées. Le premier transfert du lieu de conservation proche du front au dépôt transitoire, fait dans l'urgence, peut s'avérer particulièrement néfaste pour les œuvres, qui ne sont emballées et mises en caisse que lors de leur second transfert vers l'arrière.

La Vierge de Saint-Martin-aux-Bois, certainement déplacée comme celle de Monchy-Humières, parvient au dépôt de Compiègne le 24 mai 1918, à vingt-cinq kilomètres de Saint-Martin-aux-Bois, où elle est étiquetée par un des soldats de la section avant son départ en chemin de fer vers l'arrière, comme l'illustre une photographie issue du même reportage (**fig. 5**). Un premier numéro est ainsi attribué à l'œuvre à son arrivée au dépôt transitoire, avant qu'un autre ne le lui soit au dépôt de l'arrière. On distingue ici, au centre, à droite de la porte, la Vierge photographiée au Panthéon adossée au mur.

5. Opérateur CB [Maurice Bauche], *Étiquetage des œuvres d'art évacuées des villages voisins : à Compiègne, des œuvres d'art évacuées des villages voisins sont réunies avant leur mise en place dans des endroits protégés*, Compiègne, 24 mai 1918, négatif sur plaque de verre, 13 x 18 cm, Ivry-sur-Seine, Ecpad (CB826).



Un cliché du 25 mai 1918, au lendemain de son évacuation, montre la sculpture sans main droite ni Enfant sur le bras, celui-ci étant à ses pieds en plusieurs morceaux (**fig. 6**). Pourtant, la photographie prise au Panthéon en mars 1919 présentait une Vierge qui avait bien son Enfant sur le bras. La fiche d'inventaire du dépôt indique quant à elle que « l'Enfant est brisé ainsi que la main gauche de la Vierge et [ces fragments] sont joints avec d'autres morceaux à la pièce capitale, la main droite de la Vierge manque⁴⁸ ». L'œuvre a en fait subi une première réparation au dépôt⁴⁹ avant d'être envoyée chez le sculpteur Camille Garnier à Paris⁵⁰, où, après une restauration temporaire, elle fait certainement l'objet d'une restauration définitive. Sans connaître les circonstances exactes de cet accident, cette œuvre a indéniablement été marquée dans sa matière par l'évacuation. Il est intéressant de noter qu'aujourd'hui, il ne reste que peu de traces de cet épisode : la base *Palissy* mentionne bien qu'elle est mutilée, que « les doigts de la main droite de la Vierge manquent » et que les « extrémités de ses deux pieds sont cassées⁵¹ ». Si les dommages subis par l'Enfant ne sont évoqués nulle part, les traces doivent encore aujourd'hui être visibles. L'étude du cadre logistique du déplacement et de l'ensemble de la documentation produite à cette occasion semble ainsi permettre de mieux connaître l'œuvre et son histoire en identifiant les disparitions ou les accidents qui surviennent dans le cours de ces transferts, qui plus est en situation de conflit.



6. Opérateur CB [Maurice Bauche], *Statues et objets d'art évacués de l'église de Saint-Martin-aux-Bois : à Compiègne, des œuvres d'art évacuées des villages voisins sont réunies avant leur mise en place dans des endroits protégés, Compiègne, 25 mai 1918, négatif sur plaque de verre, 18 x 13 cm, Ivry-sur-Seine, Ecpad (CB833).*

La Grande Guerre a ainsi vu un important mouvement de circulation d'œuvres d'art en France, devenues des « témoins » à l'arrière du drame qui se jouait sur le front. Transporter des œuvres d'art en temps de guerre suppose de concilier une logistique militaire exclusivement tournée vers l'alimentation du conflit et la sauvegarde de biens considérés comme non essentiels sur le plan militaire. La situation de guerre semble faire évoluer le statut de l'œuvre, dont les caractéristiques matérielles priment sur les valeurs qu'elle incarne. Le transport d'œuvres d'art relève ainsi d'une logistique en marge, à rebours de celle visant à alimenter l'effort de guerre, dont l'étude conduit cependant à repenser la perméabilité des fronts et des arrières : ces œuvres qui circulent à contre-courant des hommes, présentes dans les dépôts, parfois exposées, deviennent des points de contact entre les deux zones.

L'inclusion des évacuations d'œuvres d'art dans la logistique de guerre conduit en outre à considérer des méthodes nouvelles de transport, influencées par les évolutions techniques apparues durant le conflit. L'étude de cette logistique est ainsi doublement

cruciale. Elle est d'abord une étape décisive dans l'histoire du transport d'œuvres d'art, car les expérimentations menées en temps de conflit contribuent à faire évoluer les méthodes et participent certainement à l'accélération de la circulation des œuvres après la guerre. Elle constitue en outre un jalon important de l'histoire du patrimoine français, tant la logistique mise en place pendant la guerre a été nécessaire à la survie des œuvres.

Le moment du transport, à travers les moyens mobilisés malgré de fortes contraintes matérielles et logistiques, et les adaptations effectuées pour protéger l'œuvre constituent la reconnaissance d'une forme d'exceptionnalité de ce bien et apparaît comme révélateur de l'importance accordée à une œuvre à une période donnée dans une société. L'étude matérielle du transport peut permettre de mieux appréhender encore cet aspect : la caisse confectionnée et le moyen de transport choisi deviennent, en un sens, presque aussi importants que l'œuvre sauvegardée.

L'étude des conditions matérielles de l'acheminement physique des œuvres permet ainsi de mieux les suivre et les connaître, car le transport fait pleinement partie de leur histoire. Cette étude apparaît aujourd'hui comme une nécessité, notamment dans le cadre de la recherche de provenance et dans les recherches menées par les musées sur les œuvres disparues de leurs collections en temps de guerre⁵². Elle permet d'approfondir la connaissance des localisations successives, des circonstances et des contextes de déplacement des objets afin de construire « une histoire sociale des provenances et des trajectoires des objets⁵³ », visant à compléter les enquêtes sur les processus administratifs, politiques et judiciaires. Loin de constituer une histoire parallèle de l'art, cette approche logistique et matérielle doit venir enrichir une histoire politique, administrative et idéologique du patrimoine, afin d'affiner la connaissance des œuvres et de leurs expériences.

Solène Amice

Solène Amice est doctorante contractuelle en histoire contemporaine à l'université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne sous la direction de Bertrand Tillier. Ancienne élève de l'École normale supérieure de Paris et agrégée d'histoire, elle consacre ses recherches à l'histoire de la sauvegarde du patrimoine français et aux transferts de biens culturels durant la Première Guerre mondiale.

NOTES

1. Opérateur X [Joly], « Inventaire photographique d'œuvres d'art abritées pendant la guerre », 28 février – 3 mars 1919, Ivry-sur-Seine, Établissement de communication et de production audiovisuelle de la Défense (Ecpad), reportage SPA 79 X [URL : imagesdefense.gouv.fr/fr/inventaire-photographique-d-oeuvres-d-art-abritees-pendant-la-guerre.html].

2. Xavier Perrot, « Jalons pour une histoire de la protection du patrimoine culturel en cas de guerre », dans Jean-Pierre Marguénaud, Hélène Pauliat (dir.), *Les Droits de l'homme face à la guerre : d'Oradour à Srebrenitsa*, actes de colloque (Limoges, Observatoire des mutations institutionnelles et juridiques, 2008), Paris, Dalloz, 2009, p. 141-173, ici p. 145-146.

3. Loi du 31 décembre 1913 sur les Monuments historiques, article 14, chapitre II.

4. Charles de la Ménardière, « Les enlèvements allemands en France pendant la guerre de 1914-1918 et les restitutions », *Revue des sciences politiques*, t. 43, octobre 1925, p. 510-534, ici p. 528.

5. Pour le service de protection, Gaëlle Pichon-Meunier donne le chiffre de 30 000 œuvres évacuées ; Gaëlle Pichon-Meunier, « Le service de protection et d'évacuation des œuvres d'art pendant la Première Guerre mondiale : l'apport des archives de la Médiathèque de l'architecture et du patrimoine », dans Philippe Nivet (dir.), *Guerre et patrimoine artistique à l'époque contemporaine*, actes de colloque (Amiens, université de Picardie – Jules-Verne, 2011), Amiens, Encrage, 2013, p. 280-304, ici p. 281.

6. Lieutenant Henri Hubert, « Rapport sur le service de protection (service des dépôts) », 1^{er} septembre 1919, Charenton-le-Pont, Médiathèque de l'architecture et du patrimoine (MAP), 80/47/02.

7. Pour une bibliographie plus complète sur la question, voir Arnaud Bertinet, « Évacuer le musée, entre sauvegarde du patrimoine et histoire du goût (1870-1940) », *Cahiers du CAP*, n° 2 : *Modèles et modalités de la transmission culturelle*, 2015 [DOI : 10.4000/books.psorbonne.8239].

8. Pichon-Meunier, 2013, cité n. 5 ; Claire Maingon, *Le Musée invisible : le Louvre et la Grande Guerre (1914-1921)*, Paris, Musée du Louvre Éditions, 2016 ; Christina Kott, Bénédicte Savoy (dir.), *Mars und Museum: Europäische Museen im Ersten Weltkrieg*, Cologne, Böhlau, 2016 ; Claire Maingon, « Gérer les collections

et le musée du Louvre pendant la Grande Guerre (1914-1918) », dans Jean-Yves Frégné, Aurélien Poidevin (dir.), *L'Administration des institutions culturelles en France et en Italie : approches comparatives (des années 1860 à la Libération)*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2020, p. 175-185, ici p. 175.

9. Des évacuations ont aussi lieu en France occupée par le service organisé au sein de l'armée allemande, le *Kunstschutz* : Christina Kott, *Préserver l'art de l'ennemi ? Le patrimoine artistique en Belgique et en France occupées (1914-1918)*, Bruxelles, Peter Lang, 2006. De même, en Italie, voir notamment Elena Franchi, *I viaggi dell'Assunta: la protezione del patrimonio artistico veneziano durante i conflitti mondiali*, Pise, Pisa University Press, 2010.

10. Voir notamment Ian Malcolm Brown, *British Logistics on the Western Front (1914-1919)*, Westport, Praeger, 1998 ; Gérard Canini (dir.), *Les Fronts invisibles : nourrir, fournir, soigner*, actes de colloque (Verdun, 1980), Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1984.

11. Dominique Poulot, *Une histoire du patrimoine en Occident (XVIII^e-XXI^e siècle) : du monument aux valeurs*, Paris, Presses universitaires de France, 2006 [DOI : 10.3917/puf.poulo.2006.01].

12. *Id.*, « Le patrimoine en France : une génération d'histoire (1980-2010) », *Culture et Musées*, 1^{er} juin 2013, p. 189-213 [DOI : 10.4000/culturemusees.773].

13. Jean-Charles Capronnier, Elsa Marguin-Hamon, « La Grande Guerre du patrimoine », dans Philippe Poirrier (dir.), *La Grande Guerre : une histoire culturelle*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, 2015, p. 249-273, ici p. 250.

14. « La France monumentale et la guerre », manuscrit, s. d., MAP, 80/47/02, n. p. (« Introduction »).

15. Une circulaire des Beaux-Arts émise le 19 août 1914 invite les autorités locales à prendre des mesures de sauvegarde de leurs richesses artistiques en les évacuant ou en les mettant à l'abri ; *ibid.*, chap. I : « 1914 : les premières mesures de sauvegarde », n. p.

16. Aurélien Prévot, *Les Chemins de fer français dans la Première Guerre mondiale : une contribution décisive à la victoire*, Auray, LR Presse, 2014, p. 17.

17. John N. Horne (dir.), *State, Society, and Mobilization in Europe During the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 5.

18. Ian M. Brown, « Transportation and Logistics », *1914-1918 online: International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2018 [DOI : 10.15463/ie1418.10454/1.1].

19. Bertinet, 2015, cité n. 7 ; Maingon, 2016, cité n. 8.

20. Notamment l'entreprise Chenue ; Vera de Ladoucette, « Chenue, du layetier de Marie-Antoinette à un partenaire incontournable du monde de l'art », mémoire de master, École du Louvre, 2015.

21. MAP, 80/47/02, cité n. 14.

22. Emmanuelle Danchin, « La cathédrale de Reims en flammes, une icône au service du débat de la lutte de la civilisation contre la barbarie (1914-1915) », dans Olivier Agard, Barbara Besslich (dir.), *Krieg für die Kultur? Intellektuelle Legitimationsversuche des Ersten Weltkriegs*

in *Deutschland und Frankreich (1914-1918)*, Berlin, Peter Lang, 2018, p. 79-100, ici p. 98-99.

23. Bertinet, 2015, cité n. 7 ; minute de lettre n° 5029 du sous-secrétaire d'État aux Beaux-Arts au directeur des Musées nationaux, 5 juin 1917, Pierrefitte-sur-Seine, Archives nationales (AN), F/21/3967.

24. Minute de lettre n° 948 du sous-secrétaire d'État aux Beaux-Arts au général commandant en chef du Grand Quartier général, 17 avril 1916, et minute de lettre du sous-secrétaire d'État aux Beaux-Arts au chef du service de la circulation aux armées, 30 mai 1917, AN, F/21/3967.

25. *Ibid.* Les brigadiers des musées nationaux non mobilisés sont employés à ces évacuations mais ils ne semblent pas suffire. Le Mobilier national, chargé de la conservation des meubles et objets des palais nationaux et de pourvoir à l'ameublement des palais de la République, procède aussi à plusieurs évacuations ; Ernest Dumonthier, « Rapport de l'administration du Mobilier national à Monsieur le ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts sur le sauvetage et la préservation des œuvres d'art pendant la guerre », novembre 1919, MAP, 80/03/02.

26. Notamment Chenue ou Borgest ; AN, F/21/3967, cité n. 24.

27. Prévot, 2014, cité n. 16, ici p. 194.

28. Claire Maingon, « L'instrumentalisation du patrimoine blessé. Paris, 1916 : l'Exposition d'œuvres d'art mutilées ou provenant des régions dévastées par l'ennemi au Petit Palais », *In situ*, n° 23, 2014 [DOI : 10.4000/insitu.10960].

29. John N. Horne, « Remobilizing for Total War: France and Britain (1917–1918) », dans Horne, 1997, cité n. 17, p. 195-211.

30. Pichon-Meunier, 2013, cité n. 5, p. 286.

31. Lettre n° 13654/D du cabinet du ministre de la Guerre au sous-secrétaire d'État aux Beaux-Arts, 24 octobre 1917, AN, 313AP/136.

32. Des réclamations des chefs de section lors des réunions de la Commission à la tête du service ont lieu à ce sujet ; voir les procès-verbaux de la séance de la Commission interministérielle de protection des monuments et œuvres d'art en zone des armées, 29 juin et 31 juillet 1918, AN, 313AP/136.

33. Aimé Doumenc, *Les Transports automobiles sur le front français (1914-1918)*, Paris, Plon, 1920, p. II.

34. Lettre n° 717 S.C. 10985 (copie) du 4^e bureau de l'état-major du groupe d'armées de réserve signée par le général Émile Fayolle au général commandant en chef (direction de l'Arrière), 27 juin 1918, MAP, 80/03/23, p. 1.

35. AN, 313AP/136, cité n. 32, 31 juillet 1918.

36. André Collin, « Rapport sur les opérations de la 2^e section (Centre) du service de protection et de recherche des œuvres d'art situées à proximité du front (septembre 1917 – décembre 1918) », s. d., MAP, 80/47/02, p. 15.

37. Le wagon P.O. 22.895 part de Compiègne le 27 mai 1918 ; voir l'inventaire du dépôt du Panthéon, MAP, 80/03/21, p. 1 ; Nicolas Déjardin, Isabelle Isnard, « Statue (grandeur nature) : Vierge à l'Enfant », *Palissy*,

1997, n° PM60001470 [URL : pop.culture.gouv.fr/notice/palissy/PM60001470]. Une autre légende pour ce cliché existe mais est certainement erronée car elle indique comme provenance de cette Vierge « Choisy-au-Bac ». Cependant, l'inventaire du Panthéon ne mentionne pour Choisy-au-Bac qu'une Vierge seule – sans Enfant – et surtout en bois, contrairement à celle-ci. Son classement est mentionné à l'inventaire – la consultation de la base *Palissy* confirme bien que la Vierge de Choisy-au-Bac, classée en 1913, n'est pas celle photographiée au Panthéon et selon les listes d'objets classés utilisées par le bureau des Monuments historiques durant la guerre, aucune autre Vierge n'est classée à Choisy-au-Bac. Il y a certainement eu confusion au moment du report des légendes sur l'album Valois ; voir Nanterre, La Contemporaine, album Valois, VAL 351/111, cliché X003432, mars 1919 [URL : argonnaute.parisnanterre.fr/ark:/14707/a011515418826Y4Mv8s/bc8e1f3a13] ; Nicolas Déjardin, Bertrand Fournier, « Poutre de gloire : statue de la Vierge, bois », *Palissy*, 1994, n° PM60000530 [URL : pop.culture.gouv.fr/notice/palissy/PM60000530].

38. MAP, 80/03/21, cité n. 37, p. 46.

39. AN, F/21/7976, dossier « Oise », fiche n° 3768.

40. Collin, s. d., cité n. 36, p. 6.

41. Ordre de transport n° 16970294, MAP, 80/03/21.

42. AN, 313AP/136, cité n. 32, 29 juin 1918.

43. Inventaire général des évacuations de l'Oise, MAP, 80/03/20, p. 135.

44. Nanterre, La Contemporaine, album Valois, VAL 277/141, cliché CB000814, 24 mai 1918 [URL : argonnaute.parisnanterre.fr/ark:/14707/a011432125220VjssqV/a1e78b90ed].

45. Le maréchal Foch donne le chiffre de 6 000 véhicules fin août 1914 dans l'armée française après réquisitions et de 92 000 en novembre 1918 ; Doumenc, 1920, cité n. 33, « Préface », n. p.

46. Note de service 33399/A de la direction de l'Arrière – direction des Services automobiles, 6 juillet 1918, MAP, 80/03/23.

47. *Mission française attachée à l'armée britannique, service de protection et de conservation des monuments et œuvres d'art – Front nord*, [France], Army Printing and Stationery Services Press A, 1918, p. 17-18.

48. AN, F/21/7976, cité n. 39.

49. Dossier « Restitution des œuvres », « Objets casés », s. d., AN, F/21/7975.

50. Procès-verbal de restitution n° 18, 31 décembre 1919, MAP, 80/03/21.

51. Monuments historiques, 1997, cité n. 37. Le dossier de l'œuvre classée ne mentionne pas plus d'éléments à ce propos ; MAP, PM60001470.

52. L'Association des conservateurs des musées des Hauts-de-France a lancé en 2016 une enquête sur les œuvres disparues en temps de guerre et a constitué un catalogue de mille notices d'œuvres : « Œuvres disparues en temps de guerre dans les musées des Hauts-de-France », *Musenor*, 2017- [URL : webmuseo.com/ws/musenor/app/collection/expo/104].

53. Poulot, 2013, cité n. 12.