

Communiqué de presse
11 février 2014

Des chevaux dans la guerre à Bar-sur-Aube

À Bar-sur-Aube (Aube), une équipe de l'Inrap a réalisé, en 2013, la fouille archéologique préalable à l'aménagement d'une voie nouvelle et d'un lotissement, sur prescription de l'État (Drac Champagne). Bar-sur-Aube est l'antique *Segessera*, agglomération secondaire gallo-romaine de la cité des Lingons. L'objectif des archéologues était de vérifier la présence de la voie d'Agrippa, la branche orientale de la voie de l'Océan représentée sur la « Table de Peutinger » (une carte des routes et villes de l'Empire romain datée du IV^e siècle de notre ère). À cette occasion, d'étonnantes tranchées remplies de restes de chevaux ont été découvertes.

Des tranchées et des chevaux

La fouille révèle tout d'abord 45 mètres d'une longue tranchée en zig-zag qui se prolonge au-delà des limites de la fouille. À l'intérieur de cet étroit espace apparaît plus d'une quarantaine de carcasses de chevaux. Douze d'entre elles ont été finement fouillées dans deux segments, sur 12 m de long. De forte corpulence, ces chevaux de trait, disposés les uns sur les autres, ont été traînés jusqu'au bord de la tranchée avant d'être glissés avec soin dans cette fosse improvisée. La tête de chaque animal repose sur le poitrail du précédent, les membres relâchés vers le centre de l'excavation. La régularité d'une telle disposition dénote toute l'attention, voire le respect, porté à ces chevaux. Tous ont été inhumés en un laps de temps très court. Certains chevaux ont encore leurs sabots ferrés, d'autres ont été achevés ou abattus au sol par un coup porté derrière l'oreille. Les seuls artefacts recueillis dans les tranchées, sont les fers des chevaux et une boucle de harnais.

Guerres napoléoniennes ou conflits mondiaux ?

À quel événement tragique pourrait appartenir ce charnier ?

Sur le plan historique, les archéologues pensent d'emblée aux champs de bataille des guerres napoléoniennes. La bataille de Bar-sur-Aube se déroula le 27 février 1814 et confronta les forces françaises à l'armée de Bohème (coalition autrichienne, russe et bavaroise), sur un terrain situé à seulement 1 km à l'ouest de la fouille, à Ailleville. L'essentiel des forces en présence se composait de bataillons d'artillerie à cheval et la division de cavalerie de Kellermann y perdit pas moins de 400 montures dans un seul assaut contre les défenses russes. À cette hypothèse s'oppose pourtant le plan en zig-zag de la tranchée qui ne correspond pas à une guerre de mouvement du début du XIX^e siècle.

Une deuxième hypothèse repose sur la présence à Bar-sur-Aube du quartier général de futur maréchal Joffre en 1914. La ville aurait pu alors être sécurisée par des lignes de fortification dont éventuellement ces tranchées militaires établies à quelques centaines de mètres en avant d'une des principales portes de la ville (la porte Notre-Dame). Des chevaux blessés, redescendus du front situé à quelques dizaines de kilomètres au nord, auraient ainsi pu être soignés dans un hôpital vétérinaire spécialement affecté à ces malheureux compagnons d'armes (Croix Bleue).

Mais une recherche documentaire approfondie, l'étude des ossements et l'analyse des conditions d'enfouissement des carcasses privilégient une troisième hypothèse, celle de tranchées de défense civile mises en place au cours de la seconde Guerre Mondiale. La présence d'un site de réquisition de chevaux par les troupes d'occupation et celle d'un hôpital vétérinaire allemand (Pferdelazareth) à Bar-sur-

Aube en 1940-41 sont par ailleurs avérées. Les traumatismes subits par les chevaux ne correspondent ni aux séquelles d'un bombardement ni à celles d'une extermination volontaire, mais vraisemblablement à celles d'un incendie. Aucun habitant témoin de cette période n'a gardé en mémoire l'incident, mais, dans les derniers jours de l'occupation allemande, la population civile de Bar-sur-Aube a dû faire face à bien d'autres vicissitudes.

La voie Agrippa

La fouille a établi que la voie reposait sur un solide radier mis en œuvre dès la période augustéenne, peu après la Conquête. Si la largeur de la zone de roulement n'excédait pas quelques mètres, l'emprise de cet axe de communication stratégique atteignait une trentaine de mètres, large emprise foncière sur laquelle aucun obstacle, aucune installation ne devait constituer un risque pour la circulation des attelages et des montures. L'usage de la voie durant tout le Moyen Âge est confirmé par la présence de nombreux fers à chevaux arrachés et abandonnés dans de profondes ornières. Au cours de cette période, une importante fréquentation et un mauvais entretien de la chaussée ont entraîné la détérioration et l'arasement du radier antique. L'étude des fers et tessons de céramique retrouvés dans les sillons creusés par les roues des derniers attelages confirme une utilisation pérenne de ce tracé.

La fouille des Varennes aura ainsi permis de dissiper une controverse archéologique sur le tracé de la voie de l'Océan dans l'Aube et d'écrire une nouvelle page de l'histoire moderne de Bar-sur-Aube. Elle témoigne, par ailleurs, des difficultés d'interprétation, par l'archéologie seule, de certains vestiges et des événements qui leurs sont liés. Des fers perdus sur la voie médiévale à ceux laissés aux sabots des chevaux « morts pour la France », le site des Varennes à Bar-sur-Aube illustre une nouvelle fois cette relation particulière qui lie l'homme au cheval depuis sa domestication.

L'Inrap

Avec plus de 2 000 collaborateurs et chercheurs, l'Inrap est la plus importante structure de recherche archéologique française et l'une des toutes premières en Europe. Institut national de recherche, il réalise chaque année quelques 1 500 diagnostics archéologiques et 250 fouilles en partenariat avec les aménageurs privés et publics, en France métropolitaine et dans les Dom. Ses missions s'étendent à l'exploitation scientifique des résultats et à la diffusion de la connaissance archéologique auprès du public.

Aménagement Mon Logis

Contrôle scientifique **Service régional de l'Archéologie (Drac Champagne)**

Recherche archéologique **Inrap**

Responsable scientifique **Gilles Deborde, Inrap**

Contact

Mahaut Tyrrell

chargée de communication médias

Inrap, service partenariats et relations médias

01 40 08 80 24 – mahaut.tyrrell@inrap.fr