



**Le débarquement de chevaux américains au port de La Pallice en 1914. 78 Fi 1GM 140.**

A l'image de l'économie française, l'armée en 1914 est largement dépendante des chevaux : 780.000 sont appelés sous les drapeaux.

Or, dès les premiers jours du conflit, l'âpreté des combats, le surmenage, les privations causent la perte de 20% des effectifs. La situation des troupes montées - dragons et cuirassiers -, dont on pense qu'elles doivent encore jouer un rôle essentiel, amènent à reconsidérer le plan de remonte. D'une part, la mobilisation, réfléchie avant-guerre, s'appuie sur un espace géographique de plus en plus limité (la France compte 3.220.000 chevaux très inégalement répartis, la densité est forte dans l'ouest et moitié nord) mais on ne peut, d'autre part, envisager des prélèvements trop importants dans les populations restantes sans porter préjudice au maintien l'économie quotidienne.

Le recours aux importations s'impose donc. En 1903, un rapport du commandant Vignal, attaché militaire à l'ambassade de France à Washington, avait déjà envisagé cette possibilité mais ses préconisations étaient restées sans suite.

Le 19 août 1914, dans l'urgence, on dépêche aux Etats-Unis une modeste commission d'achat...qui n'est autorisée à procéder à ses premières acquisitions que le 10 septembre. Dix commissions britanniques opèrent déjà! La complexité de la tâche due au nombre des chevaux requis (20.000 pour commencer), aux distances à parcourir pour expertiser les animaux, à la rudesse des négociations conduisent le commandement français à étoffer les commissions (67 officiers dont 30 vétérinaires en mai 1916) et planifier leur travaux.

Le 28 janvier 1915, le général Cousté est nommé chef de la mission d'achat aux Etats-Unis. Il surveille et dirige depuis New-York l'ensemble des opérations de sélection, d'acquisition (par voie de contrats avec des fournisseurs, système finalement préféré à l'achat direct), de contrôle sanitaire et de transport des équidés. Ce système prévaudra jusqu'à la fin du conflit, les réquisitions étant suspendues à partir de 1915.

Une fois « brandés » (évalués) par les officiers français itinérants, les chevaux et les mulets retenus sont marqués et rassemblés dans des centres intermédiaires. Des trains spéciaux les conduisent ensuite vers les ports de la côte orientale ou du Golf du Mexique. Les animaux,

dont le nombre varie de quelques centaines à plus de 2.000 sont embarqués sur des navires plus ou moins bien équipés, qui doivent en outre emporter le fourrage et l'eau potable pour une traversée de 15 à 20 jours. Malgré les précautions, les chutes, le confinement, les paniques causent de nombreuses (et coûteuses) pertes (8,5% en moyenne).

Le 5 novembre 1914, le *Messian*, en provenance de La Nouvelle-Orléans, débarque une première livraison de 449 chevaux au port de La Pallice. Dans son rapport, le vétérinaire convoyeur indique que 124 chevaux sont morts, 264 sont malades (plusieurs mourront rapidement). Le débarquement s'avère également risqué : les chevaux rétifs et affolés chutent, se blessent, se débattent, malmènent les soldats. Par milliers, les animaux stationnent ensuite dans d'immenses camps improvisés (à la Rochelle : au nord de la ville, sur le Champs de Mars, dans les cours des casernes). Visités par les vétérinaires, inspectés par les officiers de remonte, ils sont ensuite affectés aux régiments de cavalerie (chevaux de selle), d'artillerie et du train des équipages (chevaux de trait et mulets).

Importés des Etats-Unis, d'Argentine et dans une moindre mesure du Canada et du Brésil, des chevaux débarquent aussi à Mérignac, Saint-Nazaire et Brest. La Rochelle accueillera un quart des 500.000 chevaux (chiffre arrondi) achetés à l'étranger entre 1914 et 1918.