

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANTON DE LIVAROT

Maison des Associations - 36, rue du Général Leclerc - 14140 LIVAROT

Bulletin n° 6

2^{ème} Semestre 2001

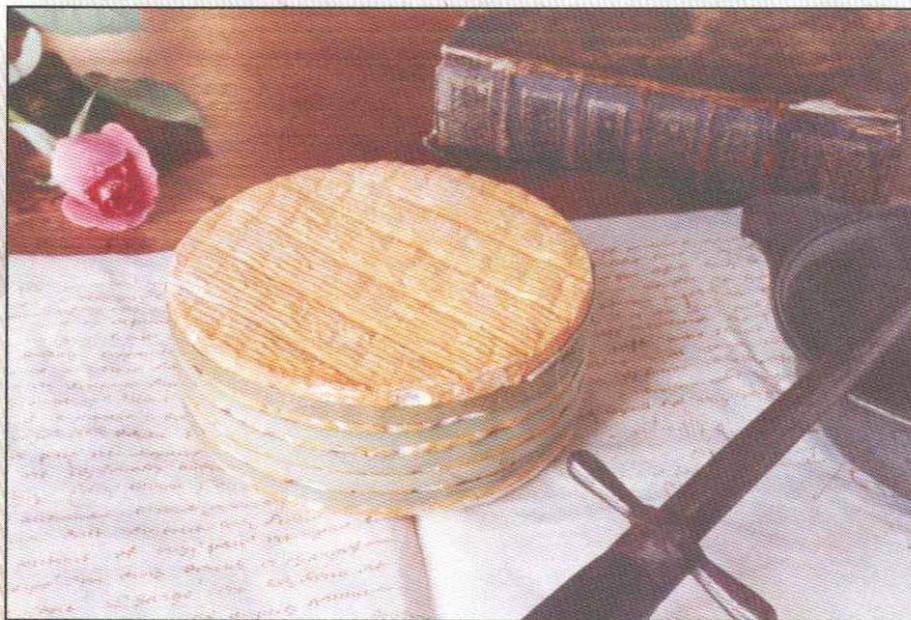


Photo Studio JOUART - SELLES - LIVAROT

PRIX : 2,5 €

ISSN 1628 - 965 X

ASSOCIATION RÉGIE PAR LA LOI DU 1ER JUILLET 1901 ET LE DÉCRET D'APPLICATION DU 16 AOÛT 1901.
Déclaration du 30/09/1998 sous le numéro 304 727

SOCIETE HISTORIQUE DU CANTON DE LIVAROT

Revue semestrielle publiée par l'association
Décembre 2001- n°6

SOMMAIRE

Origine des noms des communes du canton de Livarot	page 2
Marcel Lechopier	
Les ponts sur la rivière La Vie.....	page 6
Michel Deleu	
Le calvaire	page 13
Madame Monge-Duval	
L'église de Saint-Michel-de-Livet.....	page 16
Cristelle Constant	
Un résistant, le grand-père d'Anne.....	page 24
Michel Deleu	
La Libération de Lisieux	page 27
Madame Elisabeth Marie	
L'automobile aux périodes d'occupation et d'après guerre	page 36
Jean Duval	
Bulletin d'adhésion.....	page 50
Notes.....	page 51
Commentaires sur la carte présentée	page 52
Joël Coignard	

ORIGINE DES NOMS DES COMMUNES DU CANTON DE LIVAROT

Département du Calvados

AUQUAINVILLE: Du latin villa, un domaine rural qui appartenait à **ALEKINUS**, probablement un germain saxon originaire de l'est de l'Elbe (1). Ils se sont installés en gaule vers 286 sur les côtes de la Manche de Boulogne au Calvados. Notons au passage que les noms germains sont rares en Normandie.

AUTELS SAINT BAZILE (LES): On disait autrefois: " Qu'on doit être amis jusqu'aux autels", c'est à dire qu'on ne doit pas servir ses amis aux dépens de sa conscience. Autels lieux de culte bien sûrement Sainte Bazile, ancienne paroisse réunie à celles des Autels. Autels = altare. En latin vulgaire altarium. On a retrouvé des autels romains, pré-chrétiens sous l'autel de plusieurs églises chrétiennes. Saint Bazile est attesté en 1063 sous la graphie altaria. Le nom de la commune des Authieux sur Calonne a le même sens.

BELLOU: Du latin berula, en français berle (13ème siècle), traduit en cresson, mouron d'eau ; belle véronique des cressonnières, suivi du suffixe gaulois avo. Un endroit où pousse le cresson. Rappelons qu'il y a dans le département de l'Orne trois Bellou, en Houlme, le Trichard et sur Huisne. Le dictionnaire de Furetière (1690), définit le nom de cressonnière de la façon suivante: lieu où croit le cresson. Il y a peu de cressonnière où il y a la berle (2).

BREVIERE (LA): C'est l'endroit où il pousse de la bruyère. C'est un dérivé du gaulois brucaria = bruyère. Nom de plante qui contient le suffixe "arius". En latin vulgaire = brucus. En Normandie nous rencontrons brière, et dans le Nord brigère, bruèle, brièle.

CHAPELLE HAUTE GRUE (LA): La chapelle de la famille Haute Grue, c'est un dérivé du nom de l'animal.

CHEFFREVILLE TONNENCOURT: Cheffreville, le domaine de Sigfrid. Du latin villa, c'est un domaine rural précédé du nom de personne germanique ou scandinave, sigfrid. Ce nom est attesté en 1204. En français siegfried. Il est utilisé par l'historien Ferdinand LOT (début du 20ème s.) dans son étude critique sur l'abbaye de Saint Wandrille (Fontenelle à l'origine en 649). Par ailleurs Albert DAUZAT nous dit que parmi les noms de famille allemande, beaucoup viennent d'anciens noms individuels, en majorité indigènes par exemple SIEGFRIED, SIEG = victorieux, FRIED = pacifique.

Tonnencourt: sens incertain, peut-être du bas latin cortis, court, domaine rural et nom de personne identifiée. Une recherche à poursuivre ?.

FERVAQUES: Ce nom est attesté dès l'année 1320. En latin fabrica; "atelier, forge", en vieux français faverge, farvage. En Savoie favergia, en Dauphiné faverga, en Provençal fabrego, farga, forga. Mais le français forge a fait reculer toutes les formes locales. Le français est reconnu depuis 1679. Quelques exemples car la liste est longue :

Farges - Ain - 1337

Fargues - Gironde - 1242

Fervaches - Manche - 13ème siècle

Fourgues -Eure - vers 1027

Avec un adjectif, Sept Forges dans l'Orne (9ème siècle)

Un dérivé Fariboules en Haute Loire.

HEURTEVENT: Ce nom est attesté en 1134. C'est un nom roman qui peut remonter à l'époque romaine; mais nous n'avons pas les moyens de savoir s'il en est réellement ainsi. Très probablement lieu où le vent souffle fort. Ce nom quoiqu'il en soit exprime une action et non une qualité ou un état.

LISORES: Sans certitude, il doit s'agir probablement du nom gaulois "ritum", gué, passage de l'eau ?. Ce nom est assez fréquent. Lisors dans le département de l'Eure près de Lyons la forêt a les mêmes origines étymologiques. J'ajouterai à titre personnel que cette commune fut habitée en majorité jusqu'aux années 1920 par ma parenté maternelle, AUBOURG, GRELBIN, LETOURNEUR, MOUSSET, BISSON, MAUVIET... Les deux derniers sont Emile AUBOURG disparu en 1918, dont le nom est gravé sur le monument aux morts de la commune (3), et mademoiselle Antoinette GRELBIN, ma petite cousine décédée en 1941 à Paris et qui fut secrétaire des mairies de Sainte Foy de Montgommery, Roiville, Fresney le Samson, Canapville et Lisores.

LIVAROT: La propriété de LIUBWAR. Sans doute le nom d'une personne germanique LIUBWAR suivi du suffixe latin de propriété - O/ ONIS.

LE MESNIL BACLEY: Le domaine de Bacley, mesnil = habitation. Vient du bas latin mansionile (parfois mansionilis), dans le dialecte normand, maisnil ou mesnil. Aujourd'hui on rencontre comme nom patronymique : Bacle, Baclet, Bacley, Baclin, nom de Saint. En latin Baculus, le bâton.

LE MESNIL DURAND: Domaine de Durand, pour Mesnil se reporter à Mesnil Bacley.

LE MESNIL GERMAIN: Domaine de Germain, même observation pour Mesnil.

LES MOUTIERS HUBERT: Localité où demeure la famille Hubert.

Moûtiers, les églises, du latin monasterium (ancien français - moutier, moitié). Attesté en 1155 sous la forme MOSTIERS HUBERT. Ce nom désignait aussi au haut moyen âge un collège de chanoines.

NOTRE DAME DE COURSON: L'agglomération de CURTIUS; Du gaulois DUNON, agglomération sur une hauteur, précédé du nom de peresonne CURTIUS.

SAINTE FOY de MONTGOMMERY: (4) Sainte Foy, sainte dont les reliques sont à CONQUES en Rouergue (Aveyron) à environ trente kilomètres de Rodez. Lors de son pèlerinage à Saint JACQUES de Compostelle au 11ème siècle, Roger premier de Tosny a ramené à Conches en Ouche une relique de Sainte Foy... Remarquons qu'il existe d'autres communes dédiées à Sainte Foy:

Sainte Foy la Grande (Gironde)

Sainte Foy l'Argetère (Rhône)

Sainte Foy les Lyons (Rhône)

SAINT GERMAIN de MONTGOMMERY: (4) Saint Germain d'Auxerre était comme Monsieur Saint Martin de Tours un militaire qui avait en charge un duché. Les évangélisateurs sont tous étrangers à notre province.

Il naquit à Auxerre en 378, de parents nobles. Nommé évêque en 418. Il représente l'église de France en Angleterre en 429. Il mourut à Ravenne (5) à la cour de l'empereur VALENTINIEN en 448. Le nom de la commune de Saint Germain de Montgommery est attesté dès 1042, dans le cartulaire de Jersey en 1198 sous la forme Monsgoumeril.

SAINTE MARGUERITE des LOGES: Les loges a ici le sens de huttes, cabanes de feuillage. Du bas latin loubia, labia. La hutte forestière mais aussi, tente de camp. Marguerite ou Marine (rayée du calendrier en 1969, ancienne fête le 20 juillet). Cette sainte très populaire n'est connue que par légende. Elle était belle, fille du prêtre païen d'Antioche de Piside (Sud de la Turquie actuelle). Elle est l'un des quatorze saints auxiliaires, et était invoquée pour les femmes en couches. Toujours honorée en Orient. Il y a souvent confusion entre Sainte Marguerite et Sainte Marthe. Notons que sainte Marguerite **sort du dragon** tandis que Sainte Marthe tient le monstre (la tarasque) en laisse.

SAINT MARTIN de MESNIL OURY: Le domaine OUR. Même définition pour mesnil = domaine rural. Saint Martin de Tours et Madame Sainte Marie sont les deux saints de Normandie , il me semble donc inutile d'en parler ici .

SAINT MICHEL de LIVET: L'endroit où il pousse des ifs. C'est une mauvaise graphie pour l'ivet du gaulois ivos,if suivi du suffixe latin elus. SRABON (6) dit que les gaulois empoisonnaient leurs flèches avec du suc d'if. Un poison radical pour les chevaux en particulier. Pour Saint Michel l'archange il me semble inutile d'en dire plus, il nous est tellement connu lui aussi.

SAINT OUEN LE HOUX: Le Houx, village de la famille le HOUX, Saint OUEN (ou AUDOWIN) fut évêque de Rouen au 7ème siècle, il était l'ami d'ELOI celui de la fameuse culotte à l'envers.

OUEN vécut de 600 à 684, sa fête est fixée au 24 août. Il est né à SANCY LES CHEMINOTS département de l' AISNE. Il fut le 20ème évêque de Rouen. Il poursuivit la christianisation en Haute Normandie en s'appuyant sur l'institution monastique, abbaye de Fontenelle (Jumièges actuellement), Saint Germer de Fly. Il est mort à Saint Ouen région parisienne et repose à Rouen dans l'abbaye qui porte son nom.

TORTISAMBERT: Le village d'ISAMBERT, d'origine probablement scandinave - Torp, village suivi du nom de personne germanique ISEMBERT. En norrois le mot thorp exprime un groupe d'habitation. Il paraît spécialement danois. C'est un domaine privé, une ferme, un village, un hameau. Une double difficulté toutefois pour les noms germaniques de la région normande. D'un côté, plusieurs termes sont communs aux langues scandinaves et à l'anglo-saxon. Les saxons ayant dirigé leurs expéditions comme les normands aussi bien en France, qu'en Angleterre, il n'est pas toujours possible de dire avec certitude si un nom est plutôt danois que saxon sauf par manque de rigueur. ISAMBERT est un vieux nom germanique connu depuis 783- IS = FER, glaces. BART = géant.

Marcel LECHOPIER - Novembre 2001.

1 - L'ELBE : Grand fleuve d'Europe Centrale - République Tchèque, Allemagne.

2 - Berle est une plante ombellifère. Elle croît dans les lieux aquatiques et sur les bords des ruisseaux. Il y en a plusieurs espèces, et l'une d'entre elles a un suc mortel.

3 - J'ai reconstitué sa "Grande Guerre" jusqu'à sa disparition en 1918. Il me reste à trouver ses racines lisoriennes et les miennes en la même occasion.

4 - Se reporter au numéro 4 du bulletin de la Société Historique du canton de Livarot - 2ème semestre 2000.

5 - RAVENNE, port industriel d'Italie relié à la mer Adriatique par un canal "Marina di Ravenna".

6 - STRABON, né vers 58 avant J.C décédé en 21 ou 25 après J.C. géographe grec, il a dressé un tableau du monde romain au début de l'Empire.

PONTS SUR LA RIVIERE « LA VIE »

Avant que ne soient construits les deux ponts en dur sur la route de Saint Pierre sur Dives en sortie de Livarot vers 1830 (voir plan ci-après), il fallait franchir deux gués, un pour passer le biéf allant vers le moulin de Livarot qui se trouvait à la place de l'ancienne usine Georges Leroy et qui dans le temps alimentait les douves du château fort de Livarot et l'autre la rivière « La Vie ». A signaler qu'au moment de la construction des deux ponts en dur, la route de Sainte Pierre sur Dives fut aménagée telle qu'est maintenant, avant il fallait prendre le chemin qui se trouve en face de la route de Saint Michel de Livet et passer par Le Mesnil Bacley.

Le long du gué de la rivière la Vie, il y avait un pont en bois qui était dans un tel état de délabrement qu'on ne pouvait plus l'emprunter, car il n'avait pas été entretenu et pour un oui ou un non on laissait passer de lourds attelages qui finirent par le détériorer. Pour remédier à cette défaillance il fut décidé de construire un nouveau pont, mais pour éviter qu'il soit à nouveau abîmé, un habitant d'à côté serait désigné pour faire fonctionner une barrière qui ne serait ouverte que les jours où le gué sera impraticable.

Un première fois un pont en bois fut construit en 1719 mais qui ne dura qu'une vingtaine d'années. Voici ci-dessous l'adjudication du 16 janvier 1719 :

Adjudication du 16 janvier 1719 en vertu d'un devis du 25 septembre 1718 de la construction d'un pont de bois sur la rivière Vie, chemin d'Argentan à Lisieux.

Lesquels ouvrages ont été mis à prix par :

Charles BOULLARD	1000 livres
François BEURELIN	900 livres
Charles BOULLARD	800 livres
François BEURELIN	780 livres
Charles BOULLARD	770 livres
François BEURELIN	750 livres

Et personne n'ayant voulu faire la condition due Roy meilleure, Nous maître des requestes et intendant susdit avons audit François BEURELIN comme disant adjudgé ouvrages pour le prix et somme de sept cents cinquante quatre livres, devis de la construction d'un pont de bois à faire à Livarot sur la rivière la VIE sur le chemin d'Argentan à Lisieux.

Premièrement l'ancien pont de charpente estant de nulle valeur sera entièrement démoli, les bois qui se trouveront bons et de proportions ci-après pourront être employé pour moitié des sommiers de remplage, contrefiches et pieux. Les bois neufs seront fournis des chesne sans aubier ny tasches et abattus en bonne saison.

Le pont sera construit de sept pieds de largeur (2 m 28) de passage entre les garde-foux pour les chevaux et les gens de pied et de vingt six pieds de longueur (8 m 45) entre deux palées formant les culées dans le milieu. Elles seront composées chacune d'une solle de dix huit pieds de long (5 m 85) et quatorze à quinze pouce de largeur (0 m 38) et cinq pouces d'épaisseur (0 m 125) enterrée d'un pied (0 m 325) dans le lit de la rivière, retenu avec cinq pilots de quatre pieds et demy (1 m 46) de long et de cinq à six pouces de gros (0 m 915) enfoncés à la mailloche dans le terrain et sol de fond.

Sur la ditte solle seront levés deux montants de sept à neuf pouces (0 m 203) d'équarrissage, espacés de sept pieds (2 m 27) dans œuvre et de neuf pieds (2 m 92) de long portant un chapeau de même grosseur et de quatorze pieds (4 m 55) de long, entretenus en croix de saint André, contrefiches et de cinq à six pouces (0 m

Sera restablí au mesme emplacement suivant les plans, profit et eslevation qui ont esté faits, en trente pieds (9 m 744) de longueur sur cinq pieds (1 m 624) de largeur de passage des gens de pied et chevaux entre les lisses des garde-foux.

Seront faits les batardeaux nécessaire pour détourner la rivière par le bras traversant le parc du château.

Le pont sera construit de quatre palées ou chevalots, espacés de huit pieds un quart (2 m 679) de milieu en milieu, composées chacune d'une sole gravière de dix huit pieds et demi (5 m 846) et de cinq et douze pouces d'équarrissage, enfoncée d'un pied de bar dans le lit de la rivière sur cinq pilots de quatre pieds et demi (1 m 461) de long et de six pouces (0 m 152) de diamètre en couronne, affilés et bruslés en leurs pointes, battus à la masse ou mailloche a deux bras, recepés en niveau en leur teste sur les quelles la sole sera posée et retenue par deux chevilles à chacun.

Seront eslevés sur la sole et assemblés à tenons et mortoises deux poteaux montants de dix pieds neuf pouces (3 m 476) de long sur huit et neuf pouces de gros (0 m 228), recouverts d'un chapeau ou chevalot de dix pieds et demi (3 m 248), de huit et douze pouces (0 m 304) pozé sur son plat, entretenu d'une traverse de six pieds (1 m 948), deux contrefiches de huit pieds et demi (2 m 760), deux pièces de croix saint André de sept et demi (2 m 436), de sept et huit pouces d'équarri et de douze liens courbes de trois pieds et demi (0 m 974) de long, de cinq et six pouces soutenant les lisses.

Sur le chevalot et à l'aplomb des graviers poteaux seront pozés de chaque coté quatre poteaux de six pouces (0 m 152) en quaré, de trois pieds un quart de hauteur (1 m 055) des garde-foux auxquels les lisses d'en bas seront assemblées, les poteaux recouverts de lisse d'appui entretenus de potelets, croix et André, contrefiches ou liens en dehors arcbutés à six pouces (0 m 152) des bouts desdits chevalots et qui seront de cinq à six pouces d'équarri.

Sur les chevalots et entre les lisses d'enbar sera pozé un cour de planches de six à douze pouces d'équarri chacune, les cinq faisant la largeur du pont, jointives et assemblées en leur bout sur les chevalots par entailles de demi épaisseur et bien chevillées.

En travers les planches seront clouées de quinze en quinze pouces des tringles de bois de neuf lignes d'épaisseur sur trois pouces de large arrondie en chauffrains par la dessus, pour retenir le chevaux de glisser.

Tous les bois montant ensemble a cent cinquante marques un tiers seront de chesne de bonne qualité, sans aubiers n'y flasches, bien dressés et équarri a vive arreste, assemblée a tenons et mortoises et chevilles de cœur de chesne, suivant l'art de la charpente.

Conditions

L'entrepreneur fournira toutes peintures, l'ouvrier, voitures pour le transport du bois, se conformera aux dimensions et façons cy devant énoncées ; sera obligé de démonter et restablir à ses frais ce qui sera trouvé de malfaçons par l'ingénieur ayant la conduite dudit ouvrage ; donnera bonne insuffisance caution pour la sûreté des deniers du Roy en la garantie dont il est tenu pendant un an du jour de la reception qui en sera faite à la charge en outre de payer le neuf deniers par livre du montant de son adjudication attribuée au Trésorier général et particulier des ponts et chaussées.

L'ouvrage sera payé à l'entrepreneur suivant le prix au rabais qui en sera fait en la manière accoutumée.

152) de gros, le tout assemblé à tenons et mortaises et suivant les plans et élévations qui en ont été fait. Sur les dits chapeaux seront posés deux sommiers neufs de trente pieds (9 m 75) de longueur de dix pouces (0 m 255) d'équarri entre lesquels seront trois poutrelles de quinze pieds (4 m 88) de long fournis à neuf pour moitié de longueur du pont. Les trois autres des anciennes levées à l'arasement desdits sommiers par trois soupoutraux sur lesdits chapeaux.

Seront assemblés les potiaux de gardefeu sur lesdits sommiers de deux pieds et demy (0 m 815) de hauteur au-dessus des fermes et trois pouces ou pieds (0 m 98) entre elles recouvertes de lisses et entretenus de contrefiches le tout de quatre à cinq pouces (0 m 127) de gros.

Le couchis sera de trois pouces (0 m 12) d'épaisseur et de huit pieds de longueur (2 m 60) prolongé de trois pieds (0 m 98) au-delà des bouts de sommiers sur lesquels seront posés par entrailles des racinaux de cinq pieds (1 m 63) de long et de cinq à six pouces retenus d'autre bout avec pilots. Le montant de la travée du milieu d'amont de l'eau et sa contrefiche seront posés d'angle en brise glace.

Ceux des fermes des culées seront retenues au deux tiers de leur hauteur avec des tirants de six pieds (1 m 95) de long et chaque clef de quatre pieds (1 m 30) et de deux pilots à chacun enfoncé dans le terrain.

Les gardefeu dudit pont de bois exposés à l'eau seront garnis d'une peinture de deux couches de brun rouge à l'huile de noix.

Au bout dudit pont costé Livarot sera fait une petite chaussée de six toises (11 m 70) de long, dix pieds (3 m 25) de large et de deux pieds (0 m 65) de haut de cailloutage soutenus de roches en leurs bordures.

Au petit pont allant au bourg le couchis sera rétabli en vingt pieds (6 m 50) de long sur trois pieds et demy (1 m 14) de large avec planches de l'ancien pont cy-dessus.

De chaque bout dudit pont sera fait une chaussée de cailloutage de trois toises (5 m 85) de long comme celle cy-dessus.

Le présent devis fait par nous ingénieur préposé à la conduite des ouvrages des ponts et chaussées de la Généralité d'Alençon.

Livarot le 25 septembre 1718

Pouce= 0 m 254
Pied = 0 m 324
Pied = 12 pouces
Toise = 1 m 949

&&&&&&&&&&

Le pont ci-dessus ne résista pas longtemps, car en 1737 il fut décidé d'en construire un nouveau. Cela fut peut-être dû aux intempéries ou à des crues très importantes qui causèrent des dégâts qui étaient irréparables. Voici ci-dessous les caractéristiques de ce nouveau pont.

Devis de la construction d'un pont en planches à faire sur la rivière « la Vie », près de l'auberge du Dauphin et le gué arrivant au bourg, chemin d'Argentan à Lisieux.

Le pont de deux travées étant en ruine sera entièrement démonté et les bois au profit de l'entrepreneur qui pourra en employer au pont neuf les pièces qui se trouveront de bonne qualité et des proportions cy après.

Le présent devis fait par nous Ingénieur des Ponts et Chaussées de la généralité d'Alençon et les ouvrages toisés et estimés à la somme de quatre cent soixante neuf livres quatre sols quatre deniers ; Au Merlerault le trois septembre mil sept cent trente sept.

Gueroult

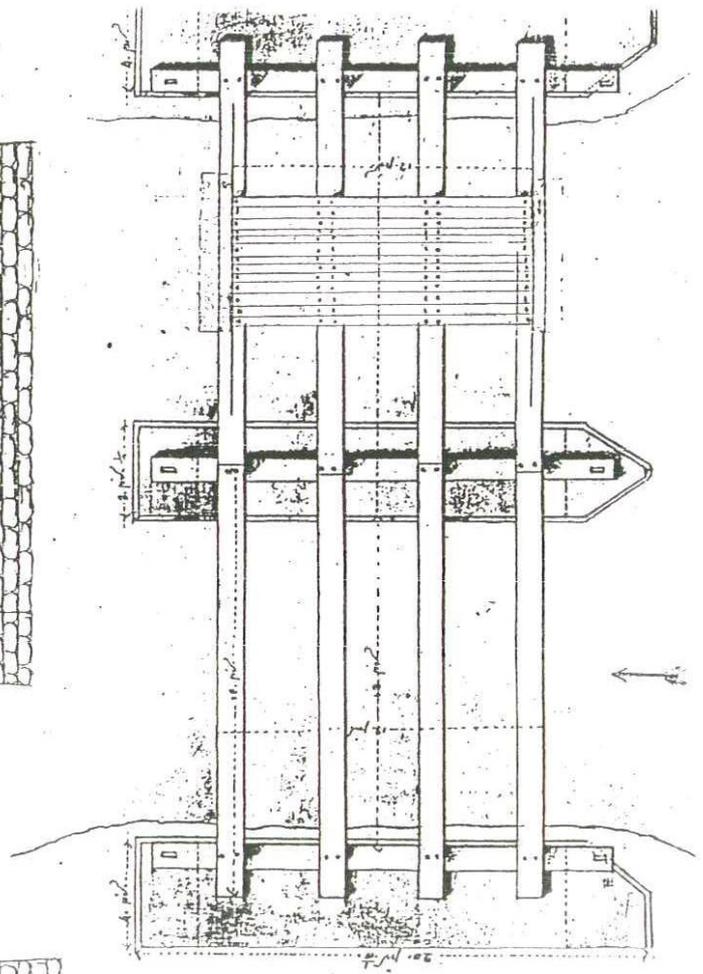
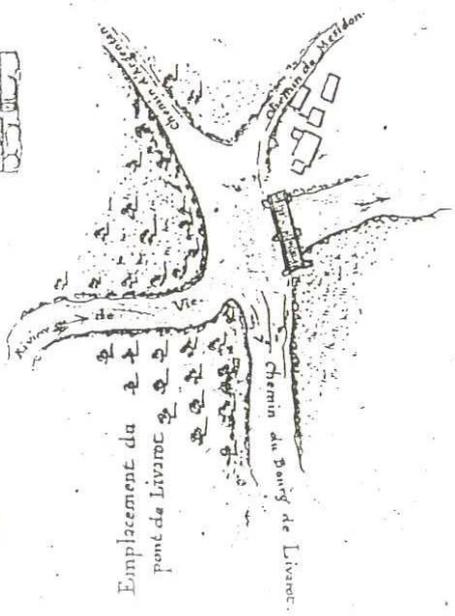
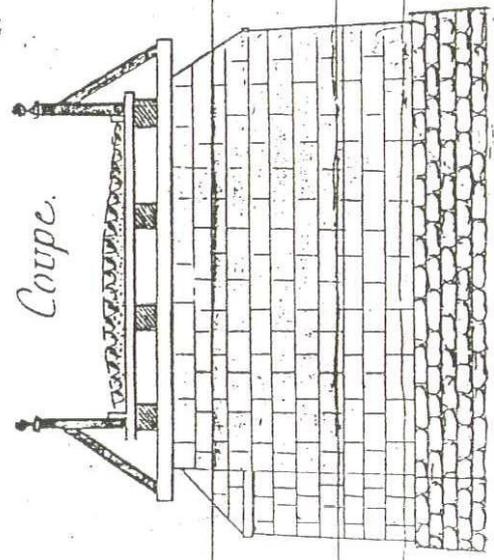
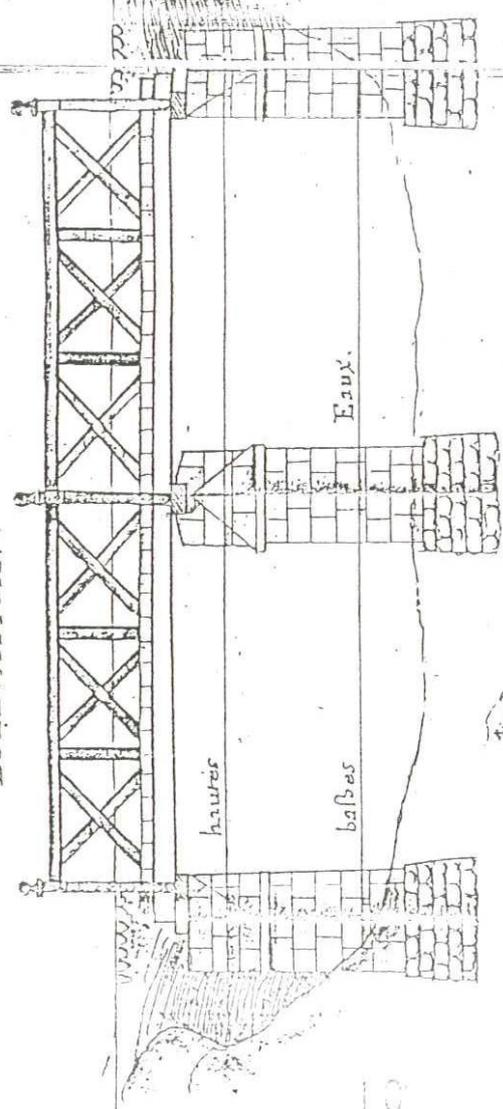
-Source : Archives de l'Orne : Série C 103

Michel DELEU

Plan, Profil & Estevation d'un Pont de bois sur pile & cutées de maçonnerie à faire sur

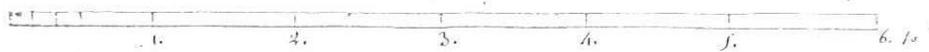
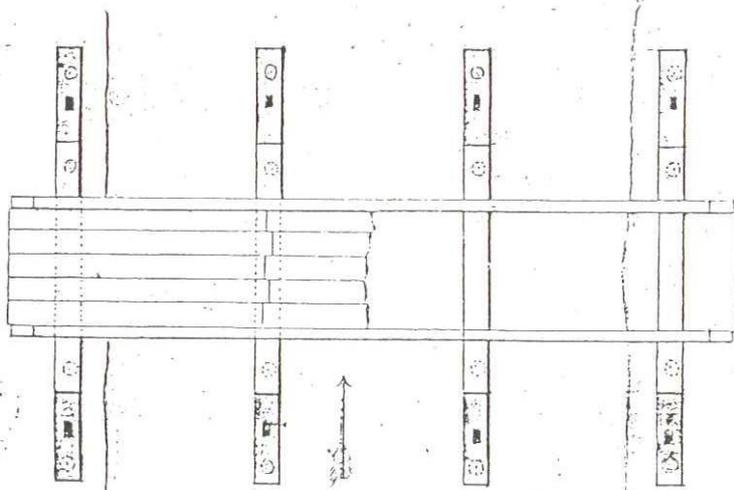
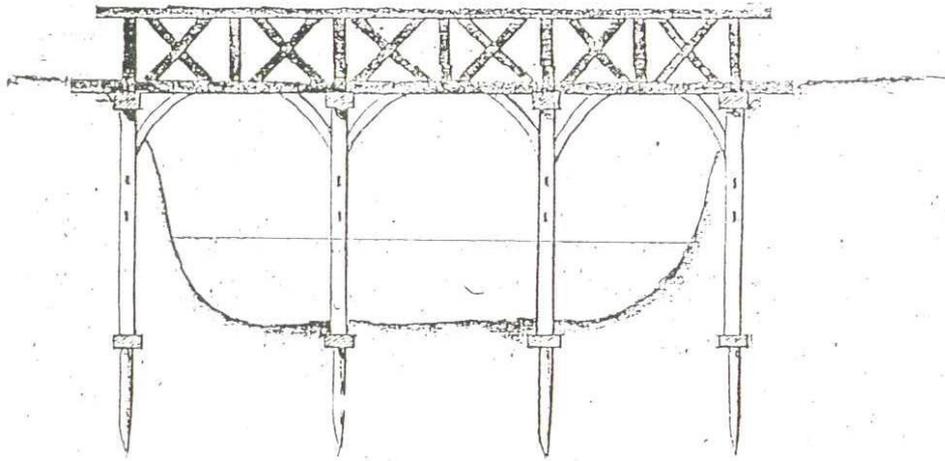
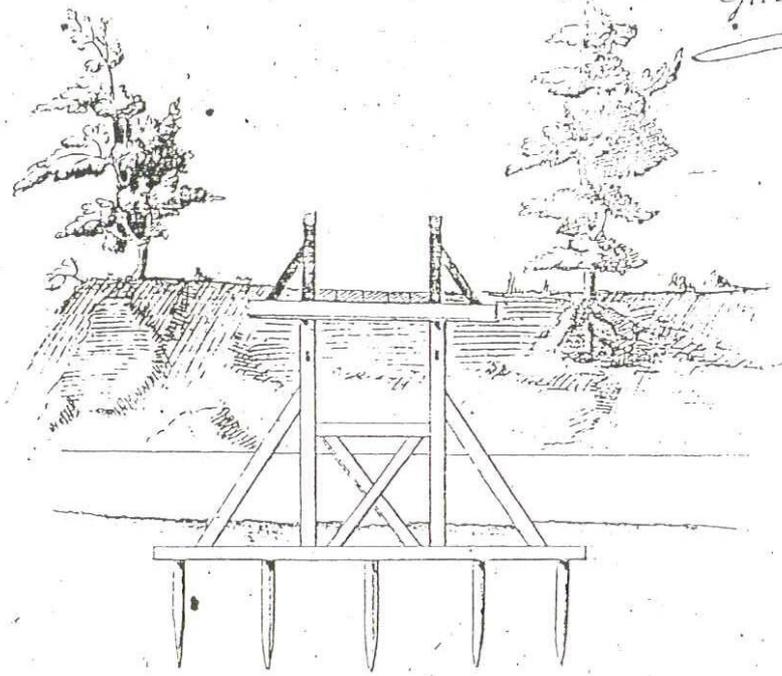
la riviere de Vie à Livaroc.

ESLEVATION.



devis du 3. Septembre 1737.

Guerin



Le calvaire

Sur la route de Livarot à Sainte-Marguerite-des-Loges – D 149 pas loin du cimetière à mi-côte se trouvait un calvaire qui au fil des années s'est détérioré par manque d'entretien ainsi que les arbustes et les fleurs qui l'entouraient. La commune de Livarot vient d'entreprendre le réaménagement de ce coin en posant une nouvelle croix ainsi qu'un escalier de pierres pour pouvoir y monter. Savoir à quelle occasion ce calvaire fut implanté là, on ne retrouve pas de documents à ce sujet. Mais pour se souvenir de l'ancien calvaire, nous avons fait appel à Madame Monge Duval, ancienne Livarotaise, qui a des souvenirs assez précis qu'elle avait notés il y a une vingtaine d'années et que nous reproduisons le récit ci-dessous.

« Le calvaire et son rhododendron »

Le 3 avril 1839 naissait le père de ma grand-mère Duval (née Lefranc Marie) au village de « hamelière » commune de Bellou, c'était :

Lefranc Jacques Arsène fils de :
Lefranc Louis Joseph, toilier – tisserand
et Morand Marie-Anne, fileuse.

Pour la circonstance les grands-parents offrirent à la parturiente...un rhododendron, lequel rhododendron était, paraît-il, dans la famille depuis déjà fort longtemps ! La tradition familiale dit que Jacques Arsène le tenait de Jacques François Lefranc époux de Dutrait Françoise Marie-Anne qui le tenait elle-même de ses ancêtres... peut-être de Dutrait Françoise décédée à l'âge de 108 ans environ, le 25 05 1754 !...avec des « si » et des « peut-être » on pourrait remonter pendant des siècles et des siècles ainsi soit-il !

Lorsque grand-mère me raconte l'histoire de « son rhododendron » elle laisse planer un doute, bien proche d'une vérité qui amène l'émotion et je me dis : « c'est tellement joli que ça ne peut-être que vrai » (même encore maintenant).

Mais pour mesurer l'intérêt de l'histoire, il faut en connaître la fin et le parcours vraiment connu du rhododendron.

Parti de Bellou, suivant les périples de la famille, il arriva à Notre Dame de Courson, s'en alla vers Mesnil-Bacley, déménageant pour Tortisambert... puis vers Sainte Marguerite des Loges et enfin Livarot.

Tout au bout de la route le rhododendron avait tant prospéré, s'étendant chaque fois à loisir il fut dédoublé, transplanté, déplacé... si l'on fait son « arbre généalogique » on peut supposer que le pied-mère est quelque part à Bellou ou Mesnil-Germain ayant fait souche là où la famille s'est arrêtée.

Arrivés à Livarot après la grande guerre, mes grands parents se rendent presque quotidiennement à leurs herbages en empruntant la D149. Au premier croisement ils passent devant le calvaire. Là, grand-père se découvre et grand-mère se signe.

Un jour grand-mère eut l'idée de débarrasser le pourtour de quelques ronces et orties, puis, une autre fois montant sur le terre- plein elle défricha ici et là, ensuite, cogitant toujours, elle eut une idée géniale : entre les petits conifères et un tremble qui sont implantés là, elle planta un buis, quelques fusains contre la haie du champ contigu, ils se mélangeront aux pieds de houx qui ont déjà pris possession des lieux dans un heureux effet.

Par ailleurs, le fameux rhododendron qui avait été installé en ville, près de l'écurie, ne s'y plaisant pas, grand-mère décida de lui réserver une place de choix : au pied de la Croix, juste devant, à la pointe du talus.

Pour lui faciliter la tâche et lui permettre de gravir plus facilement la butte, grand-père a modelé le tertre en y creusant de petites marches qu'il faut d'ailleurs sculpter à nouveau après les fortes pluies...

Au fur et à mesure des années ils assurent l'entretien de ce petit coin charmant. Les arbres s'y plaisent et grandissent, comme moi ! grand-mère enlève régulièrement les mauvaises herbes, taille les arbustes et surveille attentivement « son » rhododendron pendant que la nature elle-même dispense avec largesses herbes et fleurettes aux douces couleurs. Grand-père prend en charge les « gros travaux », c'est ainsi qu'un jour, ayant attelé Nénette au « banneau » il charge échelle, pots de peinture et pinceaux et accompagné de papa ils ont repeignent la croix de bois, puis, consolident la base en l'entourant de grosses pierres.

Quand revient le temps des rogations grand-mère apporte un soin tout particulier au fleurissement de la Croix ; elle agit sobrement mais délicatement, discrètement mais avec une fierté intérieure indéniable.

Mais le temps passe, il passe plus vite qu'avant, le temps va maintenant plus vite que le pas des chevaux...

En passant en voiture automobile, les chevaux-vapeur donneront-ils encore le temps de se découvrir et se signer.

Viendra-t-on toujours en procession ?

Après grand-mère y aura-t-il encore quelqu'un pour fleurir le calvaire et s'occuper du rhododendron ?

- La croix de la D 149 -

Et quand l'un se signait
l'autre se découvrait
Au soleil de l'été
ou, de l'hiver arrivé,
même par pluie battante
la halte est importante,
le soir ou le matin
au croisement des chemins
là, au pied de la Croix
on exprime sa foi.

Et quand l'un se signait
l'autre se découvrait.
De grand-père et grand-mère
c'était bien « le calvaire »,
leurs orties, leurs fougères,
leurs ronces et leur bruyère,
les arbres, les buissons
et... « leur rhododendron »
Or, il est à tout le monde
Mais moi, j'y fais la ronde.

Et quand l'un se signait
l'autre se découvrait.
Moi, riant et chantant
montant et descendant
pour me faire glisser
rouler ou bien tomber
en foulant au passage
je le dis sans ambages
coucous et pâquerettes
primevères et violettes.

Et quand l'un se signait
l'autre se découvrait.
Etant tout c'est certain
acrobate ou lutin
plutôt qu'un enfant sage,
mais qu'importe l'image,
moi, j'exultais de joie
tout autour de la croix,
et, ravie je gambadais
à tort ou à raison
près du RHODODENDRON !
Alors, ils se signaient.

Madame Monge-Duvał



L'église de Saint-Michel-de-Livet

Ce monument est caractéristique des églises du Pays d'Auge ; elle est de petites dimensions ; son plan est simple : une nef rectangulaire, prolongée d'un chœur moins large et une chapelle peu profonde au nord formant transept. La sacristie en brique date de la première moitié du XIXe siècle.

Comme beaucoup de sanctuaires dédiés à saint Michel, celui-ci a été élevé en hauteur à flanc de coteau. Jusqu'à la Révolution, c'est l'abbaye de Saint-Pierre-sur-Dives qui nommait à la cure ; aujourd'hui, elle n'est plus régulièrement desservie, ne servant que pour les cérémonies de mariage, de baptême et d'inhumation.

Cette église a été classée au titre des Monuments Historiques en 1975.

Le chœur

Comporte deux travées terminées par un chevet plat ; l'appareil constitué de moellons de silex, de poudingue¹ et de pierre de calcaire de réemploi ; les contreforts peu saillants à deux glacis permettent de dater cette partie du XIIIe siècle. Les fenêtres ont été agrandies au XIXe siècle. Le pignon Est laisse apparaître la charpente à chevrons formant ferme.

La nef

Elle est bâtie en pierre de taille² sur une assise en silex et date du XVIe siècle.

Elle comprend quatre travées rythmées par quatre contreforts au sud et deux au nord entre lesquels s'ouvrent des fenêtres entièrement reprises au XIXe siècle de style gothique flamboyant, sauf celle de la dernière travée côté sud qui pourrait être plus ancienne, mais qui comporte également des traces de reprises (grosse moulure torique).

¹ Poudingue : conglomérat formé de cailloux réunis entre eux par un ciment naturel.

² Plusieurs type de pierre ont été utilisée : de la pierre de marne, calcaire très tendre et du calcaire oxfordien reconnaissable à sa belle couleur rousse caractéristique de cette partie du Pays d'Auge.

Le pignon occidental est percé d'un portail ogival à tympan plein dans lequel s'ouvre une porte en anse de panier garni d'une moulure prismatique retombant sur des bases en forme de flacon. La façade est soutenue par des contreforts à deux glacis posés sur les angles, disposition caractéristique du XVI^e siècle.

La chapelle (seigneuriale) reprend les mêmes dispositions : pierre appareillée, contreforts sur les angles, fenêtres du XIX^e siècle ; une porte du XVIII^e siècle donne un accès direct à l'intérieur.

L'entrée principale de l'église est abritée par un porche en charpente appelé « porche aux lecturés » ; il servait en effet à la lecture d'actes publics à la sortie des offices. Il conserve des éléments sculptés (feuillages, culs de lampe gothique, moulures, modillons cannelés) qui sont datable du XVI^e siècle. Il a été fortement restauré en 1979.

La porte de l'église à deux battants conserve également d'intéressants panneaux ornés du motif de serviettes plissées également datable du XVI^e siècle.

Le clocher est en charpente ; il est disposé sur la première travée de la nef, légèrement désaxé sur le côté nord et prend appui sur d'imposants piliers de bois placé au-devant des murs (visibles à l'intérieur), assurant ainsi son indépendance par rapport aux murs ; cette disposition est courante en Pays d'Auge. Mais les nouvelles cloches inaugurées en 1844 étant une trop lourde charge, de nouveaux piliers furent mis en place. A l'extérieur, le clocher est surmonté de la traditionnelle pyramide en bois essenté d'ardoises.

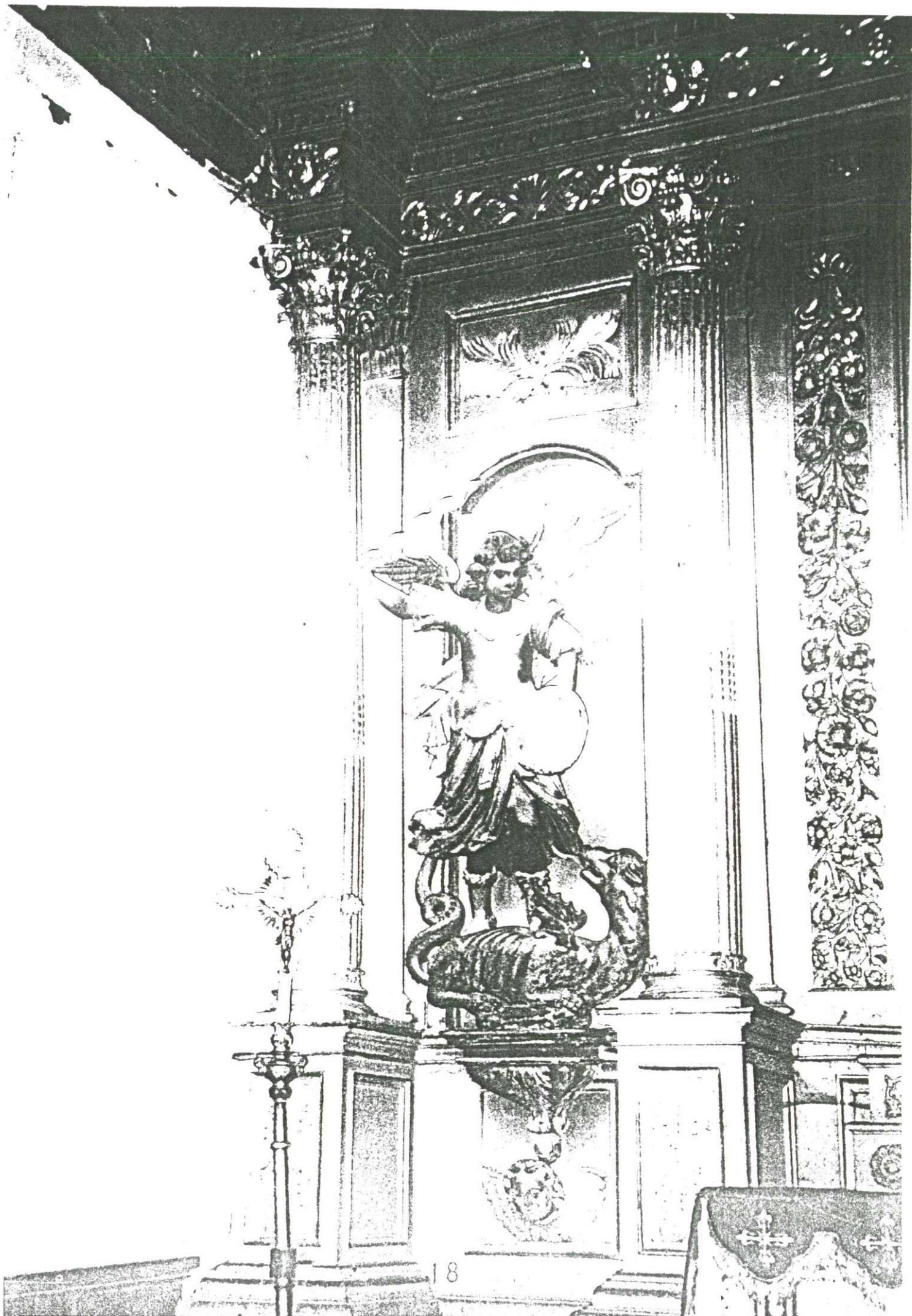
Les graffitis

Les murs sud et nord de la nef, ainsi que la façade occidentale sont ornés, à hauteur d'homme de nombreux graffitis gravés : des croix simples, des croix boulées, des calvaires, des soleils, des cercles, des mains, des dates (1601 ou 1607, 1827), des noms, des bouliers... Ces signes lapidaires se retrouvent sur de nombreuses églises du Pays d'Auge dont l'utilisation dans leur construction de pierre calcaire très tendre facilite ce genre de témoignages ; ils sont difficilement datables, mais à Saint-Michel-de-Livet, ils ne sont de toutes façons pas antérieurs au XVI^e siècle. De nombreuses hypothèses ont été émises quant à leur signification ; la plus plausible semble être liée à la volonté des fidèles de perpétuer le souvenir d'un proche décédé, dont la tombe n'était souvent marquée que d'une fragile croix de bois.

L'intérieur

La charpente apparente de la nef avec ses entrants, ses poinçons et ses sablières sculptés, complétée d'une voûte en merrain dite en « coque de bateau renversé » est particulièrement attrayante.

Saint Michel terrassant le dragon, bois, 17^e s.



La qualité et la richesse des sculptures sont exceptionnelles. Des rageurs³ sculptés et peints semblent vouloir avaler les extrémités des entrails. Des blasons, pour la plupart bûchés à la Révolution, et deux anges tenant un écusson ornent la base des poinçons. Les sablières sont elles-mêmes sculptées d'une frise de masques grimaçants tous différents et de sujets mortuaires : deux squelettes disposés dans des cercueils, un personnage aux bras levés semble happé par la gueule d'un monstre, une composition de trois personnages : deux barbues encadrent un visage poupin. La signification de cet ensemble n'est pas élucidée.

Le mobilier

La pièce la plus ancienne est une statue en pierre, en mauvais état de conservation datant du XVI^e siècle placée dans la nef représentant une « sainte Trinité » ; c'est-à-dire Dieu le Père assis sur un trône soutenant le Christ en croix tandis que la colombe symbolisant le saint Esprit sort de sa bouche. Cette représentation découle d'une formule originale mise au point en France au cours du XII^e siècle. La statue provient de l'église démolie de la Trinité du Mesnil-Oury⁴.

Le reste du mobilier date essentiellement du XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècle. Il résulte de la mise en place de nouveaux dogmes à la suite du Concile de Trente (1545-1563) en réponse à la réforme protestante : c'est la Contre-Réforme qui prend effet en France à partir du XVII^e siècle. L'Église entreprend de renouveler et de former son clergé, réviser la théologie et la liturgie en impliquant visuellement les fidèles : l'office religieux devient un spectacle sacré qui s'exerce devant un décor monumental : le retable. L'Église réaffirme les sept sacrements : notamment celui de l'eucharistie, d'où l'importance du tabernacle placé au centre et sur l'autel ; on y entrepose les hosties consacrées.

Le tabernacle de Saint-Michel-de-Livet date du XVII^e siècle ; son ornementation est baroque : colonnettes torsées, tête de chérubin, arabesque ; la décoration à base de feuilles de vigne rappelle le sacrifice du Christ. La porte en forme de croix est ornée du Rédempteur ; sur les côtés, se trouvent saint Michel terrassant le démon, patron de la paroisse et saint Pierre reconnaissable à ses clés.

Le retable⁵ en bois tripartite est plus tardif : il date du XVIII^e siècle ; son ornementation est conforme au registre architectural de cette période marquée par le classicisme : quatre colonnes cannelées et rudentées soutenant un entablement droit. Au centre, la toile représente une « Assomption de la Vierge », surmontée de la « trinité » sur l'attique. Deux statues en bois peint du XVII^e siècle complètent cet ensemble ; saint Michel et saint Louis dont le culte est remis au goût du jour avec l'avènement de Louis XIII⁶ et qui est représenté couronné tenant le sceptre royal dans la main gauche et présentant les reliques de la passion dans la main droite⁷.

³ Appelés également engoulements : ce sont des têtes de dragons placés aux extrémités des entrails ou des sommiers. Ce thème est largement développé, tant sur les monuments civils que religieux à travers toute la France ; il apparaît au tout début du XVI^e siècle ; il est à mettre en relation avec les Grandes Découvertes outre atlantique de la fin du XV^e siècle.

⁴ Commune rattachée à Saint-Martin-des-Noyers en 1831 par ordonnance royale ; la fusion de ces deux paroisses a donné Saint-Martin-du-Mesnil-Oury.

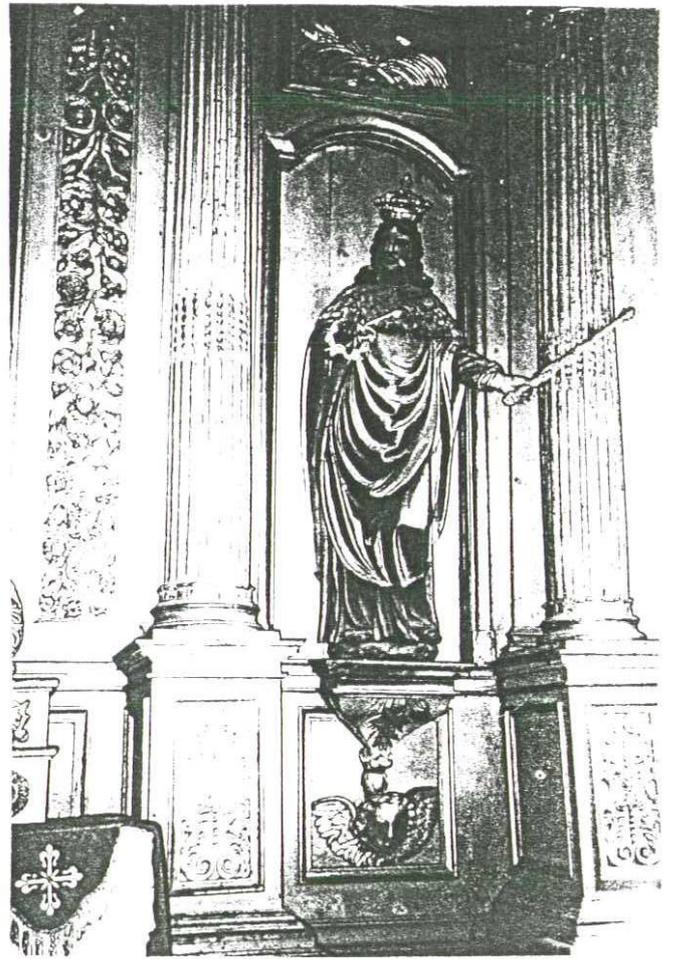
⁵ Retable : pièce ornementale sculptée et/ou peinte sur laquelle s'appuie l'autel ; en Pays d'Auge, la plupart des retables sont en bois.

⁶ La ressemblance de saint Louis avec Louis XIII est d'ailleurs notable.

⁷ Il s'agit de la couronne d'épines du Christ et des clous de la crucifixion que saint Louis avait acheté lors de sa première croisade et pour lesquels il a fait construire la Sainte Chapelle.

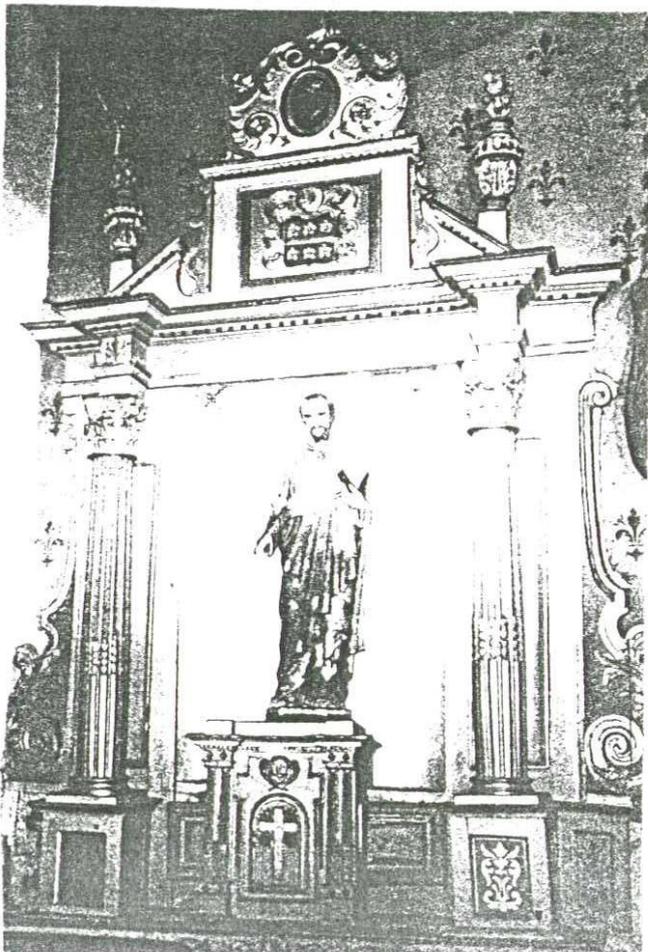


Trinité, pierre, 16^e s.

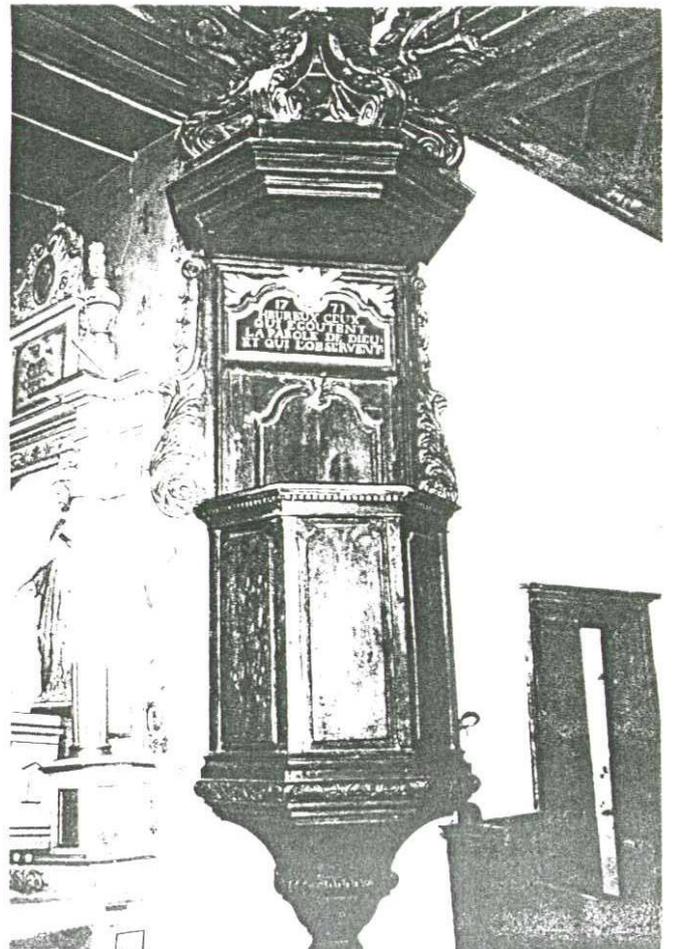


Saint Louis, bois, 17^e s.

Retable nord, bois 18^e s.
Saint Joseph, plâtre, 19^e s.



Chaire à prêcher, bois, 1773



Les retables latéraux sont du XVIII^e siècle ; ils ont perdu leur toile, remplacé par des statues saint sulpiciennes en plâtre au XIX^e siècle, au nord, saint Joseph, et au sud, une Vierge à l'Enfant.

Le retable de l'autel Nord, placé dans la chapelle comporte un attique décoré des armes de la famille Bonenfant qui habitait à Saint-Michel-de-Livet au XVII^e et XVIII^e siècle ; c'est pourquoi, elle est généralement connue sous le nom de chapelle seigneuriale. Pourtant, elle est parfois désignée sous le nom de chapelle saint Roch, dont on trouve la représentation sur le vitrail du XIX^e siècle, laissant ainsi penser qu'un culte à saint Roch a pu s'y tenir avant l'installation des Bonenfant⁸.

Dans cette chapelle, se trouve un confessionnal néo-gothique du XIX^e siècle.

La chaire à prêcher porte la date de 1773 avec cette inscription : « Heureux ceux qui écoutent la parole de Dieu et qui l'observent ». L'accès se fait depuis la sacristie, ce qui est peu commun.

La poutre de gloire, placée à la jonction de la nef et du chœur, symbolise le passage entre la vie terrestre et la vie céleste ; elle est généralement ornée d'un Christ en croix, parfois entouré de la Vierge et de Saint Jean. Ici, le Christ en bois du XVIII^e siècle a la particularité d'avoir les bras horizontaux.

Un curieux tableau est conservé dans la sacristie ; c'est une toile de petite dimension sur laquelle est consigné le nom des pèlerins ayant effectué le voyage au Mont-Saint-Michel le 22 juillet 1753.

Les vitraux datent de 1903 ; ils ont été réalisés à Bayeux par les maîtres-verriers Mazuet et fils, à la demande des familles Quetiers, Langlois, Debierre, Izoard, Sauvey, Tabarie, Madeleine, Fromages et Rioult de Neuville.

Des vieux bancs à accoudoirs arrondis et dossiers en bois tourné et des bancs fermés sont exceptionnellement encore présents⁹ ; ils complètent cet ensemble mobilier de qualité.

Le chemin de croix est constitué d'une série de tableaux.

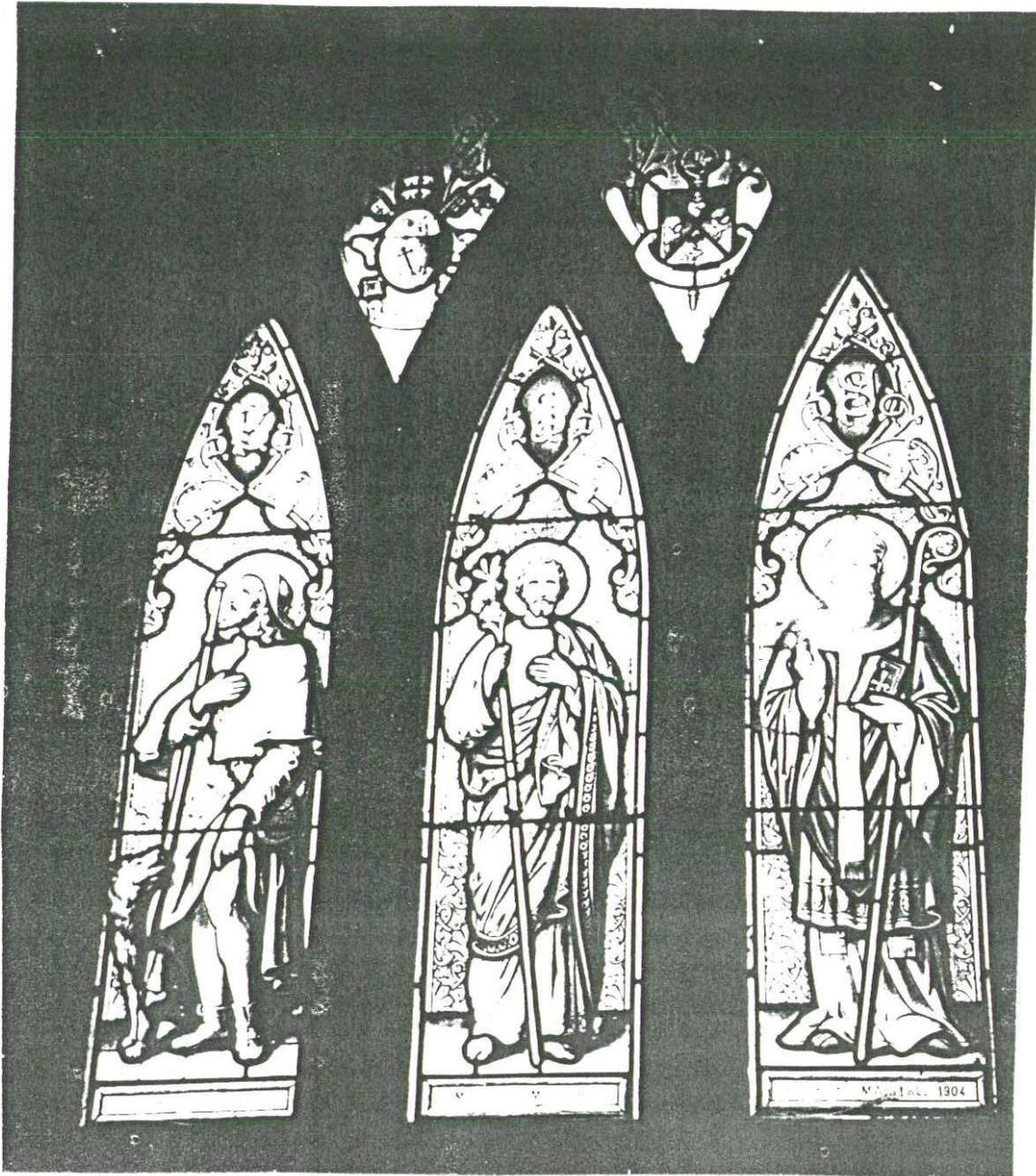
La sauvegarde de l'église de Saint-Michel-de-Livet

La situation de ce monument construit sur une crête est préoccupante : en effet, la plupart des murs comportent des lézardes importantes, signe de l'instabilité des fondations. Les témoins posés par les services des Monuments Historiques montrent que l'église tend à glisser vers le bas du ravin situé au sud. Ce problème n'est pas récent ; Arthène Pannier, érudit local, qui l'a visité en 1869 mentionne dans ses notes¹⁰ des fissures inquiétantes sur tous les murs et de nombreuses opérations de consolidation sont visibles, notamment dans le chœur où des tirants de fer (dont on aperçoit l'impressionnant boulonnage à l'extérieur) ont été placés pour empêcher le côté sud de s'effondrer. En vain, le monument continue de glisser : les plâtres à l'intérieur tombent, les vitraux se

⁸ Cette désignation est au cœur d'un débat de passionnés.

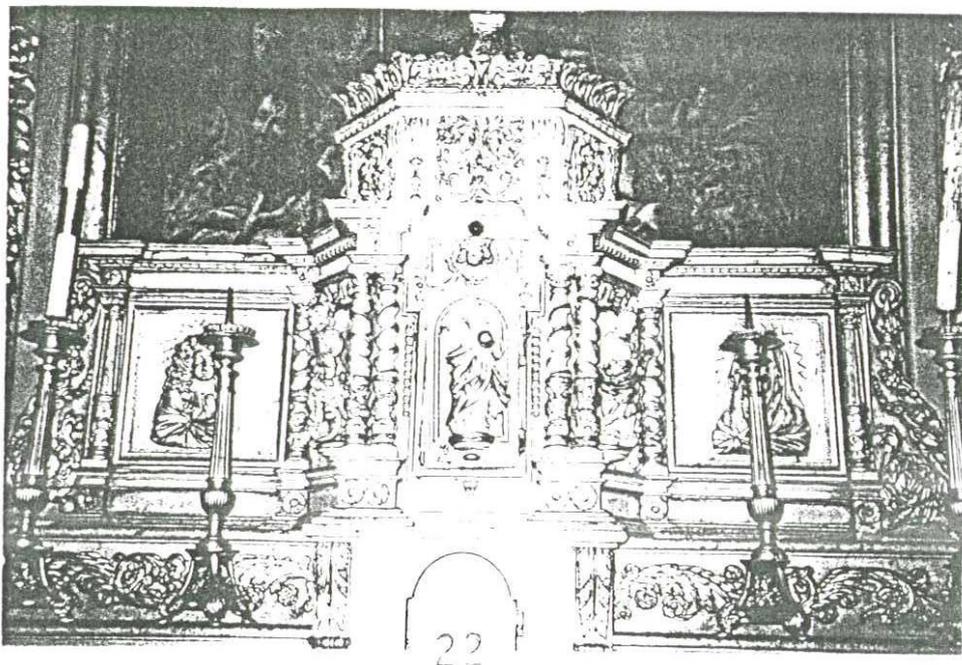
⁹ Ils ont souvent été remplacés au cours du XIX^e et début du XX^e siècle par des bancs neufs.

¹⁰ Dossiers Bleus conservés à la Société Historique de Lisieux.



Chapelle, vitraux, 1904

Tabernacle, bois, 17^e s.



fragmentent, le retable nord se disloque ; il est frappant d'observer depuis l'entrée de la nef à quel point, le chœur complètement désaxé semble s'enfoncer.

Sans remède efficace, il est à craindre que cette église ne s'effondre complètement dans les années à venir.

Cristelle Constant

Bibliographie :

- Vasseur, Charles, *Saint-Michel-de-Livet*, Dossier Doyenné de Mesnil-Mauger, SHL.
- Caumont, Arcisse, *Saint-Michel-de-Livet*, Statistique monumentale du Calvados, Arrondissement de Lisieux, TV, 1867 ; réed. Mayenne, 1978
- Pellerin, Henri, *L'église de Saint-Michel-de-Livet*, revue Le Pays d'Auge, novembre 1969

Remerciements :

A M. Duval qui m'a ouvert les portes de l'église.

Un résistant, le grand-père d'ANNE

Pour honorer son grand-père en tant que résistant, Anne de Mareuil avec le concours des élèves et professeurs d'une classe de 3^{ème} du collège Fernand Léger de Livarot a décidé de faire une exposition à son sujet. Cette exposition a été exposée au manoir de l'Isle de Livarot du 16 au 21 novembre. Elle est d'une grande simplicité, car elle est constituée de six panneaux faits avec des matériaux de récupération. Ont participé à cette exposition :

Aubert Elodie, Berthelot Céline, Delugan Tiphane, Desdevises Anne, Desvois Mélanie, Dubois Jennifer, Françoise Laure, Fraslin Chloé, Girard Elise, Guillou Sonia, De Mareuil Anne, Wrigt Lisa, Hervé Philippe et Demetz Christine.

Voici en résumé ce que retrace cette exposition concernant Roger Louis QUERE :

- A partir de 1940, la France est occupée par les Allemands. Si le gouvernement de Vichy choisit de collaborer, certains français entrent en Résistance. Ce que fit Roger Louis QUERE.

- 21 mars 1922 naissance à Inzinzac en Bretagne. Son père décède de ses blessures reçues en 14 /18.

- Saint-Malo, placement à l'orphelinat de Saint-Vincent de Paul. Il se révolte à cause de mauvais traitements.

- En 1940, Dijon il est placé dans une ferme disciplinaire. Il s'enfuit et rejoint Saint-Malo.

- Il est embauché par les Allemands pour la construction du mur de l'atlantique. Il sabote son travail et il est contacté par les résistants.

- Par patriotisme, par révolte, Roger Louis QUERE refuse de se soumettre à l'ordre établi.

En Résistance, il rejoint le groupe «Justice» qui regroupe une quinzaine de membres.

Alors qu'il s'apprête à passer avec ses enfants et les membres de son groupe en Angleterre, ils sont arrêtés par les Allemands sur dénonciation des voisins. Les membres du réseau sont fusillés ;

Début 1944, il est déporté à Buckenwald. Il perd son identité, pour devenir le matricule «178284 ».

De Buckenwald, il est ensuite affecté comme mécanicien à l'usine souterraine de Dora où sont fabriqués les V1 et V2. De là il rejoint le camp de Ravensbruck, où il connaît à nouveau les privatisations et les brimades.

Devant l'avancée des soviétiques, le camp est évacué en 1945. Les prisonniers doivent rejoindre à pied le camp de Bergen-Belsen. Il s'enfuit et rejoint la zone russe.

Le 3 mai 1945, il est libéré.

Quelques documents officiels concernant Roger Louis QUERE

Maison d'arrêt de Morlaix

Je soussigné le surveillant chef de la Maison d'Arrêt de Morlaix, certifie que Mr QUERE Roger né le 21 mars 1922 à Inzinzac Morbihan, fils de François et de Le Maistre Jeanne a été écroué dans l'établissement le 23 novembre 1943 ordre des autorités allemandes et transféré le 25 novembre 1943 par la felgendarmerie allemande.

Morlaix le 20mars 1948



M. Roger Louis QUERE à sa libération le 3 mai 1945

Ministère de l'Intérieur.

Attestation

Nous soussignés, Commissaire de Police de la ville de Morlaix, certifions que M. Roger QUERE né à Inzinzac (Morbihan) le 21 mars 1922 domicilié à Cancale au lieu-dit le «Haut-bout» a fait partie de la Résistance depuis le 8 mai 1942. Affecté au groupe «Justice) sous les ordres de William Caron, a été arrêté par la gestapo avec 12 autres camarades au château de «GWEN-GAER» en Plouézoc'h le 23 novembre 1943 alors qu'ils s'apprêtaient à rejoindre l'Angleterre.

Attestation délivrée pour valoir ce que de droit.

Le Commissaire

M. Roger QUERE a été incarcéré successivement dans les prisons allemandes de Pontaniou (Brest) et Saint-Charles (Quimper) puis transféré au camp de Compiègne. De cette dernière ville il a été dirigé le 8 janvier 1944 vers Buckenwald. Ensuite il a été détenu dans les camps de Dora, Ravensbruck et Bergen-Belsen. Il a été libéré par les Russes le 3 mai 1945.

Délivré à Morlaix le 29 août 1952. Les responsables locaux. Le Docteur Jeanne.

Le liquidateur départemental, le Lieutenant-Colonel Bertrand Bourrières, chef départemental de Mouvement.

Libération- Nord – Département Finistère

Attestation

Nous soussignés, nous responsables locaux :

- Le Jeanne Léon demeurant rue des vieilles murailles à Morlaix, ex-Commandant régional de Libé-Nord pour le Finistère Nord
- Le Luc Eugène demeurant au lieu-dit «Coat-Serbo » en Plongeau, ex chef de groupe «Justice»

Attestons que M.QUERE Roger demeurant au lieu-dit le «Haut bout» à Cancale (I et V) a appartenu à notre organisation clandestine du 1^{er} septembre 1943 au 23 novembre 1943, date de son arrestation par les Allemands. A l'époque l'intéressé était inscrit au groupe «Justice » devenu par la suite une section de Libé Nord.

A ce titre il a été appelé à accomplir les actions commandées par les responsables du mouvement national, Libération Nord (reconnu officiellement au titre R.I.F, décret du 9 juillet 1948 –JO du 13 juillet 1948).

Actions principales

Récupérations d'armes et de munitions au préjudice des troupes allemandes sur la route nationale 12 entre Plouigneau et Morlaix.

Distributions de tracts et journaux clandestins. Volontaire pour combattre dans les forces françaises libres. M. QUERE Roger et douze autres des ses compagnons ont été arrêtés par les Allemands à Plouézoc'h (Finistère) dans la nuit du 23 au 24 novembre quelques instants avant de s'embarquer sur un bateau qui devait les conduire en Angleterre.

Faits relatés par Michel Deleu

Libération de Lisieux

Jacques Potin délégué de la Croix-Rouge

Accident du 10 août 1944

Si tel un romantique vous pensez que les lieux gardent le souvenir des faits qui s'y sont déroulés, ne passez plus devant la stèle de la paisible campagne normande, sans revivre par la pensée le tragique mitraillage du 10 août 1944, décrit à la page 14 de "La Libération de Pont-L'ÉVÊQUE", édition Corlet.

Le rapport adressé dès le 12 août à la direction de la Croix Rouge, par un des rescapés, Jacques Potin, ennemi de toute grandiloquence, ne parle pas de drame, mais d'accident, Un euphémisme!

Jacques Potin était l'arrière petit fils du célèbre épicier Félix Potin dont la réussite était venue de l'idée nouvelle d'emballer à l'avance les denrées en des paquets tout prêts, au lieu de les peser à la demande du client : commodité et gain de temps qui, joints à la prospérité du Second Empire et à la floraison des grands magasins, lui avaient fait créer des succursales multiples, ancêtres de nos grandes surfaces.

Né en 1920 le jeune homme avait jusqu'alors mené une existence composite d'héritier d'une dynastie largement friquée, européen avant la lettre. Lors de la drôle de guerre, il ne fut pas mobilisé pour raison de santé, mais tout en fréquentant l'atelier de peinture de Maurice Denis ou créant des arabesques sur ses patins à glace et devenant champion dans cette discipline naissante, il passa son brevet de secouriste de la Croix Rouge, à toutes fins utiles.

Contrairement à ce qui a été écrit dans "La Libération de Pont-L'Évêque", Jacques Potin n'était pas un résident secondaire (le mot n'existait pas alors) villégiaturant dans le canton. Il était propriétaire d'une ferme de 15 hectares à Saint-Mards-du-Fresne où il employait de curieux ouvriers agricoles, trois petits gars un peu plus jeunes que lui, recherchés pour le STO qui se cachaient sous un faux nom, dont un n'était autre qu'Eric de la Varenne, devenu Eric Verrin.

Le repaire n'était peut-être pas très bien choisi. Il jouxtait un petit bois occupé par les Allemands, fort discrets par ailleurs. De ce bois partaient des tirs à longs chuintements. Les gens soupçonnaient que se cachait là une des bases de tirs des V1 sur l'Angleterre...

Voyant la confusion et la misère des populations civiles refoulées par les combats, Jacques Potin qui jusqu'alors n'avait eu que des préoccupations d'esthète, se mit à la disposition de la Croix Rouge de Lisieux, présentant son titre de secouriste, obtenu à Paris.

Il fut nommé agent de liaison pour la région de Caen-Deauville-Honfleur-Livarot-Orbec. C'est à ce titre qu'il participa à l'inspection du centre de Pont l'Évêque, ville carrefour où les responsables tentaient de canaliser le flot des réfugiés vers Evreux. Les automobiles étant rares le Dr Viel, avait prêté sa Rosengart, une petite voiture économique a seulement deux portes, si bien que pour avoir accès aux places du fond, il fallait rabattre vers le pare-brise les sièges de l'avant.

Une toute jeune fille, Mlle Foisil conduisait, Jacques Potin assis à l'avant à côté d'elle. Mlle Carlini, directrice départementale des équipes d'urgence de l'Eure, se trouvait à l'arrière avec M. Rioussé, directeur des équipes d'urgence de Lisieux, et M. de Ligny, de Paris.

L'inspection du centre de secours de Pont-l'Evêque prit peu de temps, tout étant excellemment organisé par Mlle Louis et les bénévoles. Il était presque treize heures quand la Rosengart surchargée reprit la route de Lisieux.

Dans ces journées difficilement imaginables aujourd'hui, le ciel était encombré d'avions ; alliés ou allemands, ils tiraient sur tout ce qui bouge, qu'importe la cible. Presque aussitôt la sortie de Pont l'Evêque, des avions paraissent, sept à huit. Par prudence la voiture s'arrête. Les avions disparaissent, la voiture repart. Pas pour longtemps.

A deux kilomètres, là où est maintenant la stèle, deux avions surgissent brusquement au-dessus d'une colline. A peine le temps de se blottir dans le fossé. Du fait de la difficulté pour les occupants des places arrière de sortir de la Rosengart, Mlle Carlini, M. Rioussé et M. de Ligny, ne sont pas encore à l'abri quand le tir de mitrailleuse commence.

Jacques Potin, seul de tous, est indemne ; sa voisine, Mlle Foisil a reçu un éclat dans le mollet ; il voit Mlle Carlini étendue sur le dos la cuisse sectionnée, sa jambe projetée à 1 m 50. Il la croit morte. Mais elle a la présence d'esprit de lui demander d'aller chercher dans la voiture la sacoche contenant divers papiers de la Croix Rouge qui ne doivent pas être perdus.

Quoique M. Rioussé ait une balle dans la fesse droite, un éclat dans le dos à la partie inférieure du thorax gauche, un autre dans le pied, ils arrivent à porter Mlle Carlini dans une maison voisine d'où on part à vélo chercher du secours.

Mlle Carlini souffre, réclame de la morphine. Ils n'en ont pas. Rien pour la soulager, que des paroles et une longue attente. Jacques Potin craignant une hémorragie défait sa ceinture et veut lui faire un garrot ; elle refuse. Curieusement, la plaie ne saigne pas, comme si la violence du choc avait cautérisé la plaie.

Mlle Louise, responsable du Centre de Pont l'Evêque arrive en même temps que les Allemands et Borel le dentiste qui se conduit en médecin en faisant un premier pansement aux autres blessés.

Passe une voiture de l'organisation Todt qui emmène M. de Ligny qui a le talon gauche arraché, une blessure au gros orteil, des éclats au niveau des fesses et de petits éclats partout.

Les officiers de la Feldgendarmérie téléphonent à Lisieux pour demander des ambulances de la Croix Rouge.

L'hôpital de Lisieux est replié à OUILLY-DU-HOULEY. Ils y arrivent vers 14 h 30. Mlle Carlini qui a perdu connaissance s'éteint pendant qu'on la mène à la salle d'opération.

Au soir du 10 août, le seul rescapé rentre au Centre de Lisieux, au château Samson, 24 Bd Carnot, propriété de la Présidente, et où se trouve la sous-préfecture actuelle. Le téléphone marchant encore, il appelle le centre d'Evreux pour les avertir du décès de Mlle Carlini. Ensuite il avise Paris de la blessure de M. de Ligny et de son indisponibilité momentanée.

Paris délibère et rappelle presque aussitôt. La réponse est rapide, Jacques Potin est nommé ipso facto directeur des équipes d'urgence de Lisieux. Il aura à coordonner les activités de deux étudiants en médecine, en fin d'études, envoyés de Paris, quatre ambulancières, une vingtaine de secouristes dont Bisson le pharmacien qui deviendra maire, Bruno Morane, Camille de Neuville, Mlle Piaunat qui sera tuée à un carrefour, par un obus ou une bombe.

De sa nomination du 10 août à la Libération du 26 août, Jacques Potin chaque soir a écrit les faits marquants de sa journée, dans une sorte de longue lettre qu'il destine à sa mère restée à Paris. Des aventures hors du commun pour un jeune homme que la fortune avait jusque-là préservé des turpitudes de la vie.

La libération de Lisieux

11 août

Dans Lisieux bombardé qui brûle des « résistants » de la dernière heure veulent faire la peau à Pierre Rossillon, sous-préfet nommé par Vichy, en poste à Lisieux depuis février. En Normandie et ailleurs dans les jours troubles de la Libération, avant que l'arrivée des alliés ne rétablisse l'ordre, quantité de fonctionnaires ont été fusillés sans jugement et même parfois lynchés, les vindictes personnelles suppléant à un patriotisme tardif. Le sous-préfet de Lisieux n'a rien eu à se reprocher. Il a tenu son poste comme il a pu, sans avoir été un collaborateur notoire. Maintenant, il a peur. Il se confie au seul homme qui ait quelque autorité dans la débâcle : le délégué de la Croix Rouge, qu'importe s'il n'est qu'un gamin de 24 ans. Il lui propose de le remplacer provisoirement, avec ses pouvoirs et lui remet les bons de ravitaillement, l'argent, et des chèques importants venus d'Amérique latine et destinés au Carmel. Les tirs d'artillerie allemands, canadiens et français s'entrecroisent au-dessus de la ville. Au centre de Lisieux tout est brûlé, sauf la cathédrale indemne et le palais des évêques et plus loin, le Carmel.

Que sont devenues les religieuses ? Jacques Potin se sent responsable d'elles, tout comme des Lexoviens qui peuvent être encore vivants.

Il quitte l'abri offert par la château Samson que son éloignement a préservé. Il se coiffe d'un casque de la forme de ceux des poilus de 14-18, mais blanc, avec une croix rouge. A la main, au bout d'un bâton, il agite le drapeau de la Croix Rouge. C'est ainsi qu'il faut l'imaginer dans tout ce qui va suivre escaladant des déblais de maisons éboulées, hauts parfois de deux mètres.

La Carmel afin qu'on s'en souviennne

A la porte du Carmel, quoique affublé de son casque qui lui descend jusqu'aux oreilles, il est reconnu par la soeur tourière.

Longtemps avant, un jour qu'il pleuvait à torrent, et n'ayant rien pour s'abriter, il avait sonné au Carmel, chose inusitée. La brave tourière lui avait donné de quoi s'éponger, mais naturellement ne l'avait pas laissé entrer. Cette fois, c'est différent. La supérieure, Pauline, soeur cadette de Sainte Thérèse, en religion Mère Agnès de Jésus le reçoit. Elle lui fait même visiter le Carmel, le joli jardin au patio sur lequel ouvrent les cellules, l'infirmerie, endroits où seul l'évêque de Lisieux pouvait accéder.

- Pour que quelqu'un se souviennne, si tout est détruit dit-elle.

- Je crois que je suis le seul homme à avoir pénétré en ces lieux , se souvient

Jacques Potin.

La cellule de Sainte Thérèse, une pièce nue, de 3 mètres sur 2 m 20, avec un petit autel où manque la statue du Christ que la sainte avait cru lui voir sourire. Avant que les hostilités ne commencent, les Carmélites l'avaient fait mettre à l'abri. Leur Carmel était construit en dur, il a résisté, alors que tout autour les maisons en galandages se sont effondrées et ont brûlé.

La supérieure tint à lui donner un grand tapis rouge pour faire une croix sur le toit du Centre. Il l'accepta, mais à condition que la communauté se réfugie dans la crypte de la Basilique sur laquelle étaient hissés des drapeaux et banderoles jaunes et blancs ,

Mais voilà qu'Orbiquet venait d'être bombardé et tout un pavillon flambait.

« Nous nous précipitons pour remplir nos bonbonnes, alors que le feu n'était qu'à quelques mètres. Il faisait très chaud, mais tout se passa bien. »

C'est seulement après être sortis de la fournaise que Jacques Potin et son chauffeur s'aperçurent qu'ils étaient noirs de suie, comme des ramoneurs.

D'où venait cet alcool à prendre à Orbiquet ? Interrogé à ce sujet, Jacques Potin ne se souvient pas. Heureusement qu'il a conservé le journal succinct tenu pour sa mère. Sans cela nous ne pourrions pas revivre les péripéties du centre de la Croix Rouge.

Ils rencontrent des Allemands qui leur donnent trois canadiens blessés à transporter à l'hôpital de Mme de Montferand.

- Nous les chargeons, en faisant disparaître tout ce qui pouvait indiquer que ces blessés étaient des militaires. Heureusement car un peu plus tard nous sommes arrêtés par d'autres Allemands qui demandent si ce ne sont pas des ennemis.

- Ne parlez surtout pas, murmurais-je en anglais à nos blessés. Nous expliquons qu'il s'agit de français et pouvons continuer notre chemin.

Rentré sans histoire à Lisieux, Jacques Potin déjeune de fort bon appétit et se met au travail dans la vaste pièce où il a établi son bureau, l'ancienne salle de billard ? Le billard est toujours là.

Plus tard, quand l'immeuble sera acheté pour devenir sous-préfecture, les meubles seront vendus aux enchères et c'est un des frères Liabastre de Honfleur qui en fera l'acquisition.

« Bien des années après, lorsque j'allais faire une partie de bridge chez lui, ça me faisait tout drôle de revoir le billard, témoin de mes peurs du passé ».

Justement ce jour-là, au retour d'Orbiquet, un boucan formidable suivi du sifflement sinistre d'un obus qui éclate. C'est pour Lisieux.

« Le bombardement a duré deux heures. Au premier obus, j'ai baissé la tête, maintenant je t'écris sans m'arrêter. »

A 18 heures : une pluie de tracts. Jacques Potin l'a noté, il faut le croire. Maintenant il ne se souvient plus de quoi il s'agissait. Tracts alliés ? Tracts allemands ?

Personne n'a songé à en conserver un exemplaire. Peut-être Benoît Bréavoine, dans l'immense collection léguée par son père, en retrouvera-t-il au jour du tri...

18 h 30, depuis quelques jours, les lignes téléphoniques sont coupées. Impossible de prendre contact avec le centre de Bernay où Jacques Potin voudrait évacuer certains blessés qu'il ne peut garder à Lisieux.

Malgré sa peur de servir de cible aux mitrailleurs aériens impulsifs de la gâchette, Jacques Potin décide d'aller lui-même, par la route, conférer des possibilités d'accueil avec M. Gallant, son homologue de Bernay.

Il pleut, il part pour Bernay, pas d'avions dans le ciel. Au passage, il s'arrête à Franval, sa ferme de Saint-Mards. Les habitants vivent tous dans l'abri. Une Madame Prat, Cassandre de ce groupe transi, démoralise tout le monde par ses plaintes.

« Quelle femme impossible ! » note Jacques Potin sur son journal. Pourtant aujourd'hui il ne se souvient plus de cette Madame Prat.

Preuve une fois de plus qu'avec le temps la mémoire devient un phare à éclipses qui n'éclaire que par faisceaux, laissant de larges coins d'ombres.

« Les femmes allemandes qui avaient réquisitionné deux pièces de la maison pour cuire la tambouille aux soldats cantonnés dans le bois parties. Bon débarras. »

Soudain une explosion. Le camp allemand flambe de toutes parts. Vision d'apocalypse !

Un projectile l'atteignit à la face, entraînant la perte de l'œil droit. Aucun service chirurgical ne fonctionnait à Lisieux, le plus proche étant au château d'Hermival, distant de 5 kilomètres, mais dans la direction de la retraite des Panzerdivisionen allemandes.

Un jeune fille, Mlle Le Bugle, avec un courage extraordinaire, fit seule et sans aucune protection, le trajet pour aller chercher de l'aide au Centre de la Croix-Rouge, au château Samson, Bd Carnot, partie de la ville occupée par les troupes franco-canadiennes. 500 mètres à découvert, balayés par les tirs croisés des mitraillettes par des chemins où s'abattaient les projectiles des tanks. Bien que légèrement blessée, elle atteignit son but et revint accompagnée d'un jeune médecin parisien le Dr Quemeneur, du pharmacien Robert Bisson et du fils Neuville, de Livarot.

Le maire fut pansé sommairement puis brancardé jusqu'au Centre, avec un fanion de la Croix-Rouge, comme seule protection. A plusieurs reprises, il durent parlementer avec les combattants, armes fumantes au poing. Impossible de suivre les rues et les boulevards où la lutte faisait rage. Ils durent prendre des chemins étroits et détournés et même franchir des clôtures et des murs.

A aucun moment le maire, sur son brancard, ne perdit connaissance. Il se remémore :

« J'étais parfaitement conscient du péril couru par l'équipe mais aussi du sang froid et de l'héroïsme qui permirent à ces trois hommes de surmonter les obstacles et d'évacuer un blessé grave qui leur était confié, sans attendre la fin des combats et la sécurité. »

Jacques Potin se souvient également de cette journée :

« Plus tard, nous traversons les lignes avec une ambulance conduite par une infirmière, afin d'emmener à l'hôpital civil de Caen le Dr Degrenne, maire de Lisieux, l'œil crevé par un éclat. Il sera opéré et soigné par le professeur Moricet et le Dr Wiat, ophtalmologiste... »

A l'arrière de l'ambulance, à côté du Dr Degrenne, sont le pharmacien Robert Bisson, le Dr Quémeneur et Jacques Potin. En montant la côte de Lisieux vers Caen, la nationale N°13 était encombrée de véhicules transportant des troupes canadiennes arrivant pour libérer la ville.

Serrée de trop près par un de ces véhicules, l'ambulance fait une embardée. La porte-glissière était restée ouverte. A l'extérieur était accrochée une pelle, pour aider à un déblaiement éventuel. Sous le choc cette pelle se détache violemment, vole et atteint brutalement la joue de Robert Bisson, lui faisant une large plaie.

Le Dr Quémeneur exécute à la hâte un pansement serré pour arrêter l'hémorragie et ils repartent avec cette fois deux blessés au lieu d'un, le dernier très choqué.

Cinquante ans après Robert Bisson se souvient encore des points de suture qu'on lui fit à Caen sans anesthésie. Les ans n'ont pas fait disparaître la cicatrice et il demeure la joue balafrée comme une de ces jeunes étudiants prussiens des anciens temps dont le sport favori était de se battre avec des fleurets non mouchetés, les cicatrices au visage étant le garant de leur stupide vaillance.

« Le soir l'ambulance ramène trois morts allemands, ramassés près de l'hôpital. Les yeux déjà dévorés par les vers. Nous les avons fouillés pour prendre leurs papiers et les ajouter aux dossiers des tués.

Des tranchées avaient été creusées dans le potager. Nous y enfouissons ces morts, les uns derrière les autres. Je dis les prières à haute voix, mais l'émotion qui nous étreint tous m'a empêché de les finir. »

couleurs du Vatican, Canadiens et Allemands devant savoir que les basiliques de France appartiennent au Pape et ne pas bombarder l'édifice.

- Je lui ai dit : préparez vos bagages, une ambulance passera les prendre pendant une période d'accalmie, vous et les sœurs vous vous y rendrez à pied. Il y avait déjà dans la crypte des réfugiés que je rassure en leur apportant des provisions et des médicaments. Afin que la congrégation conserve un semblant de clôture, il est convenu que les carmélites occuperont le côté droit, le peuple restant à gauche. Détail amusant, Mère Agnès était petite, Jacques Potin est grand. Pour s'entretenir avec lui, elle montait trois marches pour être à hauteur de son oreille afin de ne pas élever la voix et être entendue des autres, leurs propos étant pessimistes quant aux jours à venir.

Lettres écrites à sa mère :

« Ma chère maman, ne pouvant plus t'envoyer de lettres, je ferai tous les jours un petit journal que je te ferai parvenir dès que ce sera possible. Hier 18 août on est venu me dire que Saint-Pierre-des-Iles est sous les obus. N'étant pas certain que le poste de secours voisin fonctionne, j'y vais en bicyclette. Un avion pique, j'agite mon casque : il remonte, j'ai eu chaud. »

On le comprend, les souvenirs du mitraillage, sur la route de Pont-l'Evêque, ne remontent qu'à la semaine précédente.

« J'arrive à Saint-Pierre où des obus étaient tombés la nuit et le matin mais sans dégâts. Je vois le curé de Saint-Pierre qui a 32 ans, faisant l'infirmier pour les trois communes. Un type épatant, je collationne avec lui et repars, non sans avoir entendu sans arrêt la mitraille. A un kilomètre de chez lui, deux avions m'aperçoivent sur la route. Ils piquent ; j'agite encore mon casque, mais ils continuent à descendre. Je lâche mon vélo et me précipite dans le fossé, corps réduit au minimum et vlan ... deux dégelées. La poussière, l'herbe qui vole, les feuilles qui m'entourent. Ma bicyclette abandonnée sur la berme a tout pris. Je me relève sans rien, mais égratigné par les ronces et ma chemise déchirée de partout avec une estafilade dans le dos.

Rien de grave, une griffure légère que je sens à peine. Est-ce une balle ? Je rigole tout seul d'être passé ainsi au travers »

Rire nerveux qui ne l'empêche pas d'avoir la trouille pour le proche avenir.

19 août

Les secouristes bénévoles transportent, à la Chapelle-Yvon, une jeune femme qui a besoin d'un curetage.

« Nous sommes constamment survolés. Nous agissons drapeau et casque ; ils tournent mais ne tirent pas. Notre tâche était d'emmener dans les hôpitaux de fortune les blessés qu'on ne pouvait traiter sur place à la Chapelle-Yvon.

Là était une simple antenne de la Croix Rouge, avec le Professeur Fèvre et Mme de Montferrand, née Rohan. A Ouilly-le-Vicomte était une deuxième antenne où s'était replié l'hôpital de Lisieux. »

Au matin du 19 août, Jacques Potin avait voulu aller à Orbiquet près d'Orbec pour chercher de l'alcool pour les soins. Il ne faut pas croire qu'il était le seul à avoir peur. Le chauffeur qui devait le conduire avait encore plus peur, aussi inventa-t-il quantité de prétextes pour que la voiture ne démarre pas. Alors Jacques Potin, dans la lettre destinée à sa mère, écrit : « j'ai rouspété dur comme je sais le faire et j'ai eu la voiture sur le champ ! »

Arbres en feu comme d'immenses sapins de Noël embrasés, cadavres de voitures flambant sur la route ? Inouï à voir ? Serait - ce la base de lancement de V1 disparaissant à son tour par le feu ?

A Bernay, loin des zones de combats, la vie est pourtant devenue infernale du fait des avions. Tous passent leurs journées et leurs nuits dans les abris. Cela n'empêche pas M. Gallant d'offrir un solide dîner à ses visiteurs lexoviens . Ceux-ci, Jacques Potin et son chauffeur, ne reprennent la route que vers 22 heures, mais ils ont chargé avec eux des objets de première nécessité qui manquent à la Croix Rouge de Lisieux : biberons, tétines, layettes, farine, lait concentré.

Dans la population hébétée, aux cheveux dressés tout droit sur la tête par la peur, il y a les bébés que les déflagrations ne font même pas tressaillir. Mais l'usine lactifère qu'est le corps d'une maman ne fabrique plus de lait et les « gougouttes » sont en panne sèche ; il faut nourrir les bébés.

Bernay- Lisieux ? un saut de puce ! Oui, mais souvenez-vous, à cause du black-out, les phares, obturés de bleu, n'ont qu'une horizontale d'un centimètre de haut, pour laisser passer la lumière. La route est encombrée de convois. La voiture de la Croix-Rouge se retrouve au fossé. Pas de SS en vue. Les tringlons allemands sont débonnaires, habitués aussi à obéir quand les ordres sont donnés sur le ton qui convient. Sous l'égide du drapeau de la Croix-Rouge qu'il n'a garde de lâcher, Jacques Potin arrête, de son autorité un camion et se fait dépanner par les fridolins. Retour par Franval où il aimerait se reposer avant de regagner Lisieux. Mais là nouvelle palabre. Les Allemands survivants du cantonnement du bois, chassés par le feu, entendent occuper la ferme. Là encore, le drapeau de la Croix-Rouge couvre le bâtiment de son aura internationale. Merci M. Dunant !

20 août

« Nuit calme quoiqu'en disent les fermiers. Le foyer du gazogène n'ayant été allumé qu'à 7 h 30, la combustion ne donne suffisamment de gaz que pour partir à 8 heures. Trop tard à mon goût. »

Se souvenir que faute de carburant, les autos fonctionnent grâce à des gaz produits par un foyer casé à l'extérieur de l'avant. Le terme de chauffeur, conservé abusivement au lieu de conducteur, en a repris tout son sens.

« Il pleut. La route est bonne. Je retrouve le Centre avec de nombreux carreaux cassés, Lisieux ayant de nouveau été bombardé. Tout le monde a passé une partie de la nuit à la cave. A 10 heures : messe. »

Messe dite par qui et où ? Jacques Potin ne se souvient plus.

« 21 heures : journée très calme, tirs de barrage seulement contre les avions. »

La libération de Lisieux

21 août

« Nuit très calme, réveillé seulement par une inondation qui venait du plafond de ma chambre. J'écope et vide deux brocs. Le docteur ne s'est même pas réveillé. Il pleut. »

Quel est ce docteur qui surgit ici et dont Jacques Potin n'a jamais fait mention ?

Toujours en vue de l'évacuation des blessés, il retourne à Bernay avec le chauffeur et Mlle de Pauniat. Le canon tonne. Les obus tombent sur la ville.

« Départ à 10 heures. Route très bonne et rapide pour l'aller. Retour à 8 heures du soir, très dur, à cause du nombre de convois. »

22 août

« Couché à l'abri de la cave. L'artillerie tonne. Les brancardiers amènent des blessés anglais. Combats de rue, on ne sort pas. Le pont saute. »

Etant allé faire un tour dans le parc, j'aperçois un casque anglais émergeant d'un trou. Je fais de grands signes avec mes bras, pour prouver ma bonne volonté et que je ne suis pas armé. Le casque émerge du trou avec une tête dessous. C'est un canadien. Le premier. Comment faire croire aux autres que j'ai vu un canadien ? Il me donne un paquet de cigarettes.

A quatre heures, on aperçoit les premiers Anglais qui étaient au bout de la rue, de l'autre les Allemands.

Tout le monde est excité.

23 août

« Nuit très agitée par le canon, les obus sifflent très fort, ils tombent près du Centre. La ville aux trois quarts anéantie est brûlée en partie par les Allemands

A huit heures on nous demande une ambulance, des femmes conductrices y vont et se trouvent prises entre les Anglais et les Allemands au plus fort des combats de rues. Elles sont obligées d'abandonner la voiture. Mais Bruno Morane, cousin de François Desmarais, reprend le volant et je ne sais comment réussit, sans une égratignure, à ramener l'ambulance avec sept blessés anglais. C'est inouï que le miracle soit passé là.

J'indique aux Commandants anglais de ne pas tirer sur les hôpitaux de fortune, la basilique et autres. Pendant ce temps, un capitaine français venait d'être blessé dans les ruines où on se battait ; on demande des brancardiers.

Le docteur, le chef des secouristes et moi-même y allons. Les balles heureusement s'arrêtent à notre passage. Le blessé est mourant et râle. On l'emmène en retraversant la ligne de feu, mais on ne tirait toujours pas, sauf devant et derrière.

A 11 heures on redemande de nouveau des brancardiers. J'y retourne avec des camarades qui je crois étaient très courageux. Moi, entre nous, j'avais l'exemple à donner, mais j'étais très angoissé... C'était un Français de la Résistance, tué. On y va avec le drapeau de la Croix-Rouge. On voit les Allemands d'un côté, les Anglais de l'autre, on ramasse le mort, place Thiers, avec une blessure mortelle au dos ».

Semblable à tous les jeunes, Jacques Potin s'il avait été antérieurement confronté avec la mort, c'était des cadavres munis de l'extrême onction et couchés sur leur lit. Autre chose ici, sa sensibilité a frémi, mais il refuse de s'attendrir et s'en tire par une quasi pirouette :

« on ramasse le mort, il baignait dans le sang, sang encore chaud, travail pénible, et on revient sans encombre. »

Le Dr Albert Degrenne, maire de Lisieux, contrairement à son homologue de Pont-l'Évêque qui faisait de l'aquarelle, à l'abri dans un village voisin, tandis que sa cité brûlait, était resté au cœur de son Lisieux ravagé pour porter assistance à ses administrés dans le malheur.

Dans l'après-midi du 23 août, dans son quartier où se concentrait la dernière résistance de l'ennemi, il fut gravement blessé par des éclats d'obus provenant des batteries alliées.

24 août, mercredi

« Couché encore dans l'abri, ça mitraille et canonne toujours ; un obus tombe devant la maison et démolit le reste des vitres.

A 8 heures, deux types français, miliciens germanophiles, nous menacent d'un revolver sous le nez, voulant réquisitionner une ambulance, (pour se sauver sans doute). Je m'y oppose énergiquement. Ils me bousculent. J'appelle à l'aide. Sans oser tirer, ils repartent bredouilles, mais en nous insultant.

Un général allemand, parlant un français très correct, me propose sa reddition et celle des troupes qui lui restent.

Je lui réponds je ne suis que le représentant de la Croix-Rouge et n'ai pas pouvoir pour l'accepter. Il me laisse un jerrican d'essence. Je ne sais pas ce que cet homme est devenu. Ce n'était pas un nazi. Les Allemands sont partis de la ville. On vient de tous côtés nous demander des ambulances. Je vais avec la première, près de la basilique où il y a cinq grands blessés abandonnés depuis deux jours. Personne n'avait pu me prévenir. Odeur atroce et ce n'est pas peu dire. Bras arraché, main coupée, moitié d'une épaule emportée, etc.

Je reviens. La conductrice de la deuxième ambulance est souffrante. Je saute dans la voiture, prends une infirmière et fais ainsi la navette, ne m'arrêtant qu'un quart d'heure pour manger, à trois heures.

Les secouristes sont des types épatants. Nous sommes retournés dans l'après-midi vers les lignes où il n'y avait plus de traces de bataille quoique les Anglais avançassent doucement avec leur fusil pointé.

Dure journée, tristesse pour tous ces blessés et ces morts ».

25 août

« Nuit toujours passée dans l'abri, suivant le conseil que m'a donné le commandant britannique installé à Lisieux : il craint des bombardements allemands, en retour.

Tout s'est bien passé, nous sommes libérés, mais la route de Lisieux vers Paris est bourrée de mines.

Quelques jours plus tard un nouveau sous-préfet arrive, nommé depuis le 23 août. Il se nomme Max Maurin et réside dans une villa, à droite, sur la route menant à Pont l'Evêque. Je vais le voir et lui remets les pouvoirs que j'avais eus du précédent sous-préfet ».

1^{er} septembre 1944

« Je n'ai plus rien à faire à Lisieux. Je repars à Paris. La guerre est loin d'être finie, je m'engage comme auxiliaire au 19^{ème} train. En raison de mes responsabilités à Lisieux, je suis intégré dans la D.M.M. avec la général de Lattre de Tassigny dans une antenne chirurgicale de première ligne et je reçois la Croix de Guerre et la médaille militaire. »

Madame Elisabeth Marie

L'AUTOMOBILE

Aux époques d'occupation 1940-1944

Et d'après guerre 1944-1948

Pendant ces périodes, il est vrai que les moyens de transport furent sérieusement réduits et contrôlés. Il en découla des conséquences qui, maintenant peuvent paraître surprenantes, je vais vous en donner un aperçu :

1939. Dès la déclaration de guerre en septembre 1939, l'armée française réquisitionna quelques voitures et camions.

1940. Après la défaite, l'armée allemande récupéra certains des véhicules ayant servi à l'armée française et réquisitionna une partie du parc automobile ; ayant une préférence pour les Citroën traction avant. Il y avait encore des véhicules civils en état de marche, mais il fallait pouvoir les faire rouler ; ce qui n'était pas une mince affaire.

L'administration exigea que tous les véhicules soient déclarés et donna des autorisations de circuler pour des jours désignés, attribua des bons pour obtenir une légère quantité d'essence.

Certains automobilistes décidèrent de soustraire leur voiture à la déclaration de possession et à la réquisition par l'armée allemande en les cachant dans des granges sous des fagots ou du foin.

Il devint de plus en plus difficile de se procurer des pneus, des chambres à air, des batteries et toutes pièces de maintenance ; là aussi l'obtention de ces articles passait par la distribution avec parcimonie de bons d'autorisation d'achat.

Les phares devaient avoir un cache ou une couche de peinture noire couvrant le verre, avec une fente de 5cm à 8cm de long et 1cm de haut laissant passer un rai de lumière afin de ne pas être repéré par l'aviation.

Je pense qu'une grande partie de la production industrielle automobile était réservée pour l'armée allemande et qu'une grande partie des matières premières n'arrivaient plus chez nous.

Mais la circulation automobile n'était pas inexistante, elle était plus rare.

Alors la bicyclette était largement employée mais rencontrait également des problèmes dus aux restrictions de pièces de rechange, comme les pneus et chambres à air délivrés contre la remise de bons fournis par la préfecture.

Le cheval était aussi un sérieux « remplaçant » des engins à moteur ainsi que le chemin de fer qui circulait avec quelques risques d'attaques aériennes ; généralement un convoi comportait un wagon plateau équipé de canons de DCA.

Afin de vous donner une idée des réglementations, en voici quelques extraits :

1940 Commandature

Allocation de carburant

Voir pages suivantes

Pendant cette période, vous devez vous rendre compte qu'il était difficile de se déplacer en voiture.

Pour palier péniblement et partiellement, des énergies de substitution se trouvent avec le gazogène, parfois l'alcool et rarement le gaz de ville.

Pour vous éclairer sur le fonctionnement du gazogène, voici le récit commenté **par Monsieur Timmerman Robert ayant vécu cette époque chez ses parents M. et Mme Timmerman Gustave, grainetiers rue de Lisieux à Livarot.**

«1939. Déclaration de la guerre, le personnel de M. Timmerman Gustave se trouve mobilisé, donc plus de chauffeurs.

C'est donc à 15 ans et demi que M. Timmerman Robert conduit un camion chargé de grain sans permis de conduire sur le trajet de la gare de Livarot au moulin de la Pipardière pour produire de la farine destinée aux animaux, avec l'autorisation de la gendarmerie.

1940. L'armée française en mai 1940 réquisitionne chez M. Timmerman une camionnette Citroën pour effectuer un repli stratégique.

En juin 1940, il apprend que cette camionnette est abandonnée à Saint-Fraimbault dans l'Orne, dans un parc regroupant du matériel de guerre de l'armée française. Il va la chercher et la ramène en remorque à Livarot.

Arrive l'armée allemande avec réquisition de véhicules automobiles et pénurie d'essence.

Robert avec la camionnette retrouvée à Saint-Fraimbault va à Honfleur à la Compagnie pétrolière Desmarais prendre livraison de 1 000 litres d'essence, avec bons d'essence et laissez-passer délivrés par les autorités.

Il obtient le permis de conduire à l'âge de 16 ans étant né en 1924, suite à une dérogation.

L'essence étant contingentée, M. Timmerman monte en 1941 un premier gazogène sur une camionnette Citroën C4G de 1 000kg de charge utile.

1942. Un second gazogène est monté sur un camion Ricker de 5 tonnes de charge utile provenant de l'armée américaine, laissé en France en 1918 ; toujours en 1942, un troisième gazogène est monté sur une Matford V 8 conduite intérieure et à la Libération un quatrième gazogène sur une autre camionnette Citroën C4G.

Voyons le principe de fonctionnement d'un gazogène qui consiste à produire du gaz combustible à partir de bois ou de charbon de bois (une petite usine).

L'utilisation de ce principe, indispensable pour rouler n'est pas simple ; avant la mise en route, il est nécessaire de prévoir une heure de préparation (sans le nettoyage du filtre qui demande cinq heures, ceci une fois par semaine), mettre le combustible dans la chaudière, l'allumer et activer sa combustion avec la mise en route du ventilateur, attendre la formation de gaz et vérifier s'il est de bonne qualité en l'enflammant.

Le gaz étant de bonne qualité, procédons à la mise en route du moteur, soit au démarreur si les batteries sont bien chargées et pas trop usées, soit à la manivelle «ce qui réchauffe en hiver, et attention au retour de manivelle », ne pas oublier de mettre la manivelle d'allumage en position retard ou certains chauffeurs prévoyants et ayant une côte, profitent de cette dénivellation pour prendre de la vitesse et embrayer au moment opportun.

1944. Le débarquement ;

A cette époque, cette première camionnette Citroën retrouvée à Saint Fraimbault est de nouveau prise mais cette fois par les Allemands SS. Nous la retrouvons dans un parc de matériel à Orbec en compagnie d'un camion Renault de 3,5 tonnes de charge utile, acheté neuf et équipé d'un gazogène par la fromagerie Georges Bisson.

Avec l'aide d'un feldgendarme basé à Livarot et d'un interprète nous allons à Orbec pour prendre les deux véhicules. L'officier SS nous dit qu'il n'a pas d'ordre à recevoir d'un feldgendarme, mais il nous remet tout de même les véhicules. »

M. Timmerman Robert nous a confié les photos et décrit par un schéma le fonctionnement d'un gazogène que vous trouvez en fin d'article.

Voici maintenant le témoignage de Monsieur Bisson Jacques, fabricant de fromages de Livarot à cette époque.

1939. L'armée française réquisitionne quelques véhicules, mais la circulation reste libre et sans contrainte. Pour son travail, M. Bisson possède une camionnette Renault.

1940. Après l'invasion allemande, il transforme son véhicule pour utiliser de l'alcool comme carburant, l'essence devenant très rare. Les performances du véhicule sont modestes et pour la mise en marche du moteur, il est nécessaire d'ouvrir le robinet d'un petit réservoir à essence et dès que le moteur tourne le fermer et d'ouvrir celui du réservoir à alcool.

Cette voiture est munie d'un « ausweiss », permis de circuler délivré par l'intendance de la préfecture sous le contrôle des Allemands, pour les produits alimentaires, permettant de transporter les fromages blancs affinés achetés le lundi

au marché de Vimoutiers, le jeudi au marché de Livarot, à la gare et également pour le ravitaillement en sel et en laiches à Saint-Aubin-de-Thenay, près d'Orbec.

Par contre ce qui n'est pas permis, c'est le transport des résistants au moment de la libération, au château de Boullaye, près d'Auquainville sur ordre de M. Bozec.

A cette époque, la camionnette est utilisée pour le transport à Fervaques des corps de Madame Baudet et Monsieur Poisson, garde champêtre à fervaques, fusillés dans les bois du Billot par les Allemands ; ces deux personnes appartenaient à un réseau de la Résistance.

1945. Une fois libérés : nouvelle transformation de ce véhicule pour utiliser cette fois de l'essence, toujours contingentée mais en plus grande quantité.

Revenons en 1940. Les parents de Monsieur Bisson sont propriétaires d'une voiture Citroën traction avant. Réflexion faite, plutôt que de la remettre aux autorités allemandes, ils la cachent dans un garage de l'hôtel de Paris et démontent les roues.

Les soldats allemands occupent cet hôtel et réquisitionnent ce véhicule et sous la menace obligent Monsieur Bisson à leur remettre les roues.

Témoignage d'un fromager et exploitant agricole d'une petite commune de la région.

1939. L'exploitant travaille uniquement avec des chevaux, particulièrement pour le ramassage du lait, afin de fabriquer du fromage de livarot ; suivent la déclaration de guerre et la réquisition de chevaux. Donc plus de possibilité de transport, d'où l'achat d'occasion d'une automobile Renault KZ Torpédo de charge utile de 500kg, qui rapidement transformée en camionnette plateau avec quelques planches pour les besoins du travail.

1940. Invasion allemande. La Renault est fatiguée, il faut s'en séparer, pour l'achat d'occasion au Billot d'une camionnette Chenard et Walker de 500 kg de charge utile. La pénurie d'essence arrivant, elle est transformée pour l'utilisation d'alcool comme carburant, avec, se souvient le propriétaire, la nécessité de monter un petit bidon équipé d'un robinet goutte à goutte pour alimenter le mélange gazeux à base d'alcool, afin de graisser les têtes de piston et les queues de soupapes.

Puis proposition d'achat d'un camion Chanard et Walker neuf de 1500 kg de charge utile au titre de ravitaillement alimentaire qui fonctionne à l'essence ; il est aussitôt transformé en système à gazogène à Lisieux par le dépositaire Gohin et Poulenc, spécialiste du gazogène à charbon de bois.

L'utilisation pose bien de problèmes, par exemple : pour effectuer le ramassage du lait qui se fait le matin avec ses brouillards ; l'humidité encrasse rapidement les filtres, d'où l'obligation de les nettoyer régulièrement et en cas de goudronnage de les changer. Par temps sec, beaucoup moins de problèmes. Ce Chenard et Walker est équipé d'un moteur 2 cylindres, 2 temps à graissage indépendant fourni par un

réservoir à huile incorporé au moteur, et, technique assez nouvelle une carrosserie à cabine avancée.

L'entretien du camion se fait au garage Souchet à Livarot qui est partiellement réquisitionné par les Allemands d'où cohabitation obligatoire.

A noter que ce véhicule est le seul de la petite commune ayant un permis de circuler.

La conduite, hors celle que nous connaissons actuellement nécessite un certain doigté pour doser les quantités de gaz avec l'arrivée d'air pour obtenir le meilleur rendement possible (malgré tout faible) en jouant avec les deux manettes de gaz et d'air.

Le propriétaire se souvient avoir fabriqué son propre charbon de bois avec un four métallique de marque Citroën en forme de dôme d'un diamètre de base de 2,50 mètres sur 1,50 mètres de hauteur et quelques ouvertures munies de volets.

Août 1944. Nous voici libérés et cela peut paraître bizarre, mais presque tous les produits contingentés pendant l'Occupation restent soumis aux réglementations mais fini les permis de circuler pour des jours désignés.

Au moment de l'invasion allemande, vous savez que certains automobilistes avaient caché leur véhicule. Eh bien nous les retrouvons après quatre années d'immobilisation ; certains sans problème pour la remise en route, d'autres avec quelques mauvaises surprises, telles que pistons et soupapes grippés, réservoir à essence oxydés, freins inefficaces jusqu'à des souris dans les sièges. Enfin tout cela se remet en état de rouler ; encore faut-il de l'essence et bien souvent des pneus, mais le système « d » le marché parallèle et les revendeurs qui négocient avec les soldats américains gardiens d'énormes stocks de leur armée, alimentent ces voitures qui reprennent du service.

Autre possibilité pour rouler : l'achat de véhicules aux services des domaines qui négocient le matériel des parcs rassemblant les véhicules abandonnés par l'armée allemande ou restés dans la nature. Voitures achetées dans l'état où elles de trouvent, souvent avec des impacts de mitraille et aussi des parties mécaniques à réparer. Mais de toutes façons le problème d'approvisionnement de carburant, de pneus, de batteries et de pièces détachées reste le même et le recours au gazogène est encore fréquent.

Pour terminer ces quelques souvenirs sur l'emploi de l'automobile pendant les périodes de restrictions, il faut rappeler qu'une des conséquences de cette guerre sont les crevaisons, très mal venues et très fréquentes à cause des nombreux éclats de mitraille jonchant les bordures de route.

Jean Duval

<p>Nous remercions pour leur participation : Monsieur Timmerman Robert de Livarot Monsieur Bisson Jacques de Livarot Monsieur le fromager exploitant agricole d'une petite commune des environs de Livarot.</p>

Ordonnance concernant la circulation des véhicules civils à moteur (automobiles, motocyclettes et autres véhicules à moteur)

Du 15 août 1940

§ 1.

La circulation de véhicules à moteur civils ne sera accordée qu'aux transports d'une utilité publique, c'est à dire aux transports urgents, nécessaires aux besoins vitaux.

§ 2.

A partir du 5 septembre 1940, les véhicules à moteur civils ne pourront circuler que si les détenteurs de ces véhicules ont obtenu une autorisation spéciale du préfet compétent, soumise à l'assentiment du Feldkommandant. L'autorisation ne pourra être délivrée que quand la circulation sera d'une utilité publique (voir § 1).

L'autorisation est révocable de tout temps, elle devra être retirée sur la demande du Feldkommandant.

§ 3.

Seront exemptés des prescriptions du § 2 :

a. Les tracteurs servant exclusivement aux besoins agricoles,

b. Les véhicules à moteur utilisés par les réfugiés qui retournent, jusqu'à l'arrivée des réfugiés dans leur foyer.

§ 4.

Les conducteurs de véhicules à moteur seront tenus de porter sur eux une attestation du préfet relative à l'autorisation qu'ils devront présenter sur demande aux employés compétents. Un certificat du préfet relatif à l'autorisation devra être attaché aux véhicules à moteur _sauf les cycles à moteur_ à un endroit bien visible du côté intérieur de la glace du pare-brise. En sera responsable, outre le conducteur, le détenteur du véhicule.

§ 5.

Tout changement aux véhicules à moteur, voire même à ceux non autorisés selon § 2, qui ferait cesser ou diminuerait leur emploi, sera interdit.

§ 6.

Le règlement concernant l'admission de véhicules à moteur à la circulation publique reste en vigueur.

§ 7.

Sera puni d'emprisonnement et d'une amende ou de l'une de ces deux peines, celui qui contreviendra aux prescriptions de cette ordonnance. Des véhicules à moteur, qui, à l'encontre des prescriptions de cette ordonnance aurait été utilisés ou changés, pourront être confisqués par les Feldkommandanten compétents.

1943 Préfecture

Recensement général des bicyclettes de la population civile française.

22 janvier 1943

J'ai l'honneur de vous informer que le Gouvernement étudie actuellement, avec des services du Militärbe fehlshaber, les moyens d'éviter les graves conséquences qu'entraîneraient les réquisitions massives des bicyclettes susceptibles d'être ordonnées à la suite du recensement d'octobre dernier.

En attendant la conclusion des négociations en cours, M. l'Ambassadeur de France, Délégué général du Gouvernement français dans les territoires occupés, a prescrit

d'exempter la réquisition de bicyclettes appartenant aux prisonniers de guerre soit rapatriés, soit encore en captivité.

Des instructions en ce sens ont été données, par mes soins, aux Ingénieurs TPE, auxquels ont été transmis les états fournis par les communes.

Pr le Préfet, le Secrétaire Général :

J. Fauconnier.

Demande d'autorisation d'achat de pneus de vélo par les gendarmes.

29 janvier 1943

J'ai l'honneur de vous informer que M. le Répartiteur Chef de la Section du Caoutchouc vient de décider, qu'à l'avenir, aucune demande d'autorisation de pneus de vélos des Légions, Compagnies, sections ou brigades de gendarmerie, ne devrait plus être satisfaite sur le contingent départemental.

En conséquence, je vous serais obligé de ne plus délivrer de formules imprimées aux gendarmes qui vous en feront la demande.

Pr le Préfet, le Secrétaire Général :

J. Fauconnier.

Transports funéraires en automobile

5 mars 1943

Des instructions en date du 13 janvier 1943 de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, interdisent désormais tout transport de corps par automobile, quel que soit le carburant utilisé, dès lors que ce transport est à destination d'un cimetière autre que celui qui dessert normalement la commune où le décès a été constaté.

Des dérogations pourront être accordées dans certains cas exceptionnels (par exemple lorsqu'un habitant de la campagne meurt à l'hôpital de la ville voisine) et uniquement pour des véhicules à gazogènes, par le Service de la Circulation et du Roulage.

Pr le Préfet, le Secrétaire Général

JP. Abeille

Retrait des permis de circuler « M »

9 avril 1943

Quelques Maires n'ont pas encore restitué le permis de circuler spécial « M » qui leur avait été délivré pour l'exercice de leurs fonctions.

J'ai l'honneur de vous confirmer que ces laissez-passer ne sont plus valables.

Dans ces conditions, j'invite ceux d'entre vous qui ne l'auraient encore fait, à adresser, sans délai, au Service du roulage le permis « M » qu'ils détiennent encore.

Pr le Préfet, le Secrétaire Général

JP. Abeille

1946 Préfecture

Recensement automobile

11 mars 1946

Voir page suivante

Dénombrement de voitures particulières dites «de tourisme » en état de marche

Déclaration du 11 décembre 1946

Voir pages suivantes

1948 Préfecture

Règlement d'utilisation des automobiles

Ière Division

4^e Bureau

Recensement automobile

CAEN, le 11 Mars 1946

Le PREFET du CALVADOS

à Messieurs les MAIRES et COMMISSAIRES de POLICE du
DEPARTEMENT,

Le Gouvernement envisage le rétablissement de la liberté de circulation automobile.

Cette mesure ne manquera pas d'avoir des répercussions sur l'économie générale du Pays.

Pour évaluer l'importance de ces répercussions, il est indispensable de connaître :

- 1^o) le nombre de véhicules automobiles dits de tourisme qui pourraient être mis en circulation au moment du rétablissement de la liberté ;
- 2^o) le nombre de motocyclettes, avec ou sans side-car, et de vélomoteurs ;

Un dénombrement immédiat de ces véhicules est donc nécessaire.

En conséquence, conformément aux instructions ministérielles, les propriétaires de véhicules dont-il s'agit déposeront une déclaration (modèle A ou B, selon le genre de véhicule) suivant modèle ci-joint, au Commissariat de Police et dans les Communes où il n'existe pas de Commissaire de Police, à la Mairie de leur domicile.

Cette déclaration devra être souscrite par tout propriétaire d'une voiture particulière dite de tourisme en état de marche et non munie actuellement d'une autorisation de circuler permanente, qui désire circuler avec cette voiture.

Ladite déclaration, à produire en double exemplaire, devra être établie également par les propriétaires de motocyclettes et de vélomoteurs qui sont dispensés, par l'arrêté interministériel du 30 Janvier dernier, de l'autorisation de circuler.

Elle ne devra être faite que si le véhicule est réellement en état de rouler, c'est-à-dire, s'il comprend l'intégralité de ses organes moteurs et directeurs (moteur capable de fonctionner, équipement complet de pneus, freins en bon état).

Elle précisera le lieu de stationnement du véhicule.

Les formulaires de déclaration :

- modèle A pour les voitures de tourisme ;
 - modèle B pour les motocyclettes et vélomoteurs,
- seront mis à la disposition des propriétaires de véhicules dont-il s'agit par vos services qui seront approvisionnés par mes bureaux.

En même temps qu'ils déposeront leur déclaration, les propriétaires intéressés devront vous présenter la carte grise et le volet C afférents à leur véhicule ou, pour les vélomoteurs ancien modèle, le volet 3 de la déclaration de propriété.

Mention de la déclaration devra être faite par vos soins tant sur la carte grise que sur le volet C par l'apposition d'un cachet portant la date de la déclaration.

Les déclarations devront être souscrites avant le 20 courant.

Elles devront être enregistrées et revêtues du cachet de vos services. Vous aurez à m'adresser un exemplaire de ces déclarations sous bordereau récapitulatif, étant entendu que l'autre sera remis au déclarant.

Le cahier d'enregistrement et le bordereau devront mentionner le nom du déclarant, le numéro d'immatriculation et la puissance de la voiture. J'insiste sur ce point que les voitures de tourisme qui circulent actuellement sous le couvert d'une autorisation permanente ne doivent pas faire l'objet d'une déclaration.

Toutes les déclarations déposées à vos services devront m'être adressées avant le 25 Mars dernier délai, sous le timbre ci-dessus.

Le Préfet
P. DAURE

Règlement d'utilisation des automobiles

Extrait du Guide du rationnement des produits industriels de consommation

10 janvier 1948

VOITURES AUTOMOBILES NEUVE

(Particulières, de liaison ou de tourisme)

Toute personne ou société désirant acquérir une voiture neuve doit établir une demande sur papier libre, l'adresser, après visa de l'organisme professionnel dont elle relève, au Ministère auquel ressortit son activité.

Tous les Ministères, sans exception, disposent d'un contingent de voitures neuves, qu'ils répartissent trimestriellement entre leurs ressortissants après étude de chaque dossier.

La revente de ces voitures est interdite avant un délai de deux ans ; il ne peut être accordé aucune dérogation (sauf cas très particuliers, décès, par exemple). Les demandes doivent alors être adressées, par écrit, au Ministère de l'Economie Nationale.

VOITURES D'OCCASION. — Il est rappelé que la loi n° 47-1306 du 16 septembre 1947 (J. O. du 17-9-1947) a rendu la liberté des prix aux voitures et véhicules automobiles d'occasion. En conséquence de ces dispositions, il n'est plus délivré d'attributions prioritaires pour l'achat de voitures auprès de l'Administration des Domaines.

PNEUMATIQUES AUTOS

1° Les chambres à air autos de catégorie utilitaire (camionnettes, mi-lourd, lourd et extra-lourd) peuvent être achetées et vendues librement, sans titre de répartition, depuis le 19 juillet 1947 (Décision K 34 du 27 juin 1947). Les bandages pleins, quels que soient leur diamètre et leur destination, sont de vente libre depuis le 7 novembre 1946 (Décision K 24 du 30 octobre 1946).

2° Les usagers qui ont besoin de pneumatiques de remplacement, pour assurer l'entretien ou le rééquipement de leurs véhicules en circulation (besoins personnels ou professionnels) doivent présenter leurs demandes au service ou organisme « sous-répartiteur », désigné par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département dans lequel les usagers exercent leur activité.

Le bénéficiaire d'attribution reçoit ses « tickets d'achat » du service ou organisme auquel il a remis sa demande. Ces tickets doivent être remis par le bénéficiaire au revendeur de pneumatiques de son choix, dans le délai de validité indiqué sur le titre de répartition, sous peine de nullité.

Au moment de la livraison du pneumatique neuf, le bénéficiaire est tenu de céder à son vendeur, au prix des déchets de caoutchouc, le pneumatique à remplacer.

Observation. — Aucune attribution de pneumatiques neufs ne peut être consentie pour le rééquipement de véhicules usagés destinés à la vente, après remise en état.

BATTERIES d'ACCUMULATEURS

de DÉMARRAGE

Les batteries d'accumulateurs de démarrage sont de vente libre, à condition que l'utilisateur puisse fournir, en échange, une vieille batterie, de capacité sensiblement analogue à celle de la batterie neuve qu'il désire acquérir.

Les utilisateurs n'ayant pas de vieille batterie à remettre en échange doivent demander un bon d'achat, sans remise de contre-partie, à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département où ils sont domiciliés.

COMMUNE
de *St Michel de Livet*

PREFECTURE DU CALVADOS

Instruction interministérielle du 5 Mars 1946

N° d'enregistrement : *9*

DÉNOMBREMENT DES VOITURES PARTICULIÈRES DITES « DE TOURISME » EN ÉTAT DE MARCHÉ

Je soussigné,

NOM :

Trounager

Prénoms :

Robert

Profession :

agriculteur

domicilié à

Saint Michel de Livet

Propriétaire de la voiture :

Gord

(1)

immatriculée sous le N° *566* *CP6*

non munie d'une autorisation permanente de circuler

de la Marque :

Gord

du type :

N° d'ordre dans la série : *215-219*

d'une puissance de

1/2 cv.

carrossée en :

tote

Certifie que cette voiture est équipée de pneus et de freins en bon état,
que son moteur est en état de fonctionner et qu'elle est capable de circuler (2).
et munie d'accumulateurs en bon état

Son lieu de stationnement habituel est (3) *St Michel de Livet*

Je déclare, en outre, que je ne bénéficie d'aucune allocation régulière
d'essence.

CERTIFIÉ SINCÈRE ET VÉRITABLE la présente déclaration faite
à *St Michel de Livet*, le *14 décembre 1946*

(Signature du Déclarant),

*Duplicata
rensis au déclarant*

(1) Indications de la carte grise.
(2) Indiquer si vous possédez des accumulateurs et en quel état.
(3) Adresse du garage public ou privé.

Cachet, le 21 mai 1946

DÉPARTEMENT DU CALVADOS

Commune de

PRÉFECTURE
du
CALVADOS

Le Chef du Service Départemental
des Carburants

Service Départemental de Répartition
des Produits du Pétrole et succédanés
Rue Arcisse-de-Caumont
(BARAQUEMENT)

à Monsieur le maire
de St Michel de Fréhel

Tel. 45-43

Demande d'Allocation exceptionnelle et unique de 40 litres de carburant-auto

(Décret n° 48-1196 et Circulaire du 16 Juillet 1948 (J. O. 25 Juillet, pages 7293 et 7294)

Je soussigné (nom et prénoms) *Hébert Raymond*
Profession : *Employé*
Domicile : *St Michel de Fréhel*
propriétaire de la voiture immatriculée n° *1739*
Type *C.6.F.* Marque *Bichon* Puissance *14 Chevaux*
demande à bénéficier de l'allocation de 40 litres d'essence prévue pour les non-prioritaires.

Je certifie que cette voiture est actuellement en état de marche et possède un équipement complet de pneus.

Je certifie également que je ne touche pour cette voiture ou tout autre matériel m'appartenant, aucune attribution de carburant de quelque organisme que ce soit, excepté au titre cycle à moteur.

J'ai noté que toute fausse déclaration de ma part est passible des sanctions prévues en application des lois des 27 août 1940 et 29 juillet 1943 et est susceptible d'entraîner la suppression de toute attribution d'essence dans l'avenir.

St Michel, le 10 Mai 1946

Certifié sincère et vérifique
(Signature)

R. Hebert

Tickets remis 10 mois août n° feuille 801-508
n° tickets 1-2-3-4.

Enregistré par *Mairie de St Michel de Fréhel*

(Cachet et date)



pour que Monsieur *Le Qui Dou Jean*
puisse bénéficier de l'allocation des *101*
en exécution du Décret du 2 Août 1946,
il y a lieu de lui faire faire, en double
exemplaire, une déclaration de dénombrement
dans les conditions précisées aux Bulletins
départementaux ci-après :

- B.D. n° 109 du 10 septembre 1946
- B.D. n° 111 du 17 septembre 1946
- B.D. n° 112 du 10 septembre 1946

En cas de non possession des imprimés
nécessaires, les demander à la Préfecture
1ère Division 4ème Bureau (Service Automobi-
le).

Le Chef du S.D.A.P. :

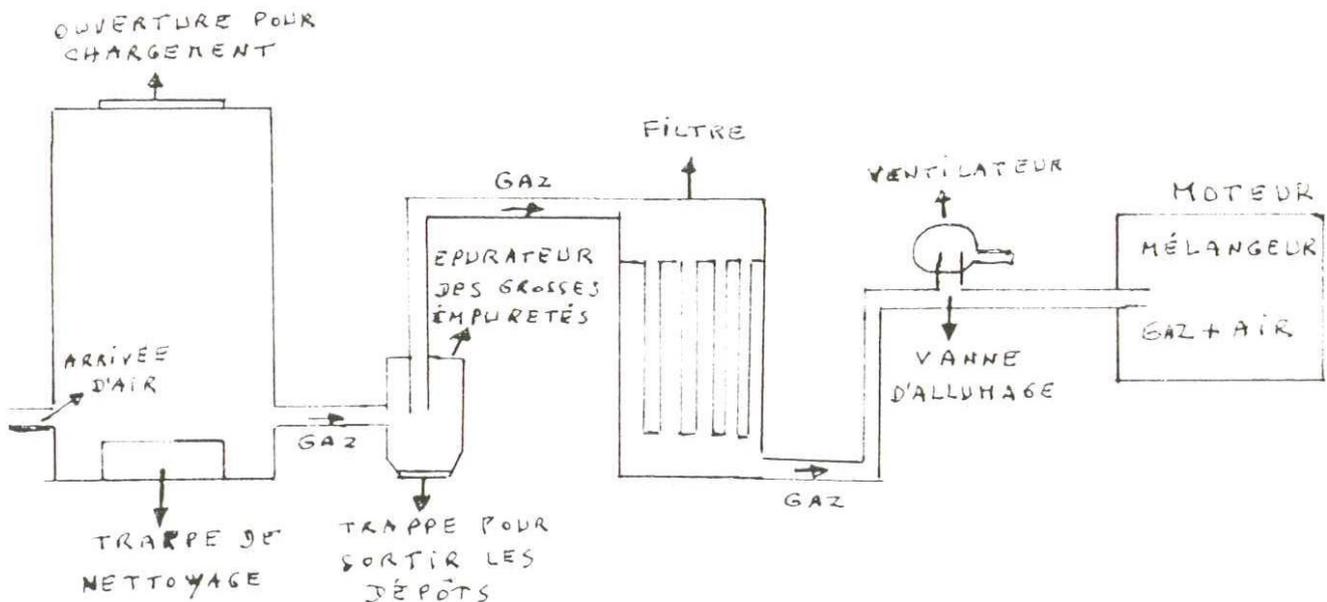


DESCRIPTION D'UN GAZOGENE

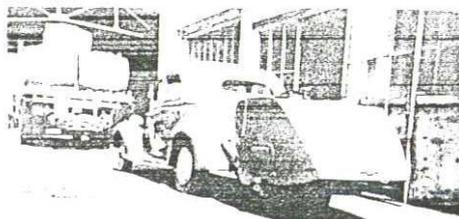
Composition d'un gazogène :

1. La chaudière ou marmite est remplie de bois ou de charbon de bois pour faire du gaz pauvre (Co)
2. Un premier épurateur élimine les grosses impuretés, c'est le détendeur appelé aussi cyclone
3. Un filtre destiné à purifier le gaz, c'est un récipient ou le gaz passe à travers des tuyaux en tissu serré (ou un produit filtrant)
4. Un ventilateur pour allumer le charbon et préparer le gaz.

Le moteur sera alors alimenté en gaz pauvre par un mélangeur réglant le mélange gaz et air.



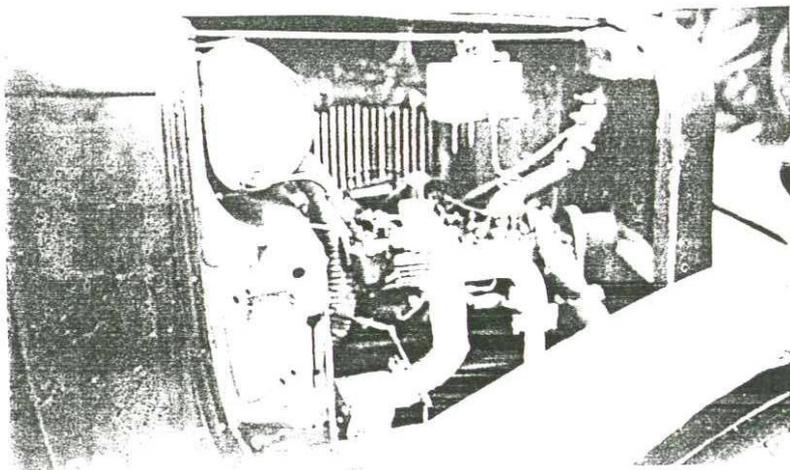
Véhicules à gazogène



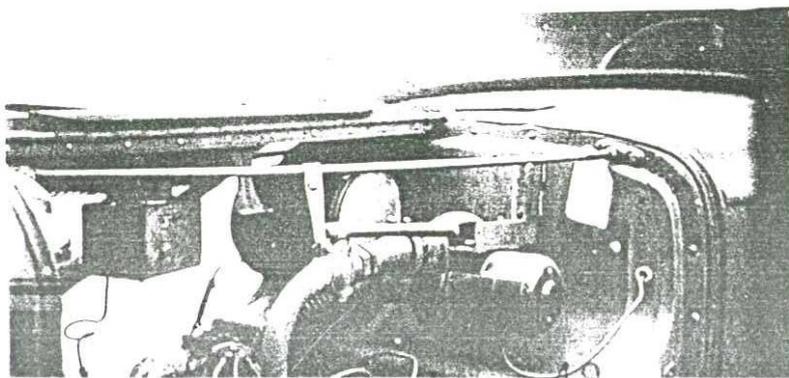
Voiture Matford
Equipée d'un gazogène
tracté



Camionnette Citroën
C4G
Equipée d'un gazogène



Vue du réservoir à huile
permettant le graissage
d'appoint



Vue du ventilateur
d'allumage du charbon
de bois par aspiration

NOTES ET ADHESION

La Société historique du canton de Livarot recherche des renseignements sur Marcel Lescène, Conseiller Général et Maire de Livarot de 1947 à 1953, ainsi que sur le laboratoire Lescène.



La Société Historique du canton de Livarot fait toujours appel aux personnes possédant des documents, soit pour un don, soit pour un prêt afin d'en réaliser une copie. Merci d'avance.

Pour tout renseignement, prendre contact au 02 31 63 58 69.

Pour adhérer à notre association ou pour recevoir le bulletin, il vous suffit de découper ou recopier l'encart ci-dessous :



BULLETIN D'ADHESION-ABONNEMENT

Nom

Prénom

Adresse

.....

Adhésion : 15 euros (abonnement compris)

Abonnement : 5 euros (2 bulletins) + 1,5 euros pour les frais d'envoi

Adresse : Société Historique du canton de Livarot

Maison des Associations

36 rue du GI Leclerc – 14 140 Livarot

NOTES (suite)

Madame Elisabeth Marie, qui prête sa collaboration au Bulletin historique du canton de Livarot, vient de publier un nouveau livre aux Editions L'Harmattan sous la signature de Noël Le Coutour.

Ce livre intitulé **Contes de Malice et Sagesse** est un recueil de fabliaux animaliers transmis oralement par les griots. Le lecteur découvre, entre autres, les histoires édifiantes du rusé Leuck-le-Lièvre et de bêta Boucki-le-Hyène, frères africains de Renart et d'Ysengrin.

Ursule le sanglier augeron dont Madame Marie a narré les frasques dans notre précédent bulletin, reconnaîtra son alter ego sous les traits du vieux phacochère éperdument amoureux de Gada-la-Gazelle...

Nous remercions Monsieur Ledru, antiquaire à Livarot rue Marcel Gambier qui a fait don à la Société Historique d'une douzaine de couteaux datant du début de 1900, vendu à l'époque par Monsieur Chemin, coutelier à Livarot.

Noms des communes du canton de Livarot

AUQUAINVILLE	LES AUTELS SAINT BAZILE
BELLOU	LA BREVIERE
LA CHAPELLE HAUTE GRUE	CHEFFREVILLE TONNENCOURT
FERVAQUES	HEURTEVENT
LISORES	LIVAROT
LE MESNIL BACLEY	LE MESNIL DURAND
LE MESNIL GERMAIN	LES MOUTIERS HUBERT
NOTRE DAME DE COURSON	SAINTE FOY DE MONTGOMMERY
SAINT GERMAIN DE MONTGOMMERY	SAINTE MARGUERITE DES LOGES
SAINT MARTIN DU MESNIL OURY	SAINT MICHEL DE LIVET
SAINT OUEN LE HOUX	TORTISAMBERT

Bureau de la Société Historique du canton de Livarot

Président	Michel Deleu	Vice-Président	Joël Coignard
Secrétaire	Jean Duval	Trésorier	Jean Claude Desblés
Membres : Mlle Claude Lechopier , Mrs Marcel Canet, Jean-Yves Meslé, Mr et Mme Dominique Olivier			
Téléphone : 02 31 63 58 69			

Commentaires sur la carte présentée

La carte reproduite en 4^{ème} de couverture, dans sa partie représentant la région de Livarot, est la carte de l'Institut Géographique National au 1/50 000^e, hachurée.

Encore en vente à la fin des années 1970 (La Normandie «profonde» fut parmi les dernières régions de France à bénéficier de la modernisation de la cartographie de l'IGN), elle constitue le dernier avatar de la carte dite «de l'état Major» qui date du 19^{ème} siècle.

Dès 1808, Napoléon avait chargé un certain Chevalier Bonne, Colonel du Corps des Ingénieurs Géographes, de préparer en détail les travaux nécessaires à la réalisation d'une carte destinée à remplacer celle de Cassini, datant de 1760, imprécise et à l'échelle de 1/86 400^e (ce qui ne simplifiait pas les calculs !)

Les travaux durèrent de 1818 à 1875 (et 1882 pour la Corse). La carte réalisée était à l'échelle 1/80 000^e, en noir et blanc. Le relief était représenté par des hachures, selon le principe «plus incliné, plus foncé».

Sans subir de modification, la carte fut agrandie au 1/50 000^e à partir de la fin du 19^{ème} siècle.

Par la suite, certains palliatifs furent adoptés pour la rendre plus lisible et mieux exploitable : des couleurs furent ajoutées (masses boisées en vert, cours d'eau en bleu, routes principales en rouges). Afin d'améliorer la précision de l'altimétrie, les courbes de niveau maîtresses furent ajoutées (en violette).

Tel est l'état dans lequel elle est présentée dans ce numéro. On remarquera en outre que si la planimétrie est rigoureuse, elle manque de mises à jour (voir l'agglomération de Livarot).

La modernisation nécessaire interviendra grâce au changement radical apporté par la carte «type 1922». Réalisée au 1/50 000^e, comportant six couleurs, le relief y est présenté par des courbes de niveau et elle est régulièrement mise à jour¹. Comme il a été dit, l'IGN qui depuis 1940 avait remplacé le service géographique de l'armée, n'en a doté le canton de Livarot que vers 1980.

Joël Coignard

¹ Les levées stéréophotographiques sont régulièrement effectuées par avion (l'IGN possède en propre une flotte aérienne) et complétées par des relevés sur le terrain.