

Courrier des lecteurs...

De Monsieur Michel MONGEOIS, professeur d'histoire à Nancy.

Ce fidèle lecteur nous adresse un extrait de cours dispensés, en 1880, à l'École Militaire Supérieure par le capitaine du Génie Laurent, sur le thème « *Fortification permanente : la nouvelle frontière franco-allemande après l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine au Reich allemand après le traité de Francfort de 1871 et le système Séré de Rivières* ».

L'intérêt de ce texte réside dans le fait qu'il relate des cours prononcés au moment de la construction des ouvrages Séré de Rivières alors même que ceux-ci ne sont pas encore tous terminés. De même, il évoque des projets qui, finalement, ne seront pas réalisés. On pourra se reporter à l'excellent article publié dans le n° 111 des Etudes Toulouses sous le titre : « *La boucle de la Moselle, un enjeu stratégique (1873-1914)* » écrit et illustré par Pascal THIEBAUT.

(...) Avant les travaux défensifs qu'on a entrepris, ils n'avaient (les Allemands) que l'embaras du choix pour la direction à suivre

1. La route de Thionville, Longwy ou Stenay, Vouziers, leur permettait de tourner, par le nord, la forêt d'Argonne pour se porter vers Reims ou Châlons et se joindre aux forces qui, violant la neutralité de la Belgique, auraient remonté les vallées de la Meuse et de la Sambre.

2. La route de Metz ou Thionville à Verdun, Sainte-Menehould, Châlons. Sur cette route, Verdun était bien une gêne mais non un obstacle absolu et tout en faisant le siège de la place, comme en 1870, il était possible, par des détours très pratiques, d'échapper à l'action de son canon.

3. Les routes de Metz, Saint-Mihiel ou Pont-à-Mousson, Commercy, Bar-le-Duc, qui furent des routes d'étapes très fréquentées pendant la guerre, conduisant par le plus court chemin dans la vallée de la Marne sur Vitry, Sézanne et Paris.

4. La route, également fréquentée à ce moment, de Château-Salins,

Nancy, Toul, Saint-Dizier, Vitry. Celle-ci était bien commandée par la petite place de Toul, mais les conditions médiocres de sa défense, conséquence d'un site par trop défavorable, n'en faisaient pas un obstacle sérieux.

5. La route de Sarrebourg, Lunéville, Bayon, Mirecourt, Neufchâteau, Chaumont conduisant dans la vallée de la Haute-Marne.

6. Puis deux ou trois routes conduisant de Sarrebourg à Jussey, Fervény ou Vesoul dans la vallée de la Haute-Saône.

Nous n'avons cité que les principales de ces communications et il en existait bien d'autres encore. On peut dire que l'ouverture de la frontière était complète.

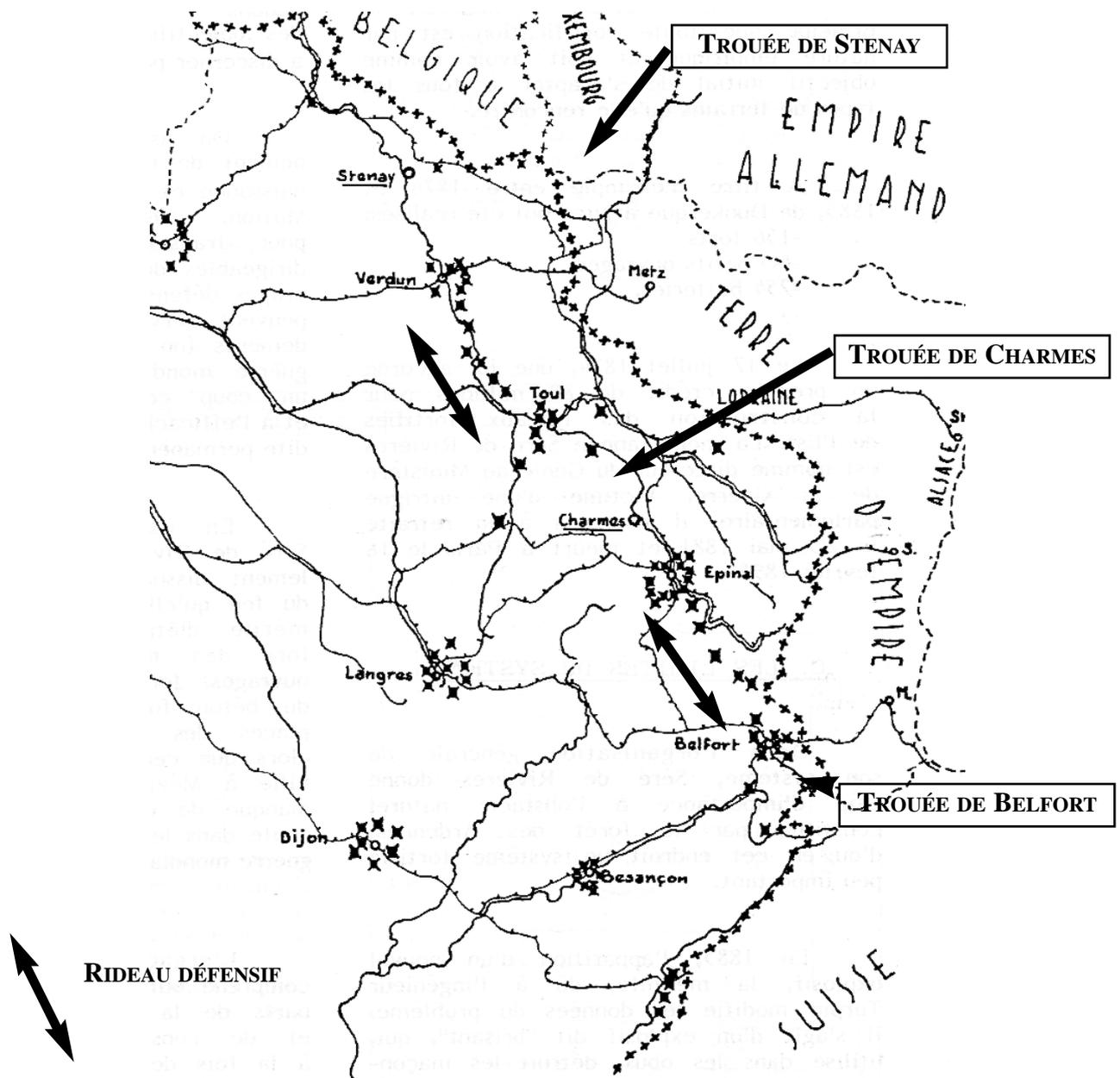
Près de la Suisse, la place de Belfort était incapable aussi de faire sentir son action sur l'un des points les plus importants des passages dans ces régions, le coude du Doubs à Montbéliard.

Quant aux chemins de fer, si les places à demi démantelées de Montmédy, Verdun, Toul et celle de Belfort tenaient tant bien que mal,

au lendemain de la guerre les lignes de Thionville, Mézières, Metz, Verdun, Mulhouse, Belfort, celle de Sarrebourg, Lunéville, Blainville, Epinal ne rencontraient aucun point fortifié et ce qui permettait de tourner tout notre réseau ferré.

On a déjà cité le passage du mémoire du général Séré de Rivières au Comité de Défense actuel, qui a formé le point de départ de toute notre réorganisation défensive. L'idée capitale de l'organisation sur cette frontière a été celle-ci :

Maîtriser solidement la région moyenne du cours de la Meuse, de manière à forcer l'ennemi à déboucher, soit au nord, soit au sud du réseau défensif ainsi formé. Profiter, en même temps, de la configuration du terrain pour fermer les routes carrossables de la crête des Faucilles et de la trouée de Belfort jusqu'à la Suisse, en limitant à deux espaces nettement définis, entre Toul et Epinal et, au nord, de Verdun, les points où l'on pouvait craindre les premières irruptions sérieuses de l'ennemi.



Carte établie à partir de celle publiée par Pascal Thiébaud dans le n°42 des Etudes Toulouses augmentée des indications des trouées et des rideaux défensifs.

Outre les indications précieuses que cette organisation donne forcément dès le début des hostilités sur les premières grandes opérations de l'ennemi, sur ses premiers mouvements, on obtient encore ainsi l'avantage inappréciable de se mobiliser et se concentrer ensuite avec quelque sécurité. Au travers de ces barrières de la

Meuse et des Faucilles, au travers des positions fortifiées de la trouée de Belfort, des invasions de cavalerie et d'infanterie, analogues aux raids de la guerre de Sécession ou à celui du général Gourko dans les Balkans, sont peu à craindre.

Grâce à l'appui des ouvrages, la moindre surveillance doit les déjouer ou les rendre funestes à

ceux qui les auraient entrepris. Les intervalles laissés libres par ces barrières sont assez faibles, comme nous allons le constater, pour que le danger qu'elles laissent subsister de pareilles tentatives, soit facile à conjurer, soit avec nos divisions de cavalerie en état permanent de mobilisation à la frontière, soit avec les troupes en garnison dès le temps de paix dans le pays.



A Villey-le-Sec, des voies étroites ont été mises en place par une association...

Nous allons examiner maintenant la ligne de la Meuse. La rive droite de la Meuse est formée par une chaîne de collines accidentées et boisées, connue sous le nom d'Argonne orientale ou de côtes de Meuse. L'épaisseur de cette chaîne atteint près de 15 kilomètres à hauteur d'Hattonchâtel et de Toul et se réduit à 5 km en vis à vis de Commercy. De là résulte une sorte d'entonnoir connu sous le nom de trouée de Vigneulles. A l'exception de deux routes de Metz à Verdun et de la voie ferrée de Metz à Châlons, toutes les grandes communications qui relient, entre Frouard et Thionville, la vallée de la Moselle à la Champagne, se

dirigent et convergent par la trouée de Vigneulles vers le chemin de fer de Paris à Strasbourg et vers la grande route d'Allemagne ou bien elles contournent, par Dun et Stenay, le nord de la côte. C'est sur cette ligne que les défenses que nous avons à examiner ont pris leur point d'appui.

La place de Verdun est destinée à former l'extrémité nord du rideau défensif de la Meuse et à maîtriser l'importante ligne ferrée de Metz à Châlons.

En raison de ce rôle, le Comité de Défense avait décidé qu'il convenait d'y constituer un centre défensif très étendu en se portant sur les lignes de faite qui séparent la Meuse des bassins de la Moselle ou de l'Aire. On résolut donc d'abord d'occuper sur la rive droite les positions du Rozelier et de Tavannes, la première à cheval sur la route de Metz par Mars-la-Tour, la seconde maîtrisant la route venant d'Etain, le chemin de fer d'Etain et le souterrain par lequel il entre dans la vallée de la Meuse.

Du côté de l'ouest, on devait se porter vers la position de Sivry-la-Perche.

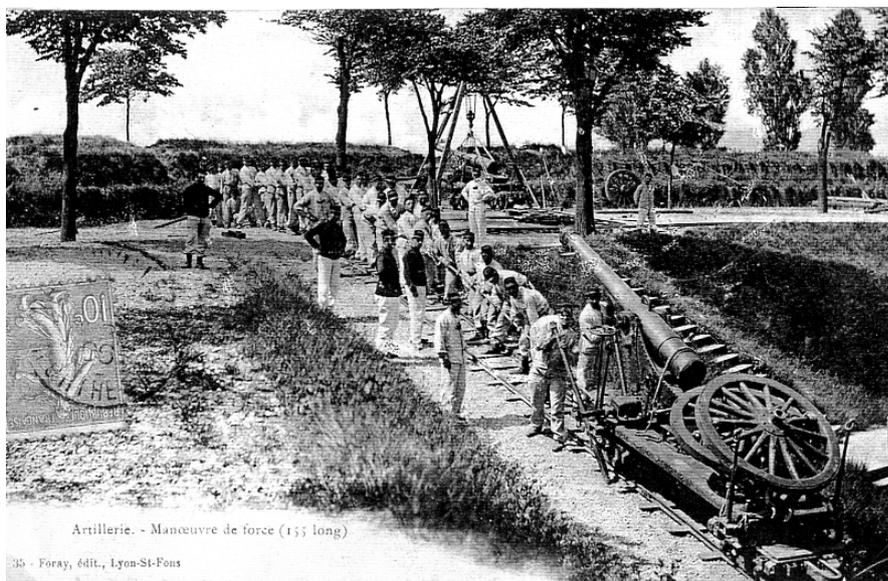
Mais les craintes d'une guerre au printemps en 1875 firent abandonner provisoirement ce grand développement et, tout en poursuivant les travaux commencés du fort de Tavannes, on construisit un certain nombre de redoutes en terre qui furent peu à peu perfectionnées.

Aujourd'hui, en 1880, les ouvrages de la place comprennent deux forts et huit redoutes :

Rive droite nord : Le fort de Tavannes, la redoute de Sonville, de Saint-Michel et de Velleville

Rive gauche, les redoutes de Marre, Regret, La Chaume et Dugny ;

Rive droite sud, la redoute de Belrapt, les ouvrages d'Hauvainville et le fort de Rozelier.



Artillerie. - Manœuvre de force (15 ; long)

35 - Foray, édit., Lyon-St-Fous

Sur cette carte ancienne on distingue nettement les massifs de terre évoqués dans cet article...

Tous ces ouvrages sont soit complètement terminés et armés soit sur le point de l'être. Ils seront probablement complétés prochainement par l'occupation d'un point important au sud-ouest au signal de Landremont.

Les ouvrages que l'on rencontre ensuite sont ceux de Génicourt et de Troyon.

Ces positions, situées dans la vallée de la Meuse à peu près à l'extrémité du plateau des côtes de Meuse empêchent toute circulation dans la vallée de la Meuse et forment un point d'appui à la défense mobile qui opèrera sur le plateau et défendra les pentes orientales. C'est principalement cet objectif qui a déterminé à placer les ouvrages de cette région de manière à commander la vallée de la Meuse, au lieu de les avancer vers l'est jusqu'au bord du plateau qui domine la plaine de la Woëvre. L'action sur la plaine ne peut avoir lieu que par des forces mobiles et non par des ouvrages. Si les forces mobiles sont refoulées ou si elles sont employées ailleurs, il est en effet bien préférable de tenir le point de passage obligé, la vallée de la Meuse sur laquelle ces ouvrages forment en même temps tête de pont pour un mouvement offensif. On ajoutera d'ailleurs que, pour arriver à un croisement de feux aussi efficace que dans la vallée de la Meuse, il eût fallu, sur les pentes orientales, un nombre d'ouvrages beaucoup plus considérable.

Le fort du Camp des Romains établi à Saint-Mihiel, sur l'emplacement d'un ancien camp romain, domine au loin la vallée de la Meuse et le nœud de communication aboutissant à ce point. Le site est particulièrement fort ; l'ouvrage est aujourd'hui terminé.

Grâce aux avancées de Verdun et grâce aux trois ouvrages de Hénicourt, Troyon et Saint-Mihiel, toutes les routes transversales, et la plupart sur une grande partie de leur développement, sont maîtrisées par les ouvrages.

Seule, la route de Pont-à-Mousson par Vigneulles et Spada et se dirigeant sur Bar-le-Duc n'est battue, que d'assez loin, par le fort du Camp des Romains. En temps de guerre, il sera utile d'élever une batterie sur la hauteur des Paroches qui enfile le vallon de Spada.

A partir de Saint-Mihiel, la ligne de défense traverse la côte de Meuse et prend pied sur les hauteurs qui dominent la plaine de la Woëvre. Le contrefort qui se termine à Lionville est encadré par les défilés aboutissant à Lérouville, jonction du chemin de fer de Sedan à la ligne de Paris-Strasbourg ou à Commercy.

Cette situation donne une importance toute particulière à la possession de ce point car, si l'ennemi venait à s'en emparer, il pourrait improviser très facilement un tronçon suivant la vallée du Rupt-de-Mad et qui viendrait se relier, d'une part par Thiaucourt, à la ligne de Longuyon-Pagny et, de l'autre, à la ligne Paris-Strasbourg.

Le fort qui occupe cette position est entièrement terminé mais il sera nécessaire, à cause de l'importance du point, de le renforcer par quelques batteries annexes.

Entre Lionville et les défenses proprement dites de la place de Toul, se succèdent les massifs distincts de Gironville, de Boucq, de Lucey que séparent les défilés de Corniéville et de Trondes.

Le fort de Gironville bat à toute volée de canon la plaine qui s'étend à son pied. Il croise ses feux avec ceux de Lionville dont il n'est éloigné que de 6 kilomètres. Il est terminé et armé.

Le massif de Lucey est occupé par deux ouvrages. L'ouvrage principal est placé au point culminant du contrefort. Un autre ouvrage, moins important, est destiné à former la batterie avancée vers le défilé de Trondes. La place de Toul forme, vers le sud, l'extrémité du rideau défensif de la Meuse. Sa position au cœur des débouchés de l'armée d'invasion entre Metz et Strasbourg lui assigne une importance capitale.

Les ouvrages qui composent la place comprennent, outre la ville elle-même fortifiée par Vauban, le Saint-Michel, position des plus remarquables formant comme la citadelle de la défense, les forts de Domgermain et d'Ecrouves qui commandent les deux bords de la large vallée de l'Ingressin, le fort de Villey-le-Sec qui bat les débouchés de la forêt de la Haye.

Avant que ces ouvrages ne fussent suffisamment avancés, on avait été forcé, pour les mêmes motifs qu'à Verdun, de construire un certain nombre de redoutes en terre plus rapprochées de la place et on les établit sur la première ligne d'horizon d'où les Allemands avaient bombardé la place en 1870.

Sur la rive droite de la Moselle, on trouve les redoutes de Chaudeney et de Dommartin, sur la rive gauche, celles de la Justice et du Tillot.

La redoute du Tillot rentre aujourd'hui dans le système défini-

tif de la place de Toul. Elle a été améliorée et réorganisée.

Pour compléter les défenses de la place, le Comité de Défense a décidé la création d'un nouvel ouvrage à Libdeau dans la plaine nord mais ce fort est encore à l'état de projet.

Si on examine le système des communications au sud de la place, on reconnaît que les routes qui, de Colombey, gagnent Vaucouleurs, seraient d'une grande importance pour l'ennemi. Pour les lui interdire et étendre un peu vers le sud la barrière de la Meuse, deux ouvrages isolés, annexes de la place de Toul, seront établis à Blénod et Pagny-la-Blanche-Côte.

Le premier de ceux-ci est commencé.

En avant de la position de Toul se trouve la forêt de Haye qui occupe le sommet d'un vaste plateau aux pentes abruptes qui sépare, dans le voisinage de leur confluent, les bassins de la Meurthe et de la Moselle. On avait songé, un instant, à rattacher la défense de ce plateau à celle de Toul et à former, sur la Meurthe, une vaste tête de pont en avant de Nancy de manière à prendre pied sur le bassin de la Seille. La crainte d'éveiller les susceptibilités déjà très sensibles de nos voisins a fait rejeter ce projet. On se contentera de maîtriser les voies ferrées qui se croisent à Nancy par deux ouvrages, l'un au-dessus de la vallée de l'Amezule et du chemin de Château-Salins, l'autre sur la belle position de Pont-Saint-Vincent.

Ce rapide exposé complète l'énumération des ouvrages qui constituent la barrière de la Meuse.

Si nous considérons la barrière de la Meuse dans son ensemble, nous voyons que la ligne des ouvrages établie d'abord au sud de Verdun, le long du cours de la Meuse, s'infléchit sensiblement vers l'est, de Saint-Mihiel à Villey-le-Sec et Pont-Saint-Vincent en présentant à son extrémité la forte position de Toul.

En avant de celle-ci, et toujours de plus en plus vers l'est, on rencontre l'obstacle de la forêt de Haye couvert sur ses flancs par les gorges difficiles et presque inaccessibles de la Moselle.

Le fort de Frouard en protège la tête et, en cas de mouvement offensif, il faciliterait l'occupation des vigoureux accidents du plateau de Faulx, des hauteurs d'Amance et de Malzéville, en avant de Nancy d'où on aurait pied sur la Seille.

Ainsi, cette position de Toul s'avance comme un coin sur la base d'opération des Allemands. Elle menace, en son centre, cette première ligne de défense qu'ils pourraient chercher à utiliser et qui s'étend le long de la Moselle et de la Meurthe, de Metz à Lunéville. En tous cas, elle sépare du premier coup tous les mouvements offensifs s'effectuant au nord et au sud de Nancy et permet, à nos forces, des actions de flanc qui, en cas de succès, seraient désastreuses pour l'adversaire. En cas de revers, au contraire, notre retraite ne peut être compromise puisque, au premier mouvement en arrière, nos forces se retrouvent soit sous la protection de ce rideau de la Meuse qui les laisse passer et arrête l'ennemi, soit dans le rayon d'action de la grande position de Langres qui obligerait l'ennemi à un détour.

On retrouve donc encore ici une application de ce principe signalé déjà à propos de la frontière du nord, c'est que les positions fortifiées, sauf le cas de fort d'arrêt sur les voies ferrées ou dans les cols de montagne, n'ont pas aujourd'hui d'importance stratégique lorsqu'elles sont isolées et n'embrassent pas une grande étendue de pays. Avec la multiplicité des voies de communication actuelle, avec la grandeur des forces mises à la fois en mouvement, un point isolé est tourné ou bloqué et n'a pas d'action sur les opérations. Un rideau défensif comme celui de la Meuse, au contraire, forme, sur une étendue de 90 kilomètres, un obstacle au mouvement de l'ennemi. Il favorise toutes les combinaisons du général en chef. Il ne gêne non plus en rien ses projets car la ligne est assez puissante pour se défendre elle-même lorsqu'elle est abandonnée à ses propres forces.

Et d'ailleurs est-il même à présumer que, sauf les deux points importants de Toul et de Verdun qui tiennent les chemins de fer dont la possession est, pour l'ennemi, d'une si urgente nécessité, est-il à craindre que les ouvrages dans l'intervalle aient à subir un siège? Ce ne sont jamais que des voies secondaires qu'ils défendent. Ces voies seraient cependant très utiles à l'ennemi au moment où les opérations actives auraient lieu dans le voisinage et, à ce moment, il ne peut guère songer à un siège. Elles n'ont plus grande valeur pour lui s'il a pénétré dans l'intérieur puisque ce qu'il lui faut à tout prix en ce moment, c'est un chemin de fer et il ne peut l'obtenir que par la prise de l'une des grandes places.

Ces réflexions permettent de conclure que, vraisemblablement, les ouvrages intermédiaires de ce rideau défensif seront, comme la petite place de Bitche en 1870-71, bloqués et peut-être bombardés mais qu'ils ne verront pas la tranchée s'ouvrir devant eux. Cette éventualité sera encore d'autant moins probable que nous les aurons mieux organisés et mieux pourvus en artillerie et munitions de bouche ou autres. Toutes ces questions sont connexes et ne sauraient être résolues isolément.

Les chemins de fer jouent un trop grand rôle dans les questions d'invasion pour qu'on les ait laissés sans défense même dans la partie de la frontière que n'occupent pas les rideaux défensifs dont nous avons parlé.

Onze ou douze voies ferrées permettront bientôt ou permettent déjà de relier l'Allemagne au réseau français entre Mézières et les Vosges.

1. Celle de Bouillon-Sedan. Cette ligne ne se prolonge pas actuellement en Belgique au-delà de Bouillon et ne se relie à aucune autre ligne à l'étranger.

2. La ligne de Virton-Montmédy qui se relie à la grande ligne de chemin de fer des Ardennes belges et va, d'une part sur Luxembourg, d'autre part sur Namur et Liège.

3. Celle de Longwy à Longuyon.

4. Celle de Thionville à Mézières sur laquelle s'embranchent la précédente.

La place de Longwy, fortifiée au XVII^e siècle par Vauban, réorganisée après la guerre, commande la ligne de Longwy à

Longuyon et une partie des débouchés de la vallée de la Chiers dans la direction de Luxembourg.

La place de Montmédy, restaurée depuis peu à la suite du démantèlement partiel que les Allemands lui avaient fait subir pendant l'armistice, au mépris des conventions acceptées de part et d'autre, joue le rôle de fort d'arrêt sur la ligne principale de Thionville à Mézières. Elle commande les débouchés d'un tunnel que cette ligne traverse à portée de canon de la place.

La place de Mézières qui a aussi action sur cette voie ferrée et où se joignent, en outre, les lignes Avesnes-Hirson, Reims-Rethel, aurait une grande importance si son site se prêtait à une défense facile. Mais on a renoncé à comprendre les anciennes fortifications de la place dans un système de défense que le terrain aurait obligé à étendre outre mesure. Un seul fort, flanqué d'une batterie annexée et établi sur le manchon des Ayvelles, au sud de la place, servira de point d'appui dans cette région et interceptera la ligne ferrée. Les fortifications de Mézières seront conservées comme postes d'appui pour les forces mobiles.

Si nous continuons à marcher vers le sud, nous trouvons :

5. La ligne de Metz à Verdun interceptée par cette dernière place.

6. Celle de Metz à Nancy commandée par le fort que l'on a élevé à Frouard et arrêtée en tous cas d'une manière solide dans son prolongement vers Paris par la place de Toul.

7. Celle de Nancy à Château-

Salins que les Allemands vont prolonger jusqu'à la ligne de Metz-Strasbourg.

8. Celle de Strasbourg à Nancy. Cette ligne va être interceptée à son entrée sur le territoire par un fort aujourd'hui en construction sur la position de Manonvillers.

Ce fort qui sera un ouvrage important, couvrira la bifurcation de Lunéville et Saint-Dié (...). Il couvre également la bifurcation Blainville-Epinal et empêchera longtemps l'arrivée de matériels de siège allemands devant cette place. Enfin sa présence sur le cours de la Vezouze, entre les forêts importantes de Paroi et de Mondon, en fait un point d'appui efficace pour les mouvements des forces mobiles.

La place d'Epinal achève d'interdire à l'ennemi la libre disposition des voies que je viens de citer et de leur prolongement dans la vallée de la Saône.

Pour maîtriser la jonction importante des chemins de fer se croisant à Neufchâteau et en même temps offrir un point d'appui solide aux importantes positions défensives que nos armées rencontreraient sur la ligne Neufchâteau-Mirecourt, un fort d'arrêt est en construction sur la hauteur de Boulémont. Ce point n'est qu'à 19 kilomètres des ouvrages ou batteries projetés sur le mamelon au nord de Pagny-la-Blanche-Côte. Sur ces 19 kilomètres, 10 seraient protégés par les canons de l'un ou de l'autre, de telle sorte que la ligne de la Meuse sera en réalité impénétrable depuis Verdun jusqu'aux abords même de Neufchâteau. (...)