

Lecture de paysages toulous à partir des photographies aériennes de la Grande Guerre

La première photographie aérienne date de 1855. Elle a été prise par Nadar à bord d'un ballon captif. Le développement de l'aéronautique attire donc les photographes et le premier cliché effectué à bord d'un aéroplane date de 1909. Dès l'année suivante, la photographie aérienne est utilisée dans le cadre de relevés topographiques.

À la déclaration de guerre, la méthode est donc existante et maîtrisée. Mais dans les premières semaines du conflit, l'état-major français n'accorde pas une grande considération à l'aviation. Il faut attendre qu'elle montre toute l'importance de son rôle dans ce conflit pour qu'elle soit prise au sérieux. La méfiance est donc de courte durée, puisque le 2 septembre 1914, le pilote Jules Breguet, assisté de son observateur le lieutenant Watteau, signalent que la 1^{ère} armée allemande alors en marche sur Paris change de direction. Cette information primordiale permet de remporter la victoire de la première bataille de la Marne.

L'aviation joue dorénavant un rôle essentiel dans l'observation. Celui-ci va notamment monter en puissance avec l'apparition dès la fin du mois de septembre de la guerre de tranchée. En effet, les soldats des deux camps se font face sur un front de près de huit cents kilomètres avec des organisations en profondeur assez conséquentes pour le cantonnement des troupes et les différents systèmes défensifs, sans parler des bases arrière, usines d'armements et gares de régulations. En fonction du relief et de la couverture végétale du terrain, en de nombreux endroits du front, l'organisation des lignes adverses n'est pas observable à partir des premières lignes. Et pourtant, il est impératif de connaître l'organisation de l'adversaire.

Donc, en novembre, le ministère de la Guerre confie au lieutenant Grout l'organisation des sections photographiques. En parallèle, il convient de faire

évoluer les appareils photographiques de manière à pouvoir bénéficier de documents de bonne qualité. De nouveaux appareils à longue focale équipent les unités dès la fin de 1914, permettant des prises de vues verticales ou obliques entre 500 et 4000 mètres. Au fur et à mesure de l'avancée du conflit, les missions photographiques s'effectuent de plus en plus haut de manière à éviter d'être pris à partie par les mitrailleuses montées sur supports anti-aériens, mais aussi pour éviter d'être atteint par l'artillerie anti-aérienne qui équipe peu à peu la ligne de front tout comme les zones stratégiques situées à l'arrière.

L'exploitation des photos prises nécessite certaines compétences et ne peuvent donc être confiées qu'à des spécialistes. Il convient d'analyser les formes, les ombres, le relief et de les analyser par rapport à des photos antérieures pour voir l'évolution des travaux adverses. Les informations ainsi recueillies sont communiquées au service cartographique de l'Armée pour l'élaboration des plans directeurs de tirs. Les photos présentées dans cet article ont été récupérées par le soldat américain Dick Randall, affecté à la Co M du 29th Engineers, stationnée à Langres et dont la mission était d'interpréter les photos aériennes prises par les aviateurs US.

Lors de la réduction du Saillant de Saint-Mihiel, les troupes américaines se sont emparées d'un grand nombre de documents que les Allemands n'avaient pu détruire, dont des photos aériennes. Ces dernières ont été envoyées à Langres. Après l'armistice, l'ordre fut donné de détruire l'ensemble des clichés tant allemands qu'américains.

Le soldat Randall, soucieux de conserver ces documents, les renvoya chez lui dans les courriers qu'il adressait à ses parents. Ce n'est qu'après son décès que ces clichés refirent surface en 2005.

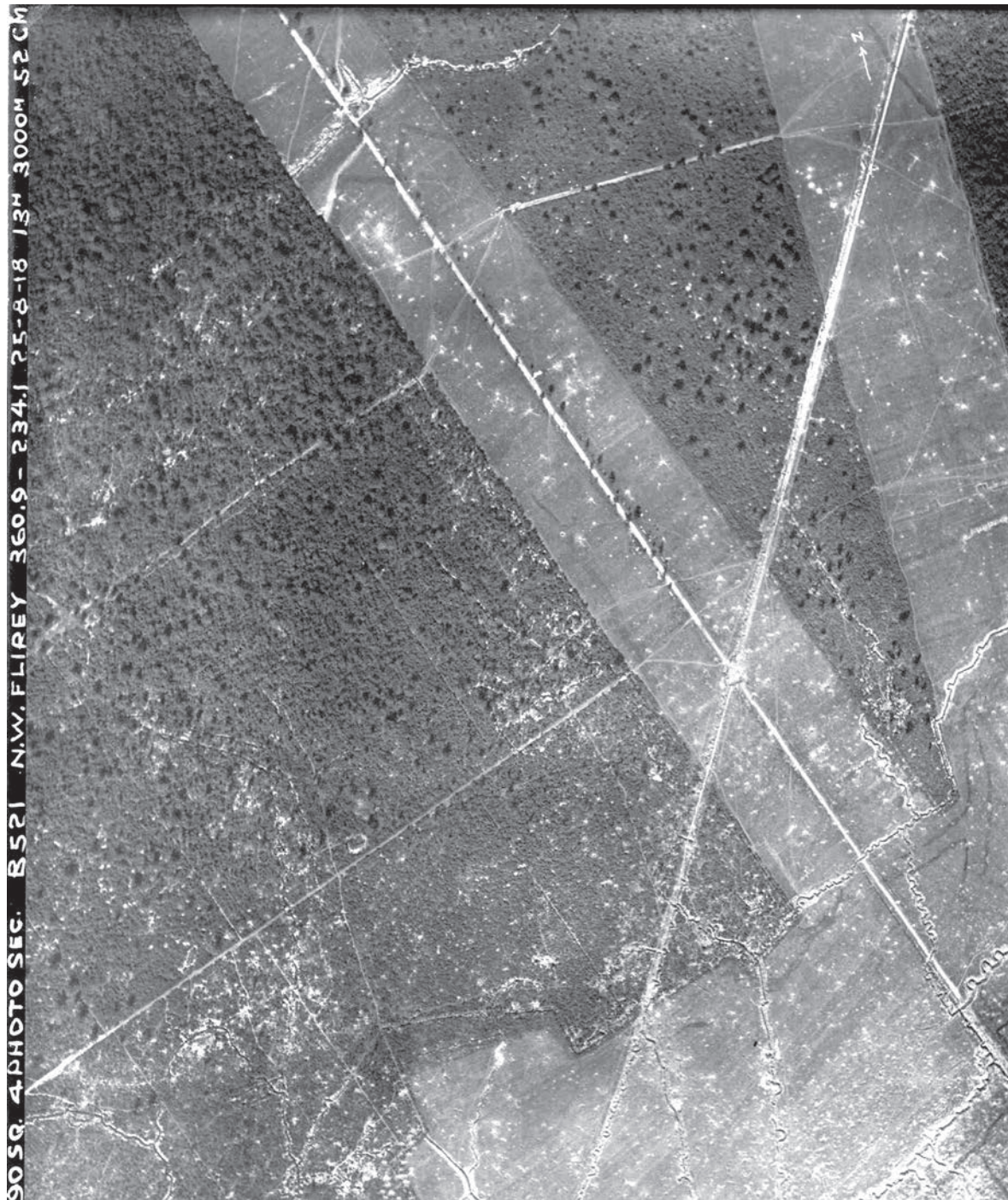


Photo 1 : Photo américaine prise par un appareil du 90 aéro squadron, le 25 août 1918 à 13h00 à 3000 mètres d'altitude. Ce cliché présente la route reliant les villages de Flirey à Essey, au niveau de sa traversée du bois de Mortmare. La première ligne allemande se situe en bas à droite du cliché. La route est coupée par la traversée de la ligne du Toul-Thiaucourt. Nous constatons bien que cette emprise ferroviaire n'est plus utilisée en

tant que telle, du fait de la présence d'une tranchée sur et de part et d'autre de son tracé. Les cantonnements, dépôts de matériels et munitions, batteries d'artillerie, boyaux et tranchées de communications en partie camouflés par le couvert forestier ne sont pour autant pas à l'abri des tirs de l'artillerie française, comme nous pouvons le constater par les nombreux trous d'obus formant de petits points blancs dus au sol calcaire.

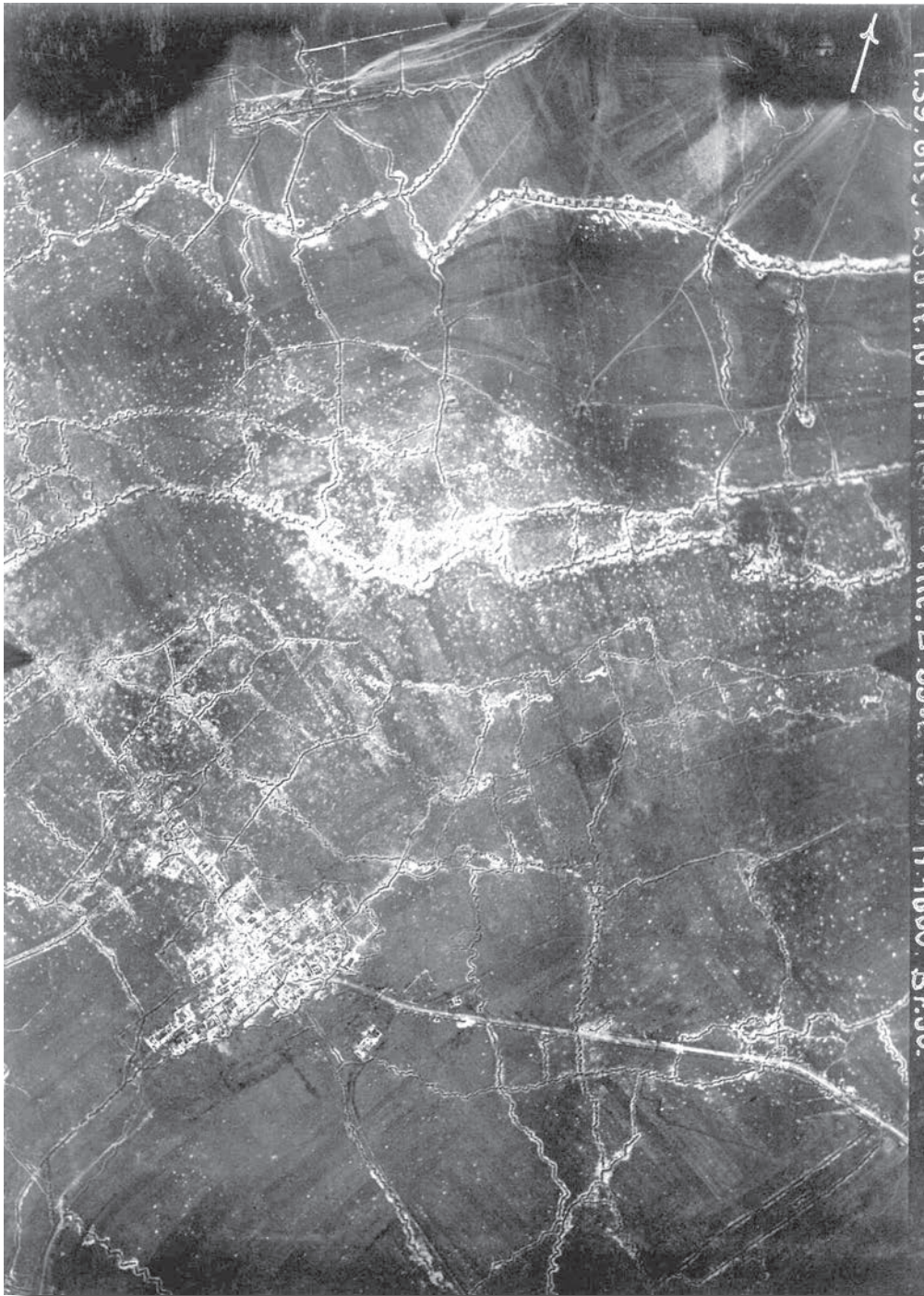




Photo 4 : Photo allemande prise le 16 juin 1917 au niveau du village d'Ansauville, d'une hauteur de 4200 mètres par le pilote Ochs (lieutenant) et l'observateur Metzge (lieutenant), appartenant au Flieger Abteilung 39. Nous sommes à une dizaine de kilomètres en retrait de la ligne de front. Comme pour Hamonville que nous pouvons voir en haut de ce cliché, nous constatons que ces villages n'ont pas fait l'objet de destructions. Si, en un siècle, nous observons qu'Ansauville a peu évolué dans son développement, ce n'est pas le cas d'Hamonville avec la construction d'un lotissement. Au niveau du cimetière civil d'Ansauville, nous devinons qu'un autre cimetière s'est développé en-dehors de l'enceinte, le

long du chemin de Grosrouvres. Les deux points blancs au nord de cette nécropole provisoire française sont les deux monuments encore présents dans les champs de nos jours. Au niveau de l'activité militaire, nous notons quelques aménagements clairsemés de part et d'autre de l'actuelle RD 904. Tout l'intérêt de ce cliché réside dans la vision du fonctionnement du monde agricole de cette période. Bien qu'étant seulement à dix kilomètres en arrière du front, l'ensemble des terres est cultivé ou pâture dans les zones plus humides. Nous constatons l'extrême mitage du parcellaire agraire. La grande majorité des parcelles va de quelques ares à quelques dizaines d'ares et les cultures céréalières sont diversifiées.



Photo 5 : Photo allemande prise le 19 mai 1918, d'une hauteur de 5000 mètres, à l'aplomb de Toul, par un appareil du 298 bayerische Flieger Abteilung A. Cette photo montre l'importance des casernements militaires situés à la périphérie intérieure des remparts. La grande majorité de ces casernes a disparu depuis, soit dans les destructions occasionnées lors des bombardements de juin 1940, soit dans des politiques de développement de la cité intra-muros. Ainsi observons nous les casernes Gouvion Saint-Cyr, de Creil, la caserne Forey-Curial dans laquelle des attelages d'artillerie sont présents, la caserne de Rigny en partie détruite en 1940, l'hôpital militaire, la caserne Saint-Léon. A l'extérieur des remparts, notons la vue du complexe de l'ERM avec la caserne Dedon aujourd'hui disparue. Sur le plan civil, là encore beaucoup de bouleversements sont occasionnés

par la destruction de 40% de la ville en 1940, ce qui a engendré un reprofilage d'une partie des rues du centre ville lors de la reconstruction. Nous constatons, l'expansion urbaine réalisée en un peu moins d'un siècle sur les vignes, vergers, potagers, prairies, cultures, là encore très morcelés. Le kiosque de la place de la République est présent en son centre et l'hôpital Saint-Charles a disposé des drapeaux de la Croix-Rouge sur ses toitures afin d'éviter d'être pris pour cible lors de bombardements aériens.

Frédéric STEINBACH
Association Lorraine d'Histoire Militaire
Contemporaine
 Frederic.steinbach@wanadoo.fr