

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 51 (1906)  
**Heft:** 12

**Artikel:** L'attaque de Langres  
**Autor:** Manceau, Emile  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-338489>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# L'ATTAQUE DE LANGRES

(Planches XLIV et XLV.)

---

## L'établissement de la voie ferrée.

Dans son instruction du 31 juillet (*Thème et but de la manœuvre*), le général Pendézec a admis la convention qu'il a formulée en ces termes :

Pour éviter de perdre un temps considérable et sans profit pour l'instruction des troupes de campagne, on a dû... intervertir l'ordre de certaines opérations, en concentrant, avant le commencement de la manœuvre, les parcs principaux de l'artillerie et du génie à Villiers-sur-Suize, alors que, dans la réalité, la concentration de ces organes n'aurait lieu qu'après l'installation de la ligne d'investissement.

En conséquence, la station de Foulain a été aménagée pour le débarquement du matériel ; dès les premiers jours d'août, une grande gare pour voie étroite y a été créée, et la ligne a été construite jusqu'à Villiers-sur-Suize, prête à être poussée vers les parcs divisionnaires.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, cette partie du travail n'aurait pas dû incomber à l'artillerie, et il a été dérogé, en cette circonstance, au principe posé dans l'*Instruction générale* du 4 février 1899 *sur la guerre de siège*, principe qui, d'ailleurs, n'a rien d'absolu :

La liaison du *parc de siège* avec le réseau ferré de l'arrière devra, autant que possible, être assurée par une *voie de largeur normale*.

La construction et l'exploitation de cette voie relèveront du directeur des étapes des armées de siège ; celui-ci étendra également son autorité sur les voies ferrées qui auraient été mises temporairement à la disposition de l'armée de siège.

Les batteries d'artillerie de chemin de fer ont relié Foulain à Villiers-sur-Suize par une ligne à voie étroite (60 centimètres), système Péchot.

Les ressources mises à la disposition de l'équipage de siège pour l'ensemble des voies ferrées à construire et à exploiter étaient à peu près les suivantes :

*Matériel roulant :*

90 kilomètres de voie.  
80 plaques tournantes.  
3 châteaux d'eau (du génie).  
12 bâches à eau.  
320 changements de voie avec aiguille.

*Matériel fixe :*

27 locomotives.  
500 wagons.  
6 wagons-citernes.  
80 tabliers de truc.

Quant au personnel correspondant, j'en ai donné la composition dans mon précédent article (pages 845-846). Mais je tiens à rectifier, puisque l'occasion s'en présente, une erreur qui s'est glissée dans la répartition des 42 batteries.

Chaque division d'équipage disposait de 10 à 11 batteries à pied, soit au total 32. A ce chiffre s'ajoutaient 10 autres batteries à pied pour le parc, dont les 4 de chemin de fer.

J'ajoute que, pour les transports par voie de terre, il y avait 160 chariots de parc, 24 chariots porte-corps et 560 chevaux, soit 280 attelages.

La station de Foulain présente de grands quais militaires. La gare de l'artillerie a trouvé de la place pour ses installations dans des champs et des jardins qui longent la route nationale n° 19 de Paris à Bâle (grande route de Chaumont à Langres). La station se trouve, en effet, à plusieurs centaines de mètres du village, et c'est une circonstance favorable qu'on n'a pas manqué d'utiliser, de même qu'on a utilisé la grande largeur de la route pour y établir un rebroussement et un château d'eau.

Pour passer de la vallée de la Marne, où se trouve Foulain (cote 300 environ), à Villiers-sur-Suize, où devait être le parc de l'équipage de siège (la vallée est, à cet endroit, à l'altitude de 320 mètres, environ), il faut franchir un éperon sur lequel les cotes dépassent 410 mètres. En particulier, les pentes extrêmes sont très dures : à la sortie de Foulain, la route qu'on est obligé de suivre est inclinée à 70 mm. par mètre, et la descente sur Villiers est très rapide ; mais, là, il a été possible de s'écarter des chemins.

La planche XLV montre approximativement le tracé définitif qui a été adopté. On verra, comme il fallait s'y attendre, que la voie est établie sur la route qui traverse le bois du Haut-Charmois : il s'y trouve même un croisement. Aussi, malgré les précautions prises pour encombrer le moins possible la chaussée, celle-ci s'est-elle mal prêtée aux transports par terre et aux passages des troupes. Ceci montre, soit dit en passant, les diffi-

cultés qu'on aurait rencontrées, si, comme il pouvait sembler séduisant à certains égards, on avait établi le parc à Bugnières, ainsi que je l'ai dit page 846.

L'établissement de la ligne Foulain = Villiers-sur-Suize a demandé neuf jours de travail, y compris l'établissement des gares de Foulain et de Villiers-sur-Suize, lesquelles comportaient chacune des organes très multiples et compliqués.

Abstraction faite de ces deux gares, le travail a duré deux jours et demi, en ce qui concerne la pose de la ligne elle-même. L'effectif employé à la pose a été, en nombre rond, de 700 hommes.

Les principaux retards éprouvés ont eu pour cause les mécomptes provenant des courbes. Les trains qui portent les éléments de voie nécessaires pour l'avancement doivent être chargés d'éléments courbes ayant le rayon voulu. Or, il est arrivé à plusieurs reprises que ces éléments ont fait défaut.

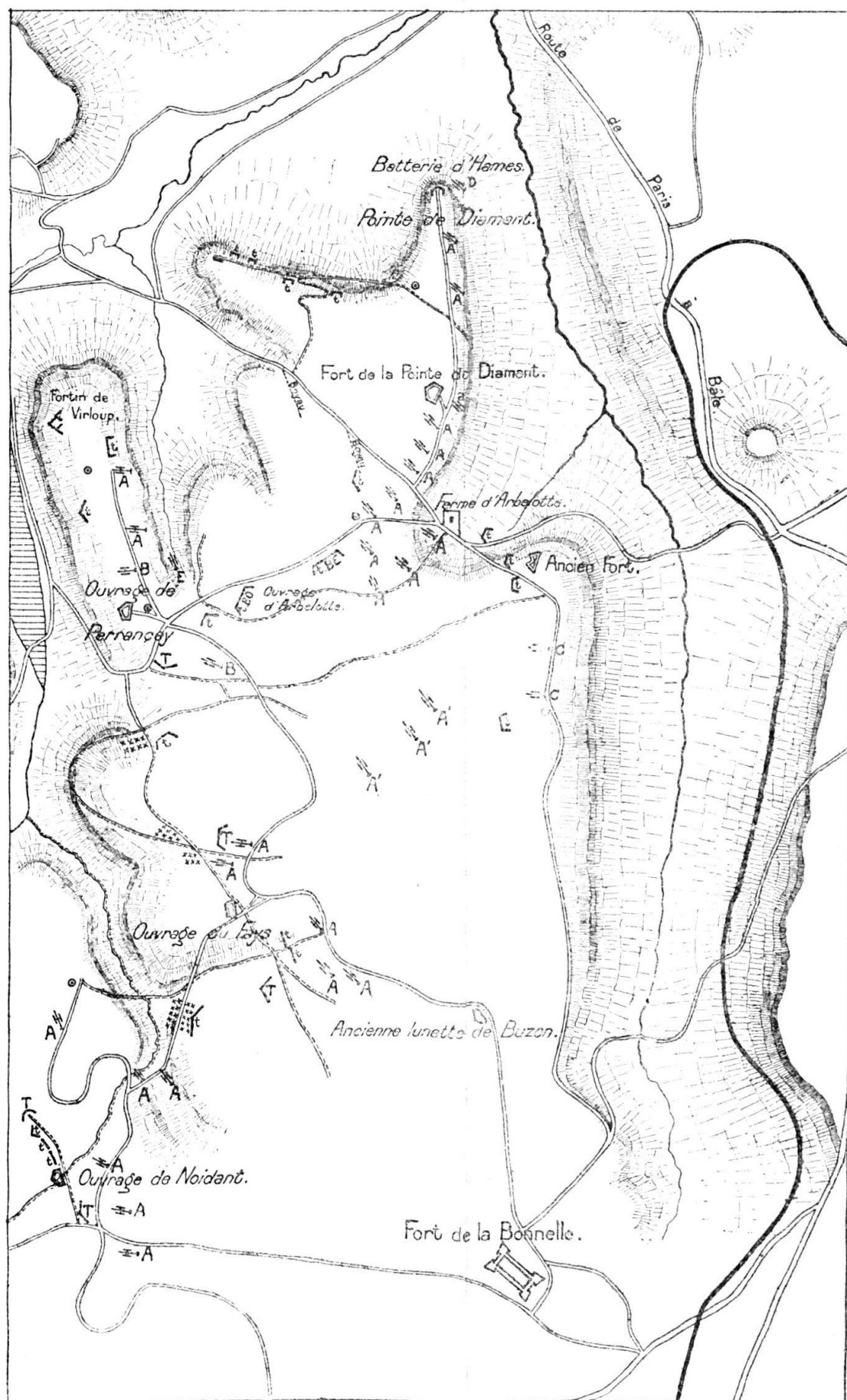
En résumé, et malgré ces incidents, la vitesse de pose a été de 3 kilomètres par journée de 10 heures en ligne normale, c'est-à-dire abstraction faite des gares où le travail est bien plus long, à cause des aiguilles, etc.

Quant au tracé et au piquetage, ces opérations ont été effectuées, comme le règlement l'indique, la veille de la pose.

On n'a d'ailleurs pas eu à ballaster, ou plutôt on n'a pas cru devoir ballaster, par la raison que la voie était posée soit sur des routes fortement empierrées soit sur des champs que la sécheresse semblait avoir rendus très résistants. Les orages du 14 septembre ont montré que ces suppositions n'étaient pas fondées. Sous l'action de pluies violentes, le terrain, si dur quelques heures auparavant, s'est délité avec une rapidité surprenante. Il a fallu se hâter de consolider les rails par des moyens de fortune, en glissant des madriers sous les éléments de voie, et on se demande ce qui serait arrivé si la surprise qui s'est produite pendant la dislocation avait eu lieu avant, dans la période de rendement intensif.

Il n'y a eu aucun ouvrage d'art à construire sur les huit kilomètres qui séparent la station de débarquement du grand parc. Sur cette longueur, il y a eu trois garages à établir (non compris les points extrêmes).

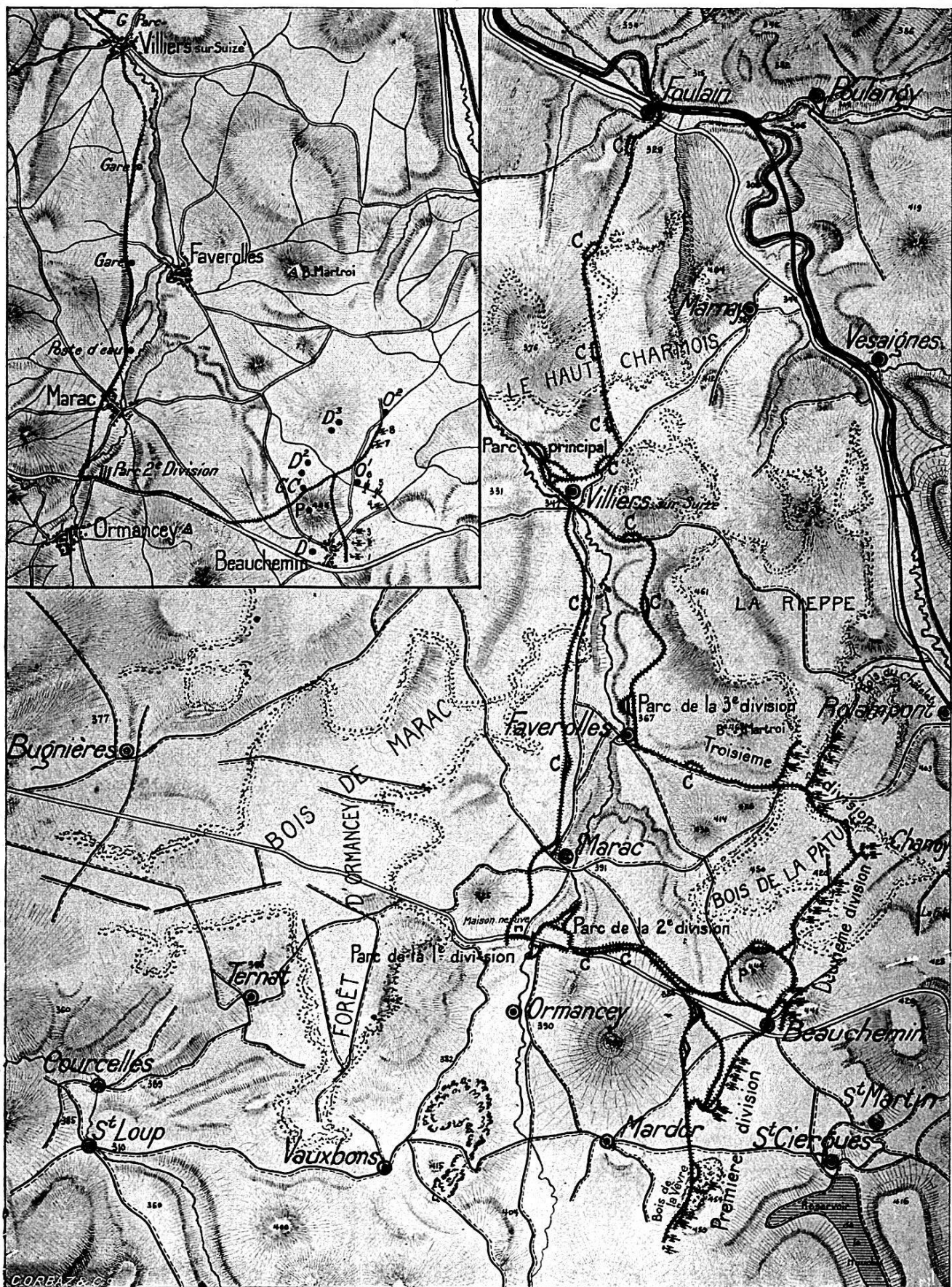
Une fois la construction achevée, l'exploitation a pu se faire dans les conditions suivantes :



### Attaque de Langres. — Principaux travaux de la défense.

T ouvrage d'infanterie (tranchée-abri couverte); — t tranchée-abri (BE = bastion est, BO = bastion ouest); A batterie de 120 (4 pièces), a = pièce de 120 isolée; — A' batterie non armée, mais préparée pour recevoir quatre pièces de 120 provenant des ouvrages placés en avant; — B batterie de 155 court (4 pièces); — C batterie de 138 (4 pièces); — D batterie de 95 (4 pièces); — E batterie de 90 (4 pièces); — O observatoire, abri pour téléphoniste, etc.; — \*\* réseaux de fil de fer.





Attaque de Langres. — Principaux travaux de l'attaque.

CC gare des chevaux; — O observatoires de groupe; — P poste de combat du commandant de la division; — D dépôts des batteries; —  $\triangle$  points de canevas d'ensemble pour l'organisation du tir (Ormancey, Martroi, clochers de Mardor, de Beauchemin, de Marac).

Les trains (une locomotive avec deux wagons à chargement plein ou trois wagons à chargement réduit, le chargement plein étant au maximum de neuf tonnes), pouvaient se succéder à environ vingt minutes d'intervalle. Ils étaient élevés par double traction depuis Foulain jusqu'à la première halte. En ce point, on détélait l'une des locomotives.

Pour sortir de la vallée de la Suize, les rampes étaient aussi fortes que pour quitter la vallée de la Marne : elles étaient même plus fortes, étant donné que la voie y décrivait de nombreuses courbes, ce qui est considéré comme équivalent à un accroissement de la pente. Mais les trains, dans ce sens (Villiers-sur-Suize = Foulain), revenaient à vide, sauf dans la période de dislocation. Aussi n'a-t-on pas été obligé de recourir à la double traction pour remonter le flanc droit du thalweg de la Suize.

On aurait pu théoriquement faire 72 marches par jour (3 par heure). En réalité, on n'en a prévu que les deux tiers, afin de donner un peu de repos au personnel et pour parer aux retards provenant d'accidents ou d'incidents divers. En réalité, il y a eu de 30 à 40 marches par journée normale. On a, en effet, évité de marcher la nuit.

Il en résulte que, théoriquement, on aurait pu apporter au grand parc 1300 tonnes de munitions, poids qui représente la consommation normale, pendant un jour et demi, des bouches à feu composant la dotation normale d'un équipage de siège.

En fait, pour des raisons dans le détail desquelles, il me paraît inutile d'entrer, et, en particulier, afin de ne pas surmener le personnel de traction, on s'est borné à transporter en une journée trois quarts de la consommation d'un jour.

L'investissement ayant été considéré comme terminé à la date du 10 août, on a commencé alors l'établissement (tracé et construction) des voies ferrées reliant le grand parc aux parcs divisionnaires.

Une ligne remontant la rive droite devait desservir celui de Faveroles ; une autre, remontant la rive gauche, se bifurquait pour rejoindre ceux de Marac et Ormancey, d'ailleurs presque contigus.

Ces tronçons n'avaient pas à gravir des escarpements considérables et leur construction n'a exigé aucun travail particulier qu'il y ait lieu de signaler.

(A noter seulement qu'on a cru devoir faire un « ouvrage d'art » pour la traversée de la vallée à Villiers-sur-Suize, afin de dégager le pont sur lequel passait la voie ferrée, attendu que le passage des voitures à traction animale y amenait de fréquents accidents. Le service du parc a donc jeté, pour les usages de l'armée et de la population, un pont en bois sur la Suize.)

La durée moyenne d'avancement du travail pour relier le parc d'équipage aux parcs divisionnaires a été d'environ 3 kilomètres par jour avec 200 hommes par tête de pose.

Aucune difficulté sérieuse ne s'est rencontrée au cours des travaux ; il y a lieu de mentionner seulement une forte rampe (75 mm. par mètre) près de Maison-Neuve, sur la route de Langres à Châtillon.

Ce que j'ai dit de la capacité de transport et du rendement, tant théorique que réel, de la ligne Foulain = Villiers-sur-Suize peut s'appliquer aux tronçons construits pour relier le parc principal aux parcs divisionnaires.

L'établissement de la première ligne d'artillerie a été précédé de la reconnaissance du terrain faite à l'abri de la ligne de couverture. A vrai dire, pourtant, tout cela a été plus fictif que réel, tout ayant été étudié et réglé, presque dans les détails, depuis fort longtemps. Le point d'attaque avait été choisi bien avant que les opérations eussent été commencées, et la répartition approximative des batteries était arrêtée. On avait donc pu tracer les tronçons de voie ferrée qui devaient aboutir à chacune d'elles, et, en se promenant sur les routes, pendant les combats qui devaient aboutir à l'investissement, j'ai constaté maintes fois sur la chaussée des saignées toutes préparées aux points où le chemin de fer devait passer.

Le travail d'exécution n'a pourtant été poussé activement qu'à partir du 24 août. De ce jour au 3 septembre, date de l'ouverture du feu, il a été construit environ 70 kilomètres de voie, se répartissant comme suit :

50 km. d'Ormancey et Marac aux I<sup>re</sup> et II<sup>e</sup> divisions,

20 » de Faverolles à la III<sup>e</sup> division,

en y comprenant de nombreux garages, et les voies d'accès particulières à chaque batterie.

La construction n'a donné lieu à aucune observation importante.



L'exploitation s'est faite tantôt par croisement régulier de trains, à raison de trois à l'heure, tantôt par rames. Ce dernier moyen, qui n'a été mis en pratique que sur les lignes d'accès des batteries, consiste à lancer successivement plusieurs trains qui viennent s'accumuler au point terminus. Une fois qu'ils y sont déchargés, on les renvoie en arrière. Lorsque les horaires pouvaient être prévus, on a préféré le croisement, sauf à employer un système mixte, c'est-à-dire à lancer coup sur coup trois ou quatre trains, si la longueur de la voie au croisement permettait de les y garer. Par ce moyen, on augmente le rendement dans une très notable proportion. C'est, d'ailleurs, celui qui est normalement prévu par le Règlement sur le service des chemins de fer à voie de 0<sup>m</sup>60.

Il convient de signaler que les deux voies des I<sup>re</sup> et II<sup>e</sup> divisions, étant parallèles sur une certaine longueur, ont pu être considérées comme appartenant à une ligne à double voie, ce qui a donné de grandes facilités pour l'exploitation sur le tronçon dont il s'agit, tronçon long d'environ 2 kilomètres (entre les cotes 384 et 388). Mais cet avantage n'a pas compensé l'inconvénient qu'il y a eu à ne disposer que d'une seule voie pour desservir les deux parcs divisionnaires de Marsac à Ormancey. Chacun d'eux aurait dû être relié au parc principal de Villiers-sur-Suize par une ligne indépendante.

Avant de quitter la question des voies ferrées, il n'est pas sans intérêt, je crois, de résumer les dispositions réglementaires relatives à cette question, telles qu'elles résultent des textes combinés <sup>1</sup> de l'*Instruction générale sur la guerre de siège* (4 février 1899) et de l'*Instruction provisoire sur le service de l'artillerie dans la guerre de siège* (20 octobre 1904).

Dès qu'il a choisi le point d'attaque, le commandant du siège invite le commandant de l'artillerie à lui soumettre, en vue de l'établissement du projet d'attaque, des propositions détaillées qui concernent, en particulier, les positions à assigner à l'artillerie de siège, l'emplacement du parc de siège d'artillerie et de ses annexes, l'organisation de la voie ferrée étroite destinée à relier le parc et les batteries ou les dépôts de matériel.

<sup>1</sup> Il y a quelques contradictions dans ces textes. Les termes mêmes n'ont pas la même signification dans l'un et dans l'autre.

Le commandant de l'équipage répartit sur le terrain les divisions d'équipage, en apportant à leur composition normale les modifications que les circonstances rendent nécessaires. Il répartit les objectifs entre les divisions et fixe l'emplacement des parcs divisionnaires.

Le commandant de chacune des divisions (c'est-à-dire de chaque fraction) de l'équipage fixe les emplacements de ses batteries, de son « poste de combat » et des « dépôts intermédiaires ». Il règle le service des batteries et leur assigne leurs objectifs.

Le directeur du parc de l'équipage arrête les dispositions d'ensemble du parc principal, et, en particulier, le tracé des voies ferrées. Il assure le service du ravitaillement. Placé sous les ordres du commandant de l'équipage, il a sous les siens les commandants des parcs divisionnaires, lesquels dépendent encore, dans une certaine mesure, du commandant de la division.

Le directeur du parc principal est chargé de la partie du réseau comprise entre la gare de débarquement et les parcs divisionnaires, y compris les lignes éventuelles reliant entre eux les parcs divisionnaires.

Les commandants de chacun de ceux-ci sont chargés de la partie du réseau comprise entre le parc divisionnaire et les points où s'embranchent les lignes particulières des batteries, ces lignes étant construites par les batteries intéressées, avec leur personnel et au moyen de matériel entrant dans la composition de leurs « unités collectives. »

Telles sont les conditions dans lesquelles le travail aurait dû être normalement mené; mais, je le répète, les détails en avaient été fixés bien des mois à l'avance, sans qu'on soit passé par tous les échelons qui viennent d'être indiqués. Cependant, il y a eu, en cours d'exécution, un certain nombre de remaniements au plan primitif.

Il est intéressant de rappeler que le tracé du réseau ferré a pu être déterminé presque complètement et assez exactement par les observateurs de la défense; mais il importe de spécifier que ce n'est point les rails qu'ils ont aperçus: c'est le passage des trains qui les a renseignés, en masquant certains objets (maisons, lignes d'arbres, crêtes, etc.) ou en les laissant apercevoir. On a pu ainsi reporter sur la carte non seulement la dis-

position générale des lignes, mais les croisements, les garages, les postes aux chevaux. Les tentes coniques blanches, faciles à distinguer, ont, d'ailleurs, eu l'inconvénient de servir de jalons, ces tentes ayant été employées comme abris du personnel des garages.

### Construction des batteries.

L'Instruction provisoire du 20 octobre 1904 renferme (§§ 59-61) des prescriptions dont il y a lieu d'extraire les suivantes :

Les capitaines commandants ayant reçu l'ordre de construction, donné par le commandant de la division, arrêtent l'emplacement de leur observatoire d'après la position des buts auxiliaires qui leur sont assignés. Ils étudient et préparent le tracé et la construction de leurs batteries, ce travail se faisant de jour, ou, concurremment, de jour et de nuit s'il s'agit de batteries entièrement cachées aux vues. Dans le cas contraire, le tracé est fait un peu avant la tombée de la nuit, et on n'y emploie que le personnel strictement nécessaire, pour éviter d'attirer l'attention de l'ennemi.

Quant à la construction de ces ouvrages, elle doit, en principe, être faite en deux nuits.

*Première nuit* — On creuse la tranchée qui doit constituer l'ensemble des communications ; on construit les abris et les magasins situés dans ces communications ; on organise l'observatoire de batterie ; on installe la voie de 60 cm. ; enfin, on amène à pied d'œuvre les plates-formes et, si possible, un premier approvisionnement en munitions.

L'ensemble de ces tranchées, présentant la même apparence que les terrassements de toute nature dont les troupes de campagne ont déjà parsemé le terrain, ne paraît pas devoir attirer spécialement l'attention de l'ennemi pendant la journée suivante.

*Deuxième nuit.* — Pendant la deuxième nuit, on construit la batterie, on l'arme et l'on complète l'approvisionnement en munitions. Tous les efforts des commandants de batterie doivent tendre à mettre les pièces en état d'ouvrir efficacement le feu à l'heure fixée.

Cette heure est spécifiée dans l'« ordre de construction » donné par le commandant de la division aux commandants des batteries.

On s'est conformé, les 1<sup>er</sup> et 2 septembre, aux prescriptions réglementaires. Ou plutôt on a été censé s'y conformer. En

réalité, il n'y a que quatre batteries qui aient été réellement construites, savoir : deux de six pièces de 155 court sur affût de siège et place (en col de cygne); une de six pièces de 155 court sur affût plate-forme (artillerie lourde de campagne); une de six mortiers de 270. Cette dernière au nord du bois de la Vèvre; les autres, au sud.

Dans la construction, on n'a pas tenu compte de la nature rocheuse du sol, et je trouve que c'est une erreur. Car les raisons pour lesquelles j'aurais souhaité que la défense n'en tînt aucun compte, et que j'ai indiquées aux pages 838-839, ne sauraient s'appliquer à l'attaque. Celle-ci devait prendre le terrain tel qu'il est, sans faire aucune hypothèse, aucune convention sur sa constitution.

Il est résulté de là, entre autres inconvénients, qu'on n'a pu se rendre compte de la façon dont les travaux auraient pu être conduits, de l'emploi du personnel pour les effectuer. Chacune des trois divisions a eu à construire réellement et complètement une ou, au plus, deux batteries. On a donc formé des équipes avec tous les hommes dont on disposait, sans tenir aucun compte des considérations tactiques. D'ailleurs les batteries n'étaient pas à l'effectif de guerre. Elles étaient sur le pied de paix, renforcé par une quarantaine de réservistes, ce qui correspondait à 126 outils, au maximum. Bref, on ne s'est aucunement conformé au *Projet d'instruction sur la construction des batteries* approuvé par le ministre à la date du 6 mars 1905.

J'ai indiqué sur un croquis spécial les dispositions de détail de la 2<sup>e</sup> division, dont j'ai suivi le travail d'assez près.

Voici l'explication des lettres qui sont portées sur ce croquis (Pl. XLV) :

GC — gare des chevaux

O — observatoires de groupe

P — poste de combat du commandant de la division

D — dépôts des batteries

△ — points du canevas d'ensemble pour l'organisation du tir (Ormancez, Martroi, clochers de Mardor, de Beauchemin, de Marac).

Les batteries sont à 6 pièces; les batteries 1, 2 et 3, pour canons de 120 long; les batteries 4, 5 et 6, pour 155 court (cette dernière est la seule qui ait été construite); les batteries 7 et 8, pour mortiers de 220. (Les plates-formes de cette dernière sont à tabliers métalliques.)

Les différentes batteries qui y figurent ont été tracées; les

plates-formes ont été plus ou moins complètement établies<sup>1</sup>; les pièces amenées en position. Mais celle qui porte le n° 6 a été seule construite. (C'est aussi la seule qui ait reçu ses munitions.)

L'armement de toutes les batteries a été amené sur roues, et les bois de plates-formes, ainsi que les agrès, sont venus sur chariots de parc. La construction et l'organisation des batteries ont été commencées, en effet, avant que le chemin de fer fût terminé.

Bien qu'on fût dans le roc et qu'on ait dû descendre à une profondeur d'un mètre, on n'a pas employé la mine, contrairement à ce que j'ai lu dans certains journaux.

Les observatoires de groupe consistaient en échelles Durand. Ceux des batteries étaient installés dans les arbres.

Les dépôts de batteries ont été construits avec soin, conformément au Projet précité du 6 mars 1905.

### Organisation et exécution du tir.

Dans ces conditions, le problème de l'organisation du tir n'a présenté qu'un intérêt médiocre; il aurait fallu, pour que l'expérience fût concluante, qu'on pût faire converger les feux, sinon de toutes, du moins de quelques-unes des trente-six batteries dont on disposait; il aurait fallu qu'on pût changer d'objectif<sup>2</sup>. Or, sur les 196 pièces, il n'y en avait que 24 (à

<sup>1</sup> Les éléments de certaines plates-formes n'ont même pas été amenés sur le terrain et sont restés dans les parcs divisionnaires.

<sup>2</sup> A la vérité, on a renoncé à la convergence des feux qui était naguère le grand « cheval de bataille » de l'artillerie de siège. Aujourd'hui, on s'efforce de donner à « chacun sa part » : chaque batterie a son objectif spécial : c'est tout au plus s'il peut être commun, cet objectif, à une ou deux batteries. En principe, le feu doit être réparti avec supériorité très marquée sur les points d'attaque.

Ce changement résulte des progrès accomplis par l'artillerie : rapidité du tir, puissance des projectiles, amélioration considérable des procédés de pointage, possibilité (qui en résulte) de se mieux défiler. On peut maintenant donner à chaque fraction une tâche dont elle est chargée seule, sans que les autres concourent à son exécution : autrement dit, on a pu étendre à la guerre de siège les principes de décentralisation et d'initiative qu'on cherche à introduire dans toute l'armée. Le commandement ne conserve qu'un rôle de direction : à lui, de répartir les besognes conformément à la puissance des éléments dont il dispose, et d'après ce qu'il sait de la puissance des éléments qui lui sont opposés.

Quand une batterie a réduit au silence celle qu'elle était chargée de détruire, on reporte son tir sur un autre objectif. Encore faut-il qu'il n'y ait pas un trop grand écart angulaire entre celui-ci et le premier, car le champ de tir d'une pièce de siège n'est, pratiquement, que d'une quarantaine de degrés. Force est donc de se tenir dans ces limites.



peine le huitième !) qui fussent sur des plates-formes solides, capables de résister au recul. Et on ne pouvait même pas les faire tirer toutes simultanément. Et leurs projectiles n'étaient pas autorisés à tomber en dehors de l'éperon Perrancey = Vir-loup.

Ils sont très bien tombés, ces projectiles, sur les points qui leur avaient été donnés comme objectifs. Mais ils n'y ont pas grand mérite. D'abord, la position des ouvrages à détruire n'avait pas été dissimulée. Loin de là. On avait pris la peine de la marquer par de superbes balises, visibles de fort loin. Ensuite, ces ouvrages n'étaient d'ailleurs pas d'une solidité à toute épreuve. On l'a bien vu quand, dans la journée du 1<sup>er</sup> septembre, l'infanterie du corps de siège étant arrivée à couronner l'éperon Perrancey-Virloup, s'est mise à détruire le fortin construit pour servir de but au 270 et aux canons Rimailho (155 R). Ce fortin se composant de murs en pierres sèches, il suffisait de faire effort à la main pour en déterminer l'écroulement. On rétablit tant bien que mal ce fragile édifice, dans les journées du 2 et du 3 ; mais il était déjà à moitié démoli lorsqu'il fut, dans la journée du 5, atteint par les projectiles. On ne saurait donc s'extasier beaucoup sur la justesse du tir et sur sa puissance. On n'a même pas eu occasion d'apprécier celle-ci, car il aurait fallu, pour qu'elle se manifestât, employer des projectiles contenant leur charge explosive normale. Or, cette charge avait été réduite au dixième afin de diminuer les chances d'accidents.

Tout ce qui est relatif à l'organisation et à l'exécution du tir compte donc pour bien peu. Il a été fait, au camp de Châlons, des expériences plus probantes que celles de cette année à Langres.

Il en est de même du ravitaillement. Il n'a pas été effectué ; il ne pouvait pas être effectué.

### Conclusions.

Resterait à examiner l'installation du réseau téléphonique, le service aérostatique, l'observation (aérienne ou terrestre), le rôle rempli par le génie et l'infanterie. Mais, comme je l'ai dit, il n'est pas dans mon dessein de parler de ces détails qui ont été assez négligés d'après mes observations et d'après les ren-

seignements que j'ai recueillis. Ainsi le service téléphonique, bien que soigneusement organisé, n'a pas toujours fonctionné d'une façon satisfaisante. Et cela pour des causes diverses : à plusieurs reprises, par exemple, dans les travaux de construction des voies ferrées, on a coupé le fil souterrain. Ou bien, malgré les coupures faites dans la ligne aérienne pour laisser passer le câble des ballons captifs, cette ligne a été coupée.

Au sujet des services rendus par ces ballons, j'ai reçu, en réponse à mon premier article, une protestation très vive d'un officier particulièrement qualifié pour émettre une opinion éclairée et impartiale.

Je suis convaincu que, dans la guerre de siège, un rôle prépondérant est réservé aux observatoires aériens, et que mieux vaudrait vendre quelques canons pour se procurer des ballons, plutôt que de se priver de leur concours. Il serait même tout à fait nécessaire, à mon avis, de former des observateurs en ballon parmi les officiers d'artillerie...

Du côté de la défense, sinon du côté de l'attaque, les aéronautes ont rendu de grands services. Ils auraient pu en rendre davantage encore s'ils avaient été mis en relation plus intime avec le commandement de l'artillerie, au lieu d'être accaparés complètement par le commandement supérieur de la défense<sup>1</sup>.

Je suis heureux de reproduire ce passage de sa très intéressante communication. Puissé-je en recevoir d'autres, à la suite de mes articles. Je ne demande qu'à avoir des rectifications de ce genre à faire, — si tant est que ce soient des rectifications. Je ne peux espérer être à l'abri de toute erreur, ayant trouvé plus de bonne volonté apparente que de bonne volonté réelle auprès des personnes qui auraient pu me renseigner. Le mot d'ordre m'a paru être donné de faire le silence sur ces manœuvres. On a cherché — comme presque toujours ! — à ne pas initier le public à ce qui s'était passé. On a voulu rester en famille (je ne dis pas que ce soit pour y laver son linge sale), et ne rien laisser connaître des mécomptes éprouvés.

Je conviens qu'il appartient aux gens du métier de profiter des leçons de l'expérience ; mais tout le monde a intérêt à être mis au courant des difficultés rencontrées et dont certaines n'ont pu être convenablement surmontées. L'armée forme un tout ; si

<sup>1</sup> J'ai entendu formuler des observations du même genre au sujet du service des chemins de fer. On voudrait que chaque fraction (en l'espèce, chaque parc divisionnaire) eût la charge de régler toutes les questions relatives à la pose et à l'exploitation de la voie, et de même pour le réseau téléphonique, décentralisation qui pourtant semble terriblement difficile à organiser.

quelques-unes de ses parties fonctionnent mal, l'ensemble s'en trouve compromis. Il est bon que chaque membre de ce grand corps solidaire sache dans quelle mesure il peut compter sur ses voisins. Il est bon aussi, dans un régime parlementaire, que les contribuables sachent si les résultats correspondent à la grandeur des dépenses considérables qu'ils consentent pour établir solidement la puissance militaire du pays.

Malheureusement, tout ce que l'opération présentait de vraiment intéressant a été caché avec le plus de soin possible, en dépit de l'obligeance du général directeur, non seulement aux « profanes », mais même aux officiers.

Sauf ceux qui ont pris part à la manœuvre — et encore la plupart d'entre eux n'ont-ils rien pu voir en dehors du coin dans lequel les cantonnait leur spécialité — aucun d'eux ne tirera profit d'un exercice coûteux qui, tout compte fait, a été utile. Mais combien plus il l'aurait été si on en avait pu suivre l'exécution dans tous ses détails, si on s'était conformé à la règle de tout faire au grand jour, à l'exception de ce qu'il fallait ne pas montrer soit pour des raisons d'Etat, soit pour ne pas entraver l'action des exécutants, pour ne pas les gêner.

Sans doute, on communiquera, quelque jour plus ou moins lointain, une relation officielle des opérations. Mais, rédigée par les intéressés, en dehors de tout contrôle, en dehors de toute possibilité de contrôle, ne fût-ce qu'en raison du long temps écoulé, offrira-t-elle les garanties de sincérité qui sont nécessaires pour rassurer l'opinion publique inquiétée par les critiques des journaux?

La presse a été plutôt dure, en effet, pour la manœuvre de forteresse de Langres. Elle s'est élevée avec vivacité contre ce qu'elle a appelé un gaspillage d'argent. J'estime que ces reproches sont injustes. Je pense avoir montré qu'un grand effort a été accompli, que d'utiles enseignements ont été recueillis. Il est seulement grand dommage qu'on n'en ait pas recueilli davantage et qu'on ait si peu fait connaître les résultats obtenus, et dont beaucoup sont satisfaisants.

Emile MANCEAU.

