

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 122 (1977)  
**Heft:** 4

**Artikel:** À propos d'une histoire de la ligne Maginot : le problème des fortifications, un succès de librairie!  
**Autor:** Weck, Hervé de  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-344082>

### **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:** 16.03.2025

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

A propos d'une **Histoire de la ligne Maginot**

## **Le problème des fortifications, un succès de librairie !**

**par le capitaine Hervé de Weck**

Depuis quelques années, les historiens se penchent avec intérêt et étonnement sur le rôle, l'efficacité des fortifications construites par la France, au lendemain de la première guerre mondiale, dans le but de parer à une nouvelle menace allemande. Une approche objective, une meilleure perspective leur ont permis de démanteler bien des idées préconçues entièrement fausses. On pensait généralement que la ligne Maginot n'était qu'un gouffre dans lequel les milliards s'étaient engloutis en vain, qu'un tel système ne pouvait pas rivaliser avec le trinôme infanterie portée-chars-avions. Le journal du colonel Rodolphe, réédité en 1973 <sup>1</sup>, pouvait déjà mettre la puce à l'oreille, car il montrait que, dans le secteur sud de la ligne Maginot, en tout cas, le béton n'avait pas démerité.

### **Un travail de bénédictin**

Ces problèmes, Roger Bruge les a étudiés pendant des années. Le premier volume de son *Histoire de la ligne Maginot* <sup>2</sup>, qui vient de connaître aussi une réimpression — signe que le public s'intéresse à ces questions — apparaît d'emblée comme un travail de bénédictin. L'auteur s'occupe de l'ensemble des régions-frontière où l'on coula du béton protecteur; il part donc de la région de Montmédy, pour terminer avec le secteur de Haguenau, couvrant un front de cent cinquante kilomètres. Le livre commence par montrer les différentes conceptions qui présidèrent à la construction de la ligne Maginot, les effets des manques de crédit, qui empêcheront de terminer le dispositif prévu, et forceront les responsables à « boucher les trous » avec des troupes de campagne,

<sup>1</sup> René RODOLPHE, *Combats dans la ligne Maginot*, St-Maurice, Brigade de forteresse 10, 1973.

<sup>2</sup> Roger BRUGE, *Histoire de la ligne Maginot. 1. Faites sauter la ligne Maginot*. Paris, Fayard, 1976. (Grands documents contemporains.)

ce qui va immobiliser une masse d'hommes dont le général Weygand ne pourra pas disposer, en 1940. La description technique des casemates, des gros ouvrages apporte de multiples renseignements inédits au spécialiste.

La reconstitution des combats qui se déroulent dans la ligne Maginot, en juin 1940, alors que les Allemands s'apprêtent à entrer dans Paris, semble pourtant la partie la plus originale du livre. Roger Bruge ordonne toutes les pièces d'un gigantesque puzzle. Partant de la situation vue à l'échelon des grandes unités, des intentions formulées par les généraux français et allemands, il descend jusqu'aux sections et aux équipages des plus petits forts en rondins. Il n'omet pas de situer le moral des combattants, les effets des préparations d'artillerie, les conséquences psychologiques du confinement dans des ouvrages souterrains, sans oublier l'incertitude dans laquelle les chefs de tous les niveaux se trouvent, pendant le combat, ainsi que le travail des spécialistes du renseignement, qui cherchent à interpréter des indices.

Pour réussir une telle approche, Roger Bruge a dû interroger des milliers de témoins dans les deux camps, dépouiller une masse considérable d'archives militaires, car il travaillait en «terrain vierge». Pourtant, le lecteur arrive à suivre le déroulement des affrontements, heure par heure, sans avoir l'impression de se noyer dans des détails inutiles qui lui feraient perdre la vue d'ensemble.

### **Des détails à revoir...**

L'armée française a toujours utilisé un nombre considérable d'abréviations, de sigles obscurs pour le profane et l'étranger. Le texte de Roger Bruge en est tout émaillé, ce qui rend parfois la lecture difficile, certains passages semblant même peu clairs, voire incompréhensibles, car on ne sait pas, sans recherches spéciales, de qui l'auteur parle. Le livre contient bien une table des abréviations, mais elle s'avère très incomplète.

Chose plus grave, l'*Histoire de la ligne Maginot* manque cruellement de cartes topographiques suffisantes. La carte générale détachable ne donne aucune indication d'échelle; les courbes de niveau n'apparaissent pas. Même remarque à propos des croquis partiels. Les lieux-dits, sans cesse évoqués dans le texte, n'y apparaissent pas. La représentation

graphique de l'attaque déclenchée par la 1<sup>re</sup> Armée allemande s'arrête à l'échelon division.

### **L'histoire de la deuxième guerre mondiale évolue**

L'ouvrage de Roger Bruge permet de voir l'évolution de l'historiographie française, depuis 1945. Pendant longtemps, les historiens de l'Hexagone cherchèrent souvent à excuser la défaite de 1940, en invoquant la fatalité, la supériorité matérielle des Allemands, etc. On prétendit par exemple que l'armée française alignait beaucoup moins de chars que les envahisseurs, alors qu'en réalité, le nombre de ces engins était presque semblable dans les deux camps, et que seule la sclérose de la pensée militaire française empêcha ces blindés de faire sentir leur influence.

Chez Bruge, jamais le plaidoyer *pro domo*, le chauvinisme n'apparaissent, les erreurs sont analysées avec précision, si bien que le lecteur peut comprendre la dramatique réalité dans toute sa complexité. Un seul exemple suffira à le démontrer.

Un bataillon de chars reçoit la mission de reprendre, en collaboration avec deux bataillons d'infanterie, des positions perdues devant la ligne Maginot. Depuis le 13 mai 1940, ces engins ont été continuellement engagés. Les équipages auraient besoin de sommeil, les véhicules d'entretien. Pendant la nuit du 16 au 17, le bataillon parcourt encore quarante kilomètres, pour arriver à Savigny. En plein service de parc, le 17 à 10 heures, l'ordre arrive de reprendre immédiatement la route pour Dun-sur-Meuse (il ne semble pas exister de degrés de préparation à la marche!). Les pleins n'ont pas été faits.

A 16 heures, le chef de bataillon se présente au commandant de corps auquel il est subordonné: « Je me vis reprocher de n'avoir pas été là dès le matin, que les chars arrivaient toujours en retard quand on avait besoin d'eux. » Le général veut attaquer le soir même, et ne peut pas comprendre que les blindés, partis vers 11 heures, et ayant septante kilomètres à parcourir, sur des routes encombrées, n'arriveront pas avant 18 heures.

Selon lui, il suffit de faire accélérer la colonne et de rouler à la vitesse maximum. L'officier de chars refuse de transmettre cet ordre qui multiplierait les pannes et les incidents. Malgré cela, le commandant de

corps émet des ordres pour une attaque immédiate. Heureusement que le divisionnaire concerné se montre plus compréhensif et prévoit le déclenchement de l'opération pour le lendemain, car deux ou trois chars par compagnie, tombés en panne en cours de route, ne rejoindront que le lendemain matin. Un pilote, trop fatigué, a même manqué un virage; deux hommes sont morts dans l'incendie consécutif à l'incident.

Lorsque le divisionnaire donnera son ordre d'engagement, le commandant du bataillon de chars lui remettra une protestation écrite, car on prévoit que les chars seront utilisés en accompagnement d'infanterie. Cette protestation restera bien entendu lettre morte.

L'attaque se déroulera sans trop de pertes, mais, au moment où les chars se retireront, une fois leur mission accomplie, l'un d'eux sera détruit par une pièce française. Le bataillon va se regrouper, faire ses travaux d'entretien, avant d'aller occuper un autre secteur d'attente où on l'oubliera pendant deux jours. Les équipages en profitent pour se reposer et remettre leurs engins en état <sup>1</sup>.

\* \* \*

Roger Bruge nous livre donc une étude historique fondamentale susceptible d'instruire à la fois le civil profane et le militaire, quelle que soit sa formation. Cette qualité ne suffit-elle pas à justifier ce succès de librairie?

H. de W.

<sup>1</sup> BRUGE, op. cit., p. 246-254.