

l'armée de la Meuse se portait à Dammartin, point qui marquait l'extrémité de sa route d'étapes au nord-est de Paris. Lagny était alors la station tête de ligne d'étapes la plus importante des troupes chargées d'assiéger Paris. Notre ligne ferrée de l'Est restait donc la grande artère des communications allemandes, celle qu'à la fin de la guerre le grand état-major prussien appelait la *ligne du centre*.

Sa protection était assurée à cette époque, d'abord par les troupes chargées de la garde des gîtes d'étapes, qui comprenaient :

- 41 bataillons,
- 9 escadrons,
- 2 batteries,
- 4 compagnies de pionniers ;

puis, par le VII<sup>e</sup> corps, qui surveillait les débouchés de la haute Seine, de l'Aube et de la haute Marne ;

Enfin, par le corps du général de Werder qui, tout en couvrant le siège de Belfort, garantissait les abords de la *ligne du centre*, du côté de la haute Meuse et des Vosges.

L'armée de la Meuse avait en outre, pour garder ses gîtes d'étapes, 4 bataillons et 2 escadrons.

*II<sup>e</sup> armée.* — Les communications de la II<sup>e</sup> armée sont intéressantes à suivre au moment de ses opérations sur la Loire, par conséquent à la fin de la guerre. Elles se développent alors par la voie ferrée d'Orléans à Juvisy, Montargis, Montereau, Joigny, Tonnerre, Nuits-sur-Armançon, Châtillon-sur-Seine, Chaumont-en-Bassigny et Blesmes. Elles forment ainsi une ligne sinueuse allongée, facile à intercepter et mal placée en arrière du flanc gauche de l'armée qu'elle alimente.

Cette ligne est complétée par trois routes d'étapes, savoir :

Une de Juvisy à Lagny, par Villeneuve-Saint-Georges ;

Une de Corbeil à Épernay, par Tournan, Coulmiers et Montmirail ;

Enfin une troisième, de Toury à Saint-Dizier, par Pithiviers, Nemours, Sens, Troyes, Lesmont et Vassy.

Ces communications étaient gardées par 9 bataillons, 6 escadrons et 1 compagnie de pionniers, qui étaient échelonnés sur leur parcours. Ce fut surtout pour leur protection que le VII<sup>e</sup> corps fut dirigé sur Châtillon-sur-Seine et Nuits-sur-Armançon.

*Armée du Sud et XIV<sup>e</sup> corps.* — Jusqu'à son arrivée sur la Saône l'armée du Sud, commandée par le feld-maréchal de Manteuffel, établit ses communications sur la même voie ferrée que la II<sup>e</sup> armée, de Châtillon à Blesmes.

On a vu que, se rendant compte de l'impuissance de nos troupes improvisées, son chef n'avait pas hésité à traverser une contrée difficile, en négligeant sur sa droite et sur sa gauche les rassemblements importants de Dijon et de Langres. La brigade mixte Kettler, dont la composition a déjà été donnée, fut laissée en arrière pour assurer la marche des convois.

Mais une fois sur la Saône, à Gray, Manteuffel n'hésita pas à changer sa ligne de communications et à l'établir sur la voie ferrée de Vesoul à Blainville-la-Grande, par Épinal, qui servait déjà aux troupes de Werder. Ce changement s'effectua sans aucune difficulté, et plus tard cette ligne fut doublée par deux routes d'étapes, allant de Dôle à Xertigny, au sud d'Épinal, par Gray, Vesoul, Favorney, Vauvilliers ; l'autre par Pesmes, Gy, Fretigney, Vesoul, Limeil et Plombières.

Toutes les communications des armées allemandes furent établies par des services spéciaux appelés *inspections générales d'étapes* pour les armées, et *inspections d'étapes* pour les corps d'armée. Les gîtes d'étapes s'appelaient *commandantures* et avaient généralement à leur tête un officier supérieur.

Chaque inspection générale d'étapes faisait partie du quartier général de l'armée et comprenait :

Un lieutenant général, inspecteur général (sauf pour l'armée de la Meuse qui avait un colonel) ;  
 Un chef d'état major ;  
 Des aides de camp de l'inspecteur général ;  
 Un officier d'artillerie ;  
 Un officier du génie ;  
 Un intendant ;  
 Un officier de gendarmerie,  
 Et un conseiller ingénieur des chemins de fer.

Le plus souvent ces officiers et fonctionnaires étaient du grade supérieur et en retraite.

Les attributions des inspecteurs généraux d'étapes étaient purement militaires et ne dépassaient pas les communications qu'ils avaient établies. Leur initiative restait entière pour les transports. Mais pour la répartition des troupes de garde, il leur fallait prendre les ordres des gouverneurs généraux des provinces occupées.

Ceux-ci, chargés de maintenir le territoire envahi sous l'autorité prussienne, avaient dans une certaine mesure la responsabilité de la protection des communications. Les troupes dont ils disposaient concouraient à l'occasion à garantir cette protection. Il est à noter qu'elles représentaient des forces assez élevées.

Le gouvernement d'Alsace disposait en effet de :

22 bataillons et 3 compagnies,  
 8 escadrons,  
 2 batteries,  
 10 compagnies d'artillerie de place,  
 3 compagnies de pionniers.

Le gouvernement général de Lorraine avait sous ses ordres :

31 bataillons, 3 compagnies,  
 7 escadrons,  
 3 batteries,  
 5 compagnies d'artillerie de place.

Puis le détachement du colonel de Krenski, qui était établi sur la ligne de communications à Commercy, et qui comprenait :

6 bataillons,  
 2 escadrons,  
 2 batteries,  
 6 compagnies d'artillerie de place,  
 3 compagnies de pionniers.

Le gouvernement général de Reims disposait de :

20 bataillons,  
 5 escadrons,  
 3 batteries,  
 8 compagnies ou batteries d'artillerie de place,  
 2 compagnies de pionniers.

Enfin, le gouvernement de Metz avait en outre :

15 bataillons,  
 2 escadrons,  
 1 batterie,  
 10 compagnies d'artillerie de place,  
 2 compagnies de pionniers.

Toutes ces troupes étaient, comme celles d'étapes, tirées de la landwehr. La récapitulation de leurs effectifs donne une véritable armée de seconde ligne.

On a en effet :

Troupes d'étapes de la I <sup>re</sup> armée.....	4,430	hommes.
— de la III <sup>e</sup> armée.....	10,910	—
— de la II <sup>e</sup> armée.....	8,460	—
— Armée de la Meuse.....	3,460	—
<b>TOTAL</b> des troupes d'étapes....	<b>26,660</b>	—
Troupes du Gouvernement général d'Alsace.	21,400	hommes.
— de Lorraine.	33,070	—
— de Reims...	18,220	—
— de Metz....	13,830	—
<b>TOTAL</b> des troupes d'occupation....	<b>86,220</b>	hommes.
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b> .....	<b>112,880</b>	hommes (1).

En résumé, le service des communications des armées allemandes, pris dans son ensemble, a été établi, en 1870 et 1871, de la manière suivante :

Dans chaque armée, un commandement supérieur de la ligne de communications, appelé *Inspection générale d'étapes*, était chargé de l'établissement, de la surveillance et de la direction des communications. Chaque corps d'armée avait un service analogue appelé *Inspection d'étapes*. Les communications étaient établies autant que possible par les voies ferrées et, dans le cas contraire, par des lignes d'étapes. On cherchait à disposer pour chaque armée d'une double ligne d'étapes et d'une voie ferrée indépendante. La protection des communications était assurée par des troupes de seconde ligne échelonnées sur la ligne et renforcées au besoin par des détachements spéciaux.

**Organisation actuelle des lignes de communications.** — L'expérience des dernières guerres a consacré des procédés nouveaux. Il en résulte, pour les lignes de commu-

(1) Les bataillons sont comptés à 800 hommes; les escadrons à 130; les batteries à 110; les compagnies de pionniers à 180.

nications des armées, un système d'organisation qui, tout en dérivant du passé, tient compte des changements survenus dans les voies de communications et dans la composition des masses mises en mouvement.

De là, un ensemble de faits qui correspondent aux besoins des armées modernes et qu'il convient d'énumérer.

Les lignes de communications actuelles sont généralement les voies ferrées qui relient les armées avec leur centre d'approvisionnements. Ce sont à la fois leurs lignes de transports et de marche. Elles ne sont donc plus limitées comme autrefois à la base d'opérations; elles pénètrent au contraire dans l'intérieur de la patrie, jusqu'aux régions qui alimentent les corps d'armée, et elles commencent à fonctionner au moment où les armées débarquent sur leur zone de concentration.

Les avantages que la possession de plusieurs voies ferrées assurent aux armées n'ont pas besoin d'être démontrés. Il en est de même de l'importance des services chargés de l'établissement de ces communications. L'accroissement des effectifs et la création de nouveaux organes l'ont encore augmentée.

Il en est résulté que l'organisation des lignes de communications, leur protection, leur développement, l'installation des stations intermédiaires et des gîtes d'étapes, en un mot les services de l'arrière, ont été à peu près partout fixés par des règlements.

Les mouvements qui se produisent en arrière des armées sont dirigés :

*D'avant en arrière*, pour les évacuations;

*D'arrière en avant*, pour les renouvellements de personnel et de matériel;

Enfin transversalement, pour les échanges de communications entre les divers corps de troupe et les corps d'occupation.

Cette division indique la répartition du service. Le soin d'assurer l'ordre et la régularité de ces mouvements est confié à un général, qui a sous ses ordres les troupes et le personnel employés en arrière des armées.

Le réseau des communications sur lesquelles les mouvements s'effectuent est réparti en sections, dont chacune a pour chef un officier supérieur. Ce sont ces chefs secondaires qui ont l'initiative et la responsabilité de toutes les mesures nécessaires, telles qu'organisation des gîtes d'étapes, réparation des communications, installation et entretien des magasins, protection des transports et des marches, travaux de fortifications pour la défense des points importants, etc.

Des inspecteurs de lignes ou de sections et des commandants de place ou de gîtes d'étapes sont chargés de les seconder.

Ces diverses autorités doivent toujours dépendre du général en chef et n'agir que suivant ses instructions (1).

Autant que possible, les voies ferrées sont doublées par des routes d'étapes qui les complètent.

Tous ces principes ont du reste été posés, au commencement du siècle, par Napoléon; on en retrouve les détails dans sa correspondance avec Berthier.

Quelle que soit, d'ailleurs, la perfection des systèmes actuels, il importe de remarquer qu'une menace de l'ennemi sur les communications des armées n'offre pas moins de dangers qu'autrefois. En raison des effectifs des masses à approvisionner, la sécurité de ces lignes est même plus que jamais une nécessité d'où dépend à la fois l'existence des troupes et leur aptitude aux opérations.

Mais, d'un autre côté, avec l'extension actuelle des che-

(1) Notre Règlement sur le service des étapes aux armées a été publié le 24 août 1884. Il fixe les règles à suivre désormais pour l'établissement des communications.

mins de fer, il faut bien se rendre compte que la prise d'une voie ferrée ne saurait causer qu'un embarras momentané à une armée qui en possède plusieurs.

Ainsi, en 1871, la destruction d'un tronçon de la voie Paris-Nancy n'aurait rien changé aux mouvements des armées allemandes, à moins d'être prolongée pendant plusieurs semaines. A cette époque, en effet, ces armées disposaient d'autres lignes ferrées.

Leurs communications embrassaient une véritable zone de terrain comprise entre le chemin de fer de Mézières à Metz, par Thionville, et la direction de Nuits-sur-Armançon, à Lunéville par Chaumont-en-Bassigny. Elles couvraient un espace d'une largeur moyenne de 160 kil. sur une longueur de plus de 400 kil.

Il n'était donc pas possible à un parti de francs-tireurs de les couper. Ce dernier pouvait dégrader une voie, causer un accident de quelque durée et diminuer ainsi les moyens de circulation de l'ennemi. Mais il aurait fallu une véritable armée pour intercepter les routes des Allemands, refouler les troupes chargées de leur défense et obliger une de leurs armées à venir combattre pour les dégager.

Cependant, il est à noter que, pendant presque toute la guerre, les communications de leurs différentes masses ont eu une section ferrée commune, celle de Blesmes à Frouard. Il n'est pas douteux qu'une armée française établie sur l'Argonne, de Blesmes à Grand-Pré, les aurait placées dans une situation critique.

Était-ce l'objectif à atteindre par notre défense nationale? Ce projet était-il réalisable? Ce sont là des questions qu'il serait difficile de résoudre aujourd'hui. Mais il suffit de les avoir posées pour montrer quelle était peut-être la partie la plus vulnérable du système des communications allemandes pendant la dernière invasion.