

MINISTERE DES TRANSPORTS,
DE L'EQUIPEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER

CONSEIL GENERAL
DES PONTS ET CHAUSSEES

MINISTERE DE LA CULTURE
ET DE LA COMMUNICATION

DIRECTION DE L'ARCHITECTURE
ET DU PATRIMOINE

MINISTERE DE L'ECOLOGIE
ET DU DEVELOPPEMENT
DURABLE

DIRECTION DE LA NATURE
ET DES PAYSAGES

MISSION D'INSPECTION
POUR LA PRÉSERVATION DE LA VOIE SACRÉE
DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MEUSE

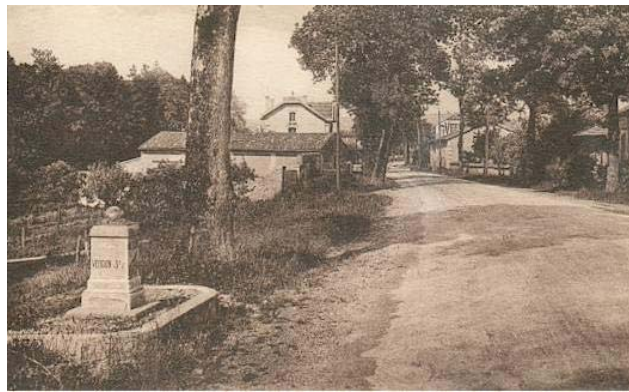
Rapport n° 004611-01

Juin 2006





Le transfert de la RN35 dite « Voie Sacrée » au département de la Meuse



Mission d'inspection pour la préservation de la Voie Sacrée

Francis Lévy

Inspecteur général de l'équipement

Jean Michel Pérignon

Inspecteur général de l'architecture et du patrimoine



La Défense, le **13 JUIN 2006**

Le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées
à

Monsieur le ministre des Transports, de l'Équipement, du
Tourisme et de la Mer

Monsieur le Ministre de la Culture et de la Communication

Madame la Ministre de l'Écologie et du Développement Durable

**ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer**



**Conseil général
des Ponts
et Chaussées**

Le Vice-Président

Rapport n° 004611-01 : Mission d'inspection pour la préservation de la Voie Sacrée dans le département de la Meuse.

Le Maire de Verdun a bien voulu attirer notre attention sur le transfert de la route nationale 35 au département de la Meuse, craignant que cette mesure ne conduise à banaliser la «Voie Sacrée» en confiant sa gestion au département.

La mission d'inspection conjointe entre les trois ministères a été menée par Francis Lévy, inspecteur général de l'équipement, représentant également le ministère de l'écologie et du développements durable, et Jean-Michel Pérignon inspecteur général de l'architecture et du patrimoine pour le ministère de la culture et de la communication. Elle a bénéficié des apports des services déconcentrés des trois ministères, qui ont participé à la visite sur le terrain et qui ont été destinataires du projet de rapport, qui a aussi été adressé à la Mission d'inspection générale territoriale.

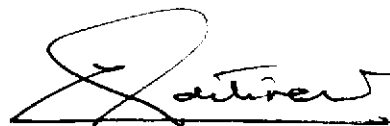
Après une introduction situant le contexte historique, le rapport décrit la route et évoque les projets d'aménagement touchant la Voie Sacrée. Ce sont les grandes infrastructures dont le TGV Est en cours de finition, mais aussi les projets induits à savoir la gare nouvelle et la zone d'activités. Un autre grand projet est celui de l'implantation autorisée de 153 éoliennes situées le long de la Voie Sacrée ou visibles depuis celle-ci.

Aussi le rapport vise à ce que l'on s'attache plutôt à préserver les éléments de mémoire. Il préconise d'explorer pour chaque élément la protection et la mise en valeur la plus appropriée permettant de préserver l'essentiel de la mémoire de ce lieu unique en excluant qu'un seul dispositif puisse être appliqué à l'ensemble de la Voie Sacrée.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22

courriel :
Cgpc
@equipement.gouv.fr



Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 004611-01

- le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	3 ex
- le ministre de la culture et de la communication	3 ex
- la ministre de l'écologie et du développement durable	3 ex
- le directeur général des routes	2ex
- le directeur de l'architecture et du patrimoine	2 ex
- le directeur de la nature et des paysages	2ex
- le préfet de la région Lorraine	1 ex
- le directeur régional de l'équipement de la région Lorraine	1 ex
- le directeur régional de la culture	1ex
- le directeur régional de l'environnement	1ex
- le préfet de la Meuse	1ex
- le directeur départemental de l'équipement	2ex
- le chef du service départemental de l'architecture et du patrimoine	1 ex
- le chef du service de l'inspection générale de l'architecture et du patrimoine	2ex
- le chef du service de l'inspection générale de l'environnement	2ex
- le président de la 3ème section du CGPC	2ex
- le président de la 4ème section du CGPC	2ex
- le président de la 5ème section du CGPC	2ex
- le coordonnateur de la MIGT n°8	2ex
- M. Lévy	5ex
- M. Pérignon	5ex
- archives	1ex

Département de la Meuse

Transfert de la RN35 dite « Voie Sacrée » au département

Mission d'inspection pour la préservation de la Voie Sacrée

La mission d'inspection conjointe entre le ministère des transports, de l'équipement et de la mer, le ministère de l'écologie et du développement durable et le ministère de la culture et de la communication a été menée par Francis Lévy inspecteur général de l'équipement, représentant également le ministère de l'écologie, et Jean Michel Pérignon inspecteur général de l'architecture et du patrimoine pour le ministère de la culture.

La visite s'est déroulée en deux parties :

- A 9 heures une réunion en préfecture à l'invitation de Hubert Vernet secrétaire général de la préfecture, Antoine Vogrig directeur adjoint au DDE, Laurent Varnier conseiller de gestion à la DDE, Guy Lavergne adjoint au DIREN, Françoise Hervé inspectrice des sites et Emmanuel Etienne chef du SDAP.

- A partir de 10h30 la visite sur le terrain accompagnée en totalité par MM Varnier et Etienne et partiellement par MM Lavergne et Vogrig, a permis de parcourir la presque totalité des 54 km de la RN35 dite « voie sacrée » dans les deux sens, et ce jusqu'à l'embranchement avec la N3 qui sur 8 km rejoint Verdun par une route à quatre voies qui ne présentait pas d'intérêt au regard de l'objet de la mission. Des arrêts ont été effectués sur des points particuliers du parcours pour examiner les questions relatives à la qualité des sites, aux aménagements routiers et touristiques, au patrimoine et aux traces visibles de la voie originelle.

Les élus n'ont pas été informés de cette mission et n'ont donc pas été entendus, mis à part le maire de Souilly rencontré par hasard.

Le contexte historique

A l'approche de l'assaut sur Verdun et dès le début de 1915 l'inadaptation des voies de communications avait été relevée et la route de Bar le Duc à Verdun avait été dégagée et élargie pour la faire passer de quatre à sept mètres.

La gestion de la voie est confiée à une « commission régulatrice » qui va organiser la circulation selon des techniques empruntées à la gestion des voies ferrées, découpée en six « cantons » chacun administrés par un chef de canton.

L'entretien constant de la route nécessita l'ouverture de carrières tout le long du parcours pour recharger constamment la chaussée. La route initiale était plus rectiligne que l'actuelle « voie sacrée » : des virages furent créés pour limiter les risques de mitraillage aériens et pour réduire les pentes. La route organisée comme une voie ferrée acheminait quotidiennement 13000 hommes, 6400 tonnes de matériel et 1500 tonnes de nourriture.

Il faut considérer que la « voie sacrée » n'aurait pas eu tout son efficacité si elle n'avait pas été doublée d'un chemin de fer à voie métrique, le Varinot (le Meusien » est le nom de la société qui exploitait cette ligne depuis 1890), qui a acheminé les deux tiers du ravitaillement de l'armée. La voie de ce petit chemin de fer économique local avait été renforcée depuis septembre 1914 mais la capacité de la ligne ne permettait pas d'atteindre les objectifs fixés par le programme d'octobre 1915. C'est la nouvelle organisation, l'emploi de la double traction et l'utilisation de locomotives plus puissantes qui permit le triplement du rendement. Le « petit Meusien » est encore présent dans le paysage mais son tracé est inexploité. Le « Varinot » a été racheté à son concessionnaire par le département de la Meuse en 1922. L'exploitation ferroviaire s'est arrêtée en 1936, et tout a été complètement démantelé par le département en 1946.

Le classement par voie législative comme « route nationale voie sacrée », que le conseil général avait par délibération du 19 août 1919 réclamé avec insistance, date du 30 décembre 1923. Le texte de la loi précise que la Voie Sacrée « a été l'un des principaux instruments de la victoire ».

La question du rôle joué par la ligne ferroviaire métrique n'est pas anodine. Cette sacralisation de la route est sans doute la reconnaissance assez immédiate que la performance du mode routier, exploité selon des modalités qui sont peu exposées dans le rapport, s'est révélée déterminante, bien plus que le mode ferroviaire. Les acteurs locaux ont depuis bien peu mis en valeur, voire complètement oublié, les aspects techniques exceptionnels et novateurs liés à cette noria routière motorisée, privilégiant nettement la mémoire des événements du front lui-même.

Le classement au rang de route nationale de la route départementale Bar-le-Duc--Verdun a été prononcé pour des raisons liées à la mémoire des faits historiques qui sont attachés à la victoire finale et au lien qu'elle représente avec le front, et non pour des raisons d'intensité du trafic automobile. Son titre de route « Nationale voie sacrée » est unique dans le patrimoine national. Bien que ses caractéristiques actuelles, malgré les aménagements qui ont été réalisés, n'en font pas à proprement parler une route « nationale », l'accolement des deux termes « Nationale » et « voie sacrée » montre bien la spécificité historique de cette route.

Le maire de Verdun a sollicité le ministre de l'équipement sur les conséquences du transfert de la Voie Sacrée au département et des projets liés à l'effet TGV.

Description de la route

Le point de départ de la Voie Sacrée est actuellement un rond point situé au nord de la ville de Bar-le-duc où se trouvait la borne inaugurée en 1923 par le président Poincaré. Cette borne a malheureusement été enlevée. Un panneau de type publicitaire indique à l'utilisateur qu'il se trouve sur la Voie Sacrée. A noter aussi que le départ de cette voie est marqué par l'ancienne gare de voie ferrée d'intérêt local « Le Meusien » située à l'arrière des voies ferrées des liaisons Paris-Metz-Luxembourg et Paris-Nancy-Strasbourg. Cette gare a un intérêt tout particulier car elle était le point de départ de la ligne métrique qui permettait d'acheminer les vivres et munitions destinés à la bataille de Verdun. Occupée actuellement par le parc de véhicules de l'équipement, le bâtiment principal d'un aspect traditionnel est implanté symétriquement par rapport à la voie d'accès et sert de bureaux au parc. L'auvent qui protégeait les utilisateurs abrite désormais les pompes à essence. Il avait été envisagé de protéger le bâtiment et les quais au titre de la législation sur les sites, mais l'environnement général ne l'a pas permis.

A la sortie de Bar-le-Duc, la route emprunte une très belle vallée bien arborée et d'aspect naturel, mis à part la très courte traversée de Naives-devant-Bar pour aboutir après un dénivelé d'une centaine de mètres au secteur de Rumont, où le relief s'adoucit.

C'est dans ce secteur qu'une quinzaine d'éoliennes ont été autorisées, dont certaines sont situées à près de cent mètres de la Voie Sacrée. Plusieurs sont déjà en cours de travaux. Elle marqueront toute la perception de la voie Sacrée au débouché sur le plateau, mais probablement aussi depuis la montée de la très belle vallée entre Bar-le-Duc et Rumont.

Après Rumont la bifurcation avec le CD 901 qui mène à St. Mihiel est aussi concernée par l'implantation d'éoliennes dont plusieurs sont en cours de chantier.

En progressant vers le nord on arrive à l'entrée de la petite commune d'Erizé-la-Brulée où un délaissé de l'ancienne Voie Sacrée a été utilisé pour illustrer par des figurines les soldats de la Grande guerre, qui malheureusement ne sont visibles que dans le sens de la montée vers Verdun, alors que le délaissé n'est accessible en voiture que dans l'autre sens.

La Voie Sacrée suit ensuite le cours de l'Ezrule qui se jette dans l'Aire à Chaumont sur Aire, qui est un carrefour avec le CD 902 d'orientation est-ouest. Ces douze kilomètres séparant Rumont de Chaumont se déroulent dans un paysage de cuvette ponctué sur la route par quatre villages d'aspect traditionnel meusien dans un paysage rural plus ouvert, mais aussi présentant un début de mitage de bâtiments divers. Ce paysage sera lui aussi marqué par une quarantaine d'éoliennes situées tout le long de la Voie Sacrée avec une concentration toute particulière sur les versants dominant Chaumont sur Aire et donc particulièrement visibles depuis la route en venant du sud.

En continuant vers le nord, la Voie Sacrée en légère montée passe sous la nouvelle voie du TGV dans le secteur de Mondrecourt où une plate-forme située à l'ouest du village est destinée à accueillir une nouvelle gare TGV, financée en majeure partie par le conseil général de la Meuse. Une zone d'activités de 100 hectares y est envisagée.

La voie Sacrée arrive ensuite à Heippes où se trouvait le terminus de la voie ferrée métrique servant à approvisionner le front de Verdun. A quatre kilomètres au nord de Heippes on atteint la commune de Souilly, qui abritait dans sa mairie le QG du commandement français situé à une vingtaine de kilomètres au sud de Verdun. La mairie abrite un petit musée signalé aux utilisateurs de la route.

A 7,5 kilomètres au nord de Souilly, la Voie Sacrée est raccordée par un échangeur à l'autoroute A4 Paris Strasbourg après être passée sous l'autoroute et recueilli la RN3 à quatre kilomètres au nord. Un monument inauguré en 1967 a été implanté sur une butée dominant le carrefour. Il commémore le train de camions ayant desservi le champ de bataille en 1916 et une table d'orientation datant de 2005 où ne figurent pas encore les six éoliennes autorisées à Nixéville, sans compter la dizaine d'éoliennes envisagées de l'autre côté de l'autoroute.

Le dernier tronçon de 9 kilomètres de la Voie Sacrée a été transformé en une pénétrante de 4 voies permettant d'atteindre Verdun.

Les projets d'aménagements touchant la Voie Sacrée.

Le secteur de la Voie Sacrée est l'objet d'ambitions diverses notamment alimentées par la réalisation d'une gare au droit du croisement de la ligne TGV est-européen sur la commune de Mondrecourt, le projet d'une zone d'activité de cent hectares autour de la gare et les conséquences sur l'augmentation du trafic automobile. L'utilisation de l'effet TGV par le conseil général pour le développement de l'activité économique du département a donc des conséquences immédiates sur le maintien de l'aspect historique de la route actuelle.

-Les grandes infrastructures.

La voie Sacrée est aujourd'hui coupée dans sa perception paysagère par deux grandes infrastructures : l'autoroute A4 à 13 km au sud de Verdun puis la ligne du TGV est-européen à 14 km au sud de l'A4.

Le caractère historique de la « voie sacrée » au droit de ces croisements et dans leurs abords a largement été perturbé par les ouvrages des infrastructures elles-mêmes et par les aménagements tels que les accès et les aires de stationnement.

Le paysage de la « Voie Sacrée » risque d'être encore plus perturbé par la réalisation de la zone d'activité de cent hectares autour de la gare. Le terrain y est assez vallonné, les boisements occupent les sommets et le remblai de la ligne du « petit Meusien » et les constructions de type industriel n'ont aucune capacité à venir en greffe d'une zone urbanisée. La partie bâtie est représentée par le hameau de Mondrecourt qui est composé d'une ferme et de quelques maisons et qui ne peut jouer le rôle d'accroche urbaine.

Une surface de un kilomètre carré ne se s'organise pas à la légère dans un site de cette nature sur le plan topographique et paysager, sans même évoquer le caractère historique.

Il reste à imaginer les conséquences ou les effets induits de cette activité sur l'urbanisation des villages et le développement quasi inévitable des lotissements pavillonnaires.

Il conviendrait aussi d'éviter que cette route ne subisse de nouvelles mises aux normes qui dénatureraient encore plus son tracé d'origine. Il serait question d'en améliorer ses caractéristiques pour qu'elle puisse desservir plus rapidement la future gare TGV à partir de Bar-le-Duc. Cette question mérite une étude approfondie car le chef-lieu de la Meuse est déjà convenablement desservi en transports ferroviaires à moins de deux heures de Paris. Il n'est donc pas évident que ses habitants soient prêt à faire près de 50 km pour atteindre la future gare TGV. Cela dépendra aussi du maintien ou non des liaisons actuelles après mise en place du TGV Est. Une solution de route nouvelle est aussi envisagée, qui risque d'être d'un coût très élevé.

-Les éoliennes

D'après le « guide pour l'implantation d'éoliennes en Meuse » produit par la direction départementale de l'équipement, ce département se révèle attractif pour le développement de l'éolien. Ce sont 153 éoliennes autorisées par les permis de construire qui ont été acceptés pour des machines dont la hauteur au fut est de l'ordre de 130 mètres (chaque permis porte sur plusieurs machines [environ 5 à 6 machines, en général]).

Malgré la définition par le groupe de travail d'éléments paysagers remarquables, comprenant une bande de près de cinq kilomètres de large de part et d'autre de la « voie sacrée », une majorité des projets y sont concentrés dans sa partie sud.

Les « côtes de Meuse » et les paysages emblématiques ont été épargnés.

Si la Voie Sacrée a été inscrite parmi les éléments paysagers remarquables, cela n'a pas empêché la délivrance des permis de construire pour des éoliennes dont les caractéristiques dimensionnelles sont très importantes et situées à une centaine de mètres de la « voie sacrée ». Aujourd'hui aucune éolienne n'est en place et leur impact paysager n'a pas pu être démontré, mais les bases sont prêtes à les recevoir. Il est donc possible d'imaginer cet impact tout au long de la route à des distances proches ou lointaines. Les inspecteurs n'ont pas eu communication des études d'impact sur le paysage mais ils perçoivent que celui-ci sera très important et troublant pour la perception d'un paysage attaché à la mémoire de la « Voie Sacrée ».

Les éléments de mémoire.

Les survivants de la bataille de Verdun ne sont plus aujourd'hui qu'une poignée et sont géographiquement dispersés. Ce ne sont donc pas eux qui entretiennent la mémoire des faits et des lieux localement mais les anciens combattants de la deuxième guerre mondiale. Il semble cependant que l'entretien de cette mémoire soit plus réelle sur les lieux les plus emblématiques comme Douaumont, la tranchée des baïonnettes et d'une manière générale le théâtre des hostilités et les lieux où les pertes humaines ont été les plus marquantes. La « voie sacrée » n'est donc pas reconnue et « exploitée » sur ce plan au niveau où elle devrait l'être.

Les éléments de mémoire, ou qui évoquent la mémoire des faits, existants sur le parcours sont les suivants :

-les véhicules

Ils sont complètement absents ou sont simplement rappelés par des panneaux. Il en est d'ailleurs complètement de même pour le matériel roulant du « Varinot ». On parle de plusieurs milliers de véhicules et de plus de 800 wagons : rien de tout cela ne subsiste et n'a été conservé. L'utilisation du transport routier pour une noria militaire est ici en Meuse une remarquable percée novatrice technique : à la déclaration de guerre, l'armée disposait de moins de 200 camions. Elle avait organisé des concours d'endurance pour ces véhicules seulement à partir de 1911.

-le point zéro

Situé au rond point non loin de la gare du « petit Meusien », le monument est accompagné d'un panneau d'affichage indiquant à l'automobiliste qu'il est sur la voie sacrée. La gare du « petit Meusien » n'est pas mentionnée aux visiteurs. Elle est composée d'un double quai abrité et d'un bâtiment de gare qui fait face au quai puisque la voie y avait son terminus. L'état est correct et mériterait d'être mis en valeur.

-les bornes

Elles ne sont plus authentiques car elles ont été saccagées par des collectionneurs pour récupérer les casques en bronze qui les surmontaient. Les bornes spécifiques tous les kilomètres environ avec palme de laurier latérale, coiffée d'un casque de poilu en bronze avaient déjà été démontées en 1940 par les Allemands. Elles ont toutes été remises en état ou remplacées en 1998, pour les 80 ans de l'armistice. Les bornes actuelles sont identiques en formes et couleurs mais sont surmontées de casques non reproduits à l'identique et en résine. Les bornes sont kilométriques et disposées sur le tracé actuel, c'est à dire qu'après 1918 quand la route a été rectifiée on a placé les bornes sur le nouveau tracé. Il en résulte une information inexacte du visiteur qui ne peut plus reconnaître le tracé d'origine.

-les délaissés

Les modifications du tracé pour des raisons de traversée de hameaux ou de villages, ou de rectification de virages, ont produit des « délaissés » plus ou moins identifiables, souvent en mauvais état ou utilisés pour des fonctions de dessertes. Il n'a pas été dans le cadre de la mission, et ce n'était pas son objectif, possible d'en faire le bilan. Les délaissés sont cependant des espaces qui représentent bien, pour certains, ce qu'a pu être la route départementale devenue « Voie Sacrée » et qui pourraient être mieux mis en évidence pour activer l'imagination des visiteurs qui ne peuvent comprendre le rôle de cette route en parcourant en voiture le ruban bitumé et impeccable de la route actuelle.

-la mairie de Souilly

L'hôtel de ville de Souilly est le seul monument actuellement protégé au titre des monuments historiques (classé en totalité le 02/09/1943) sur le parcours de la « Voie Sacrée ». Le général Pétain y avait établi son quartier général et son bureau est toujours visible et resté en l'état. Quelques photographies sont exposées dans l'escalier qui mène au premier étage : elles sont pour certaines d'entre-elles certainement uniques alors que les négatifs sont perdus, et dans un très mauvais état de conservation. Le bâtiment de la mairie est visitable et mériterait des travaux d'entretien.

-les aménagements de Erize la Brulée

Le Conseil Général avec le concours du CAUE de la Meuse a aménagé une aire sur laquelle on peut voir des figurines représentant des « poilus » et les camions dont le « Latil TAR » du nom de son inventeur, ancêtre du 4X4 de 1913. les figurines sont plates et malheureusement vues sur la tranche de la plupart des points de vue. Un panneau donne quelques explications sur les camions utilisés pour le transport des hommes et des matériels.

-le mémorial de Moulin Brûlé

Le monument situé sur un point haut permet de découvrir le paysage de la partie septentrionale du parcours avant l'embranchement avec la nationale 3. Il a été agrémenté en 2005 d'une table d'orientation réalisée sur l'initiative de la Fédération Nationale du Train, comme d'ailleurs le mémorial lui-même inauguré en 1967 par le général Boucaud.

-la « Voie Sacrée »

La route départementale de Bar le Duc à Verdun reçut le nom de « Voie Sacrée » que lui a donné Maurice Barrès et fut inaugurée le 21 août 1922 et classée route nationale le 30 décembre 1923. Le tracé initial est assez difficile à restituer sans une étude fine du tracé de la route avant 1916, des aménagements de 1916 et de ceux qui ont été effectués depuis.

Certains virages ont été rectifiés à Petit Rumont, Erizé la Brulée, Issoncourt, Nixéville et un giratoire a été construit au carrefour avec la RN3. Il y donc sur place trois tracés : celui avant 1916, celui qui a été le tracé de ce qui devait devenir la « Voie Sacrée », et le tracé actuel, faussement comme il a été dit plus haut, repéré par les bornes qui ne sont plus toutes à la place où elles devraient être.

L'identité de la « Voie Sacrée » n'est donc pas facile à définir d'autant qu'au delà des rectifications de virages, sa largeur et son revêtement ont bien évolués depuis 1916, ainsi que la signalétique routière, les aménagements tels que les glissières de sécurité, les aires de stationnement etc.

La question des plantations doit aussi être abordée. Un certain nombre d'arbres d'alignement ont été abattus après avis de la commission départementale des sites. L'iconographie disponible ne montre pas de plantations abondantes sur le parcours et certains tronçons sont même entièrement dépourvus de plantations. L'observation de la situation actuelle permet de

dire que certains tronçons passent dans des parties boisées ou en lisière, d'autres sur des plateaux dénudés, d'autres encore sont bordés de quelques plantations arbustives ou de haies, d'autres tronçons accompagnent des entrées et sorties de villages ou hameaux et sont bordés de plantations d'alignement encore subsistantes.

Il y a donc une variété de paysages le long de la « voie sacrée » dont on peut imaginer qu'elle représente encore la situation de 1916. On peut dire également que les portions de virages qui ont été créées n'ont pas été plantées.

-la qualité des sites

La RN 35 emprunte tout au long de son parcours et alternativement des sites, de vallées aux coteaux vallonnés et de plateaux dégagés, très différents et d'une grande qualité paysagère, et des traversées de hameaux et de villages que l'urbanisation n'a pas trop enlaidi. L'impression est celle d'un paysage préservé, entretenu, paisible... Les caractéristiques de la route, son tracé, la qualité des paysages rendent le voyage entre Bar le Duc et Verdun agréable. Rien, sauf les quelques éléments de mémoire pour certains visibles et pour d'autres à deviner, ne permet d'imaginer l'intensité de l'activité qui y a régné en 1916.

Cette qualité risque d'être contrariée par la réalisation des grands équipements dont il a été question plus haut : éoliennes en grand nombre et zone d'activité de 100 hectares à Issoncourt.

Ces interventions dans le paysage seront prégantes et susceptibles d'attirer l'œil beaucoup plus que tout autre aménagement relatif à l'évocation de la mémoire de 1916.

Les propositions de préservation de la voie sacrée

La situation est donc contrastée si l'on considère la qualité du paysage et l'importance des atteintes qu'il va subir, l'intensité des événements et la discrétion de signes qui les rappellent et la quasi-inexistence du patrimoine protégé. Il convient aussi de mentionner le caractère national de la « Voie Sacrée » et son déclassement par application de la loi de transfert des routes nationales.

Sur ce dernier point il est permis de poser la question si ce déclassement n'est pas une erreur au regard de l'histoire dans la mesure où la décision qui a conféré le rang de route nationale à la « Voie Sacrée » n'est pas d'ordre strictement routier mais est d'ordre honorifique et historique.

N'est-il donc pas possible de distinguer, ce qui relève de la gestion par le conseil général de cette route qui aurait pu rester départementale si elle n'avait pas été utilisée comme on le sait, de son rang qui est la reconnaissance de la nation à la contribution à une victoire, honneur rendu qui ne peut être repris.

La « voie sacrée » pourrait donc être gérée par la collectivité territoriale et garder son titre de « nationale voie sacrée » ou peut être de « voie sacrée nationale ».....

Cette proposition est d'ordre symbolique mais elle permet de conserver un titre dans les affichages les publications etc.

Du même ordre il est possible de replacer les bornes « voie sacrée » sur le tracé exact de la route dans son état de 1916. Cela repositionnerait clairement le tracé et ferait comprendre aux visiteurs que certains tronçons ont été réalisés postérieurement et dans une autre logique routière. Cela permet éventuellement d'avoir éventuellement un double balisage kilométrique, le deuxième étant conforme au nouveau statut de la voie, le premier revenant à l'expression de la mémoire.

Les portions de voie hors aménagements récents qui traversent les villages ou les hameaux pourraient être reconnus pour leur valeur patrimoniale avec les parties urbanisées des villages par des protections de sites, classés de préférence, ou des zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager. Il convient pour cela d'en faire l'inventaire. Une portion comme celle destinée à la réalisation de la zone d'activité est porteuse de risques sur l'urbanisation périphérique du village et de dégradation du paysage. Il semble qu'aucune mesure réglementaire générale ne puisse être appliquée. C'était déjà la position de la DIREN en 1998.

La traversée de Souilly pourrait également faire partie de cette réflexion en accompagnement de la mairie déjà classé au titre des monuments historiques.

D'autres villages, tels que Regret ou Raival pourraient être évoqués.

Le site du mémorial du Moulin Brûlé mérite également une attention particulière bien que six éoliennes soient prévues sur le plateau de Nixéville-Blércourt à environ trois kilomètres au sud-ouest et quelques cent trente mètres plus haut.

La table d'orientation posée en 2005 invite au regard sur ce paysage, indique la « voie sacrée » ainsi qu'une autre voie historique qui est la « voie de la liberté » datant de la dernière guerre de 1939/1945.

Cette double reconnaissance historique liée à des événements malheureusement comparables fait de ce lieu, rencontre de ces deux voies, un espace chargé de symboles.

Il ne faut pas oublier les restes de la voie du « Petit Meusien » qui sont peu nombreux à proximité de la « voie sacrée ». Le plus visible se trouve à Issoncourt au lieu dit la Haute Couronne sur environ un kilomètre et malheureusement à proximité immédiate du futur site de la zone d'activité. Comme il a été dit plus haut cette trace est tout aussi vénérable que la voie sacrée elle-même et le tracé du « petit Meusien » mériterait au moins d'être reconnu et peut être signalé et également balisé.

Il reste à évoquer les possibilités de reconnaissance au titre des monuments historiques. Le seul élément susceptible d'avoir cette reconnaissance est la gare du « petit Meusien » qui a déjà été évoquée. Le fait que cette gare et le quai d'embarquement se trouvent sur le terrain du parc de la DDE n'est pas en soit un obstacle, la protection étant une reconnaissance de la valeur historique d'un objet architectural.

Il n'existe pas d'autres objets susceptibles d'être reconnus à ce titre à moins de protéger des portions de voie qui seraient exactement resté dans leur état de 1916.

Du point de vue paysager, la Voie Sacrée offre actuellement un environnement de qualité avec de belles séquences paysagères, particulièrement dans sa partie sud et des traversées de villages encore dans l'état où ils se trouvaient lors de sa construction, avec relativement peu de constructions nouvelles. Elle aurait pu faire l'objet d'une protection au titre de la loi de 1930 sur les sites. Malheureusement l'implantation de près de 150 éoliennes autorisées et visibles sur une importante partie de son parcours écarte d'emblée une telle éventualité, même si par ailleurs celles-ci sont susceptibles de former un nouveau paysage, mais qui ne pourra être mis en balance avec l'exercice de mémoire sur la « Voie Sacrée ».

La seule exception pourrait être le tronçon sud de 13 kms entre Bar-le-Duc et Rumont, qui est actuellement le plus remarquable du point de vue paysager et où aucune éolienne n'est prévue. Sur cette portion se trouve de plus une ancienne carrière qui a vraisemblablement servi à l'entretien de la « Voie Sacrée ». Cependant les éoliennes en cours de constructions à Rumont seront probablement aussi visibles depuis cette portion de route dans le sens Bar-le-Duc à Verdun.

Il pourrait être envisagé, sur la base d'un état des lieux présent et futur, d'établir un plan de protection de ce qui peut encore l'être comprenant aussi la mise en valeur de la mémoire du site étendu de la voie sacrée, des actions sur le paysage et sur la signalétique. Il devrait aussi mettre en valeur l'histoire des lieux par des actions concertées et complémentaires et profiter des délaissés de la Voie Sacrée d'origine pour créer des étapes pour que les touristes mais aussi les jeunes générations puissent comprendre la construction et l'utilisation de la voie. Cette démarche pourrait s'inspirer des actions mises en œuvre à l'occasion du cinquantième anniversaire du débarquement des troupes alliées en Normandie. Une amélioration de la présentation du QG de Souilly, déjà évoquée, pourrait être un point fort de ce parcours. Ce plan devrait tenir compte des éoliennes décidées et orienter les projets futurs acceptables. Peut-être pourrait-on envisager que les éoliennes fassent l'objet d'une information et éventuellement d'une visite.

La préservation de la « voie sacrée » relève donc d'un exercice subtil d'utilisation des différents outils juridiques adaptés au contexte historique mais également économique, et surtout de la mise en commun des volontés des différents acteurs en présence de reconnaître les qualités patrimoniales et paysagères de son parcours.

Il semble exclu en tout état de cause qu'un seul dispositif puisse être appliqué à l'ensemble du tracé de la Voie Sacrée.



Francis Lévy
Inspecteur général de l'équipement



Jean-Michel Pérignon
Inspecteur général de l'architecture
et du patrimoine

*le Ministre des transports,
de l'équipement,
du tourisme et de la mer*

*le Ministre de la culture
et de la communication*

*le Ministre de l'écologie
et du développement durable*

Paris, le 24 MAI 2006

Monsieur le Vice-président
du conseil général des ponts et
chaussées,

Monsieur le directeur de
l'architecture et du patrimoine,

Monsieur le directeur de la nature et
des paysages.

Objet : mesures de protection de la Voie Sacrée dans la Meuse

La mise en œuvre de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales comporte le transfert aux départements des routes nationales d'intérêt local. L'État a ainsi été conduit à déterminer les routes répondant aux critères fixés par la loi. La route nationale 35 en fait partie et se trouve donc transférée au Conseil général de la Meuse.

Entre Bar-le-Duc et Verdun, cette route est appelée "Voie Sacrée" en raison de son rôle important tenu pendant la Première guerre mondiale, lors de la bataille de Verdun.

La mémoire attachée au caractère historique de cette voie n'est pas incompatible avec le fait que l'exploitation et l'entretien de cette infrastructure routière soient assurés par le département de la Meuse.

Le Conseil général de la Meuse a déjà envisagé des initiatives le long de la route nationale 35 pour évoquer les événements historiques qui s'y sont déroulés. Ce type de démarche illustre la complémentarité pouvant exister entre la gestion de la route et sa valorisation par le département. Des actions de même ordre sont mises en œuvre par les collectivités territoriales normandes à l'égard des routes départementales constituant la "Voie de la Liberté", par lesquelles les troupes alliées ont libéré la France.

.../...

La valorisation à des fins mémorielles ou touristiques ne saurait toutefois suffire pour garantir le respect de la valeur historique de ces lieux et consacrer l'appellation de "Voie Sacrée". Une stratégie globale de mise en valeur historique doit être envisagée, qui pourrait comprendre une mesure de protection à caractère national, visant l'inscription ou le classement au titre des sites et/ou au titre des monuments historiques.

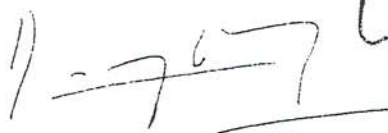
Par conséquent, il vous est demandé de diligenter une mission interministérielle d'inspection générale afin d'évaluer l'opportunité et les modalités d'une telle stratégie, en concertation étroite avec Monsieur le préfet de la Meuse et de permettre :

- d'analyser l'état actuel de la "Voie Sacrée", au regard de son état originel historique supposé, en identifiant le cas échéant les éléments de paysage et d'architecture significatifs conservés ;
- de clarifier les principaux enjeux la concernant et de recenser les différents projets susceptibles de l'intéresser ;
- d'identifier les différentes actions de valorisation de la "Voie Sacrée", ainsi que la nature et la qualité des promoteurs de ces actions (collectivités territoriales, associations etc.) ;
- de proposer la ou les mesures de protection et de valorisation susceptibles de pérenniser l'appellation, de garantir l'évolution satisfaisante de son paysage, d'en perpétuer la mémoire, tout en tenant compte de leur impact sur la gestion de la voie comme sur les projets qui auront été recensés.

Sur les trois premiers points, la mission s'appuiera sur l'inventaire préalable mené par la direction régionale de l'environnement (DIREN - inspection des sites) qui fournira les éléments matériels d'une éventuelle proposition. La mission se rapprochera également du service départemental de l'architecture et du patrimoine (SDAP) ainsi que de la direction départementale de l'équipement (DDE).

Nous souhaitons pouvoir disposer, d'ici la fin du mois de septembre, d'un rapport présentant les conclusions de cette mission et des propositions pour une stratégie de préservation et de mise en valeur du site.

Vous voudrez bien nous faire part des difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'exécution de cette mission.



Dominique PERBEN



Renaud DONNEDIEU de VABRES



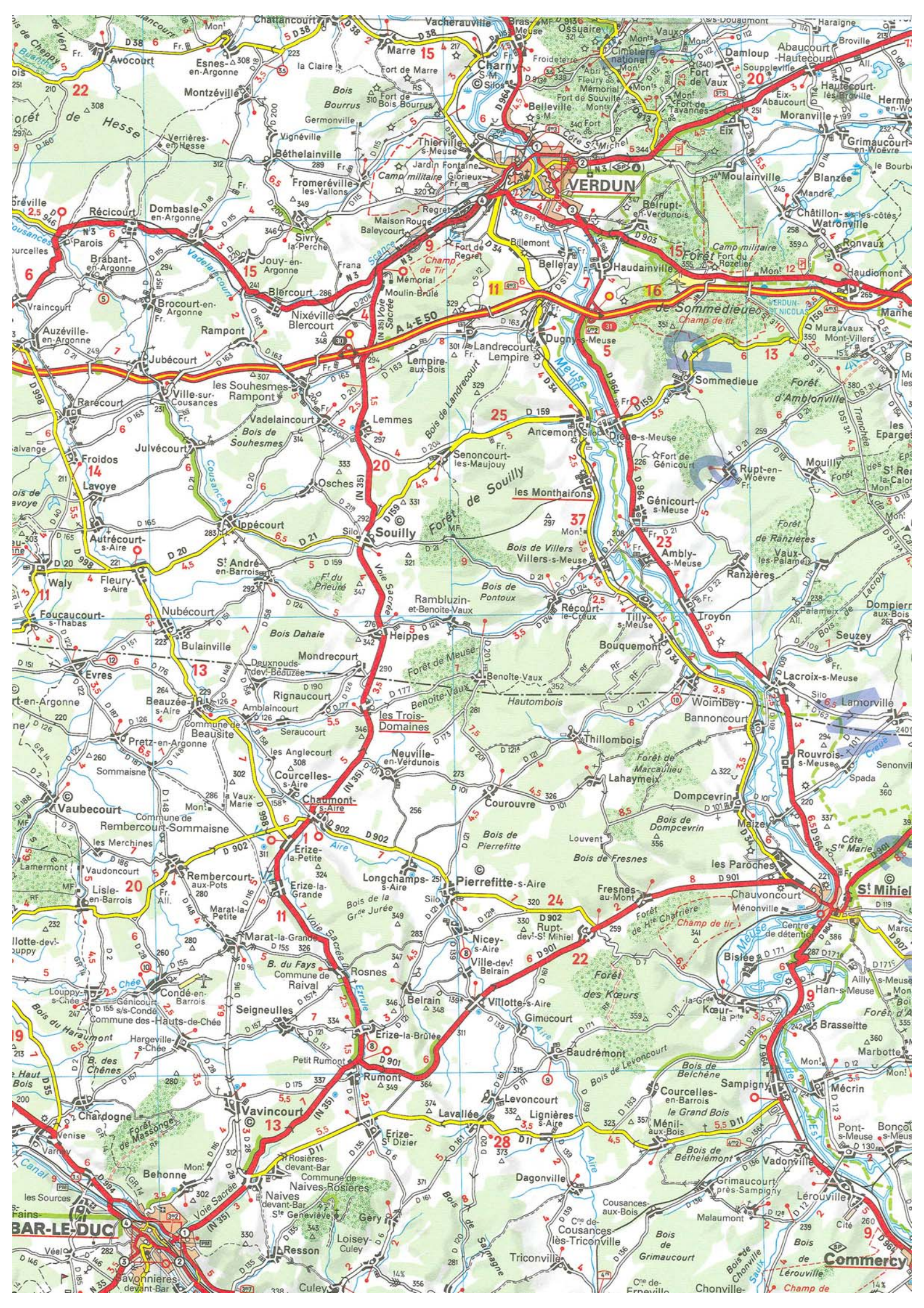
Nelly DLIN

ANNEXES

Document cartographique

Montage photographique

Note extraite de l'Encyclopédie Universalis



La voie sacrée : les traces

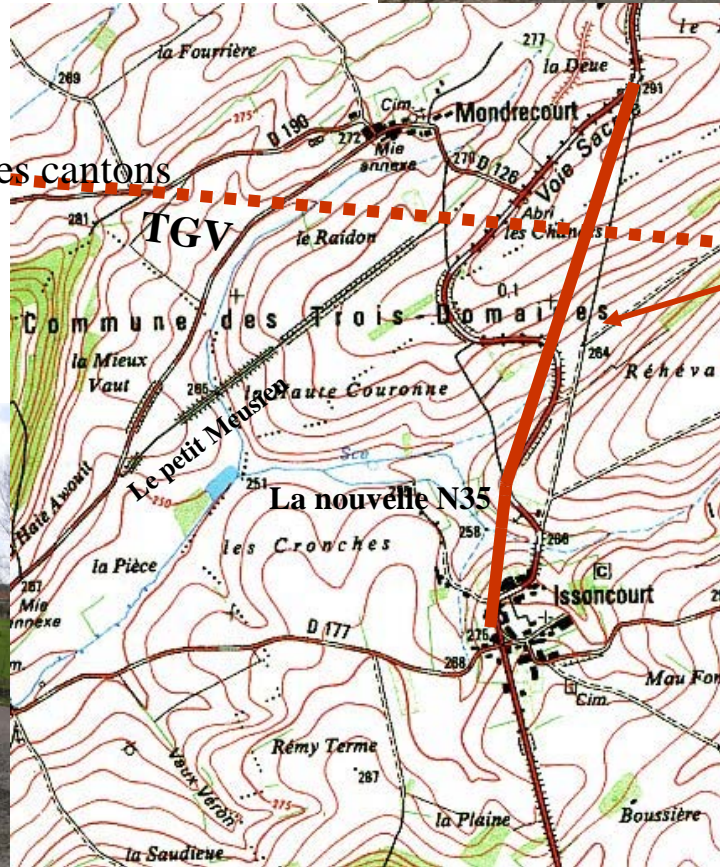


29.03.2006 11:48



Issoncourt

Le découpage des cantons



La « voie sacrée » d'origine et la route nationale



Issoncourt

29.03.2006 11:52



29.03.2006 11:47



La voie sacrée : la gare du « petit Meusien » à Bar le Duc



La gare de Bar le Duc



Le convoyage des munitions

L'environnement actuel : le parc DDE



Les traces du « petit Meusien » dans le paysage à Issoncourt



La voie sacrée : le chantier du TGV



L'impact dans le paysage



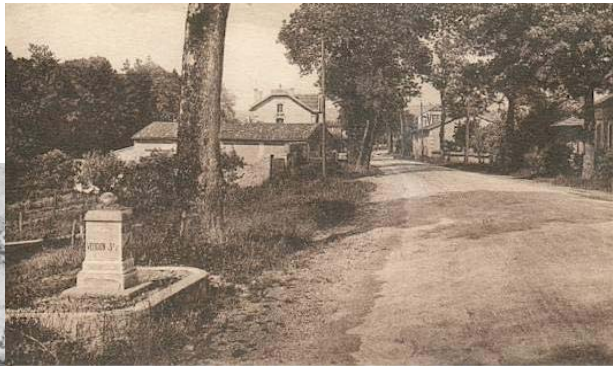
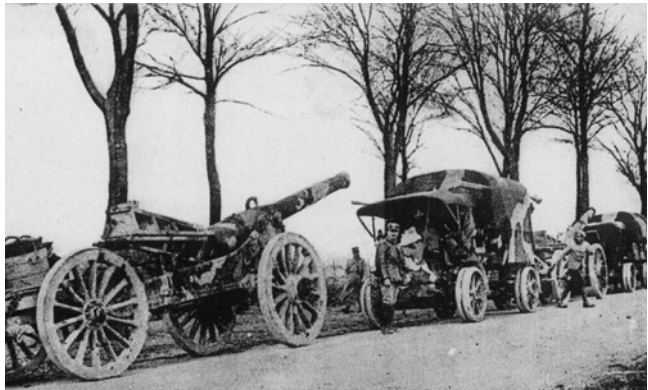
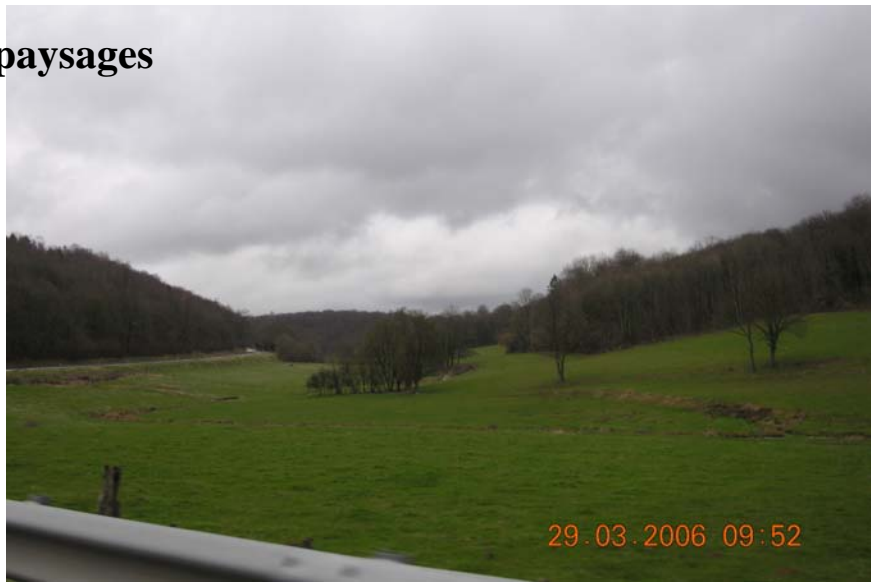
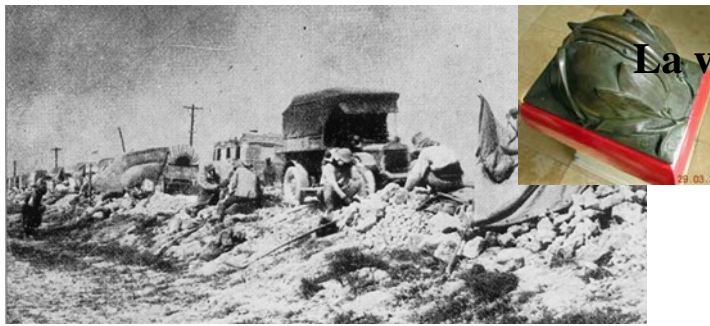
Les abords de la gare et la future zone d'activité de 100 Ha



Le projet de gare



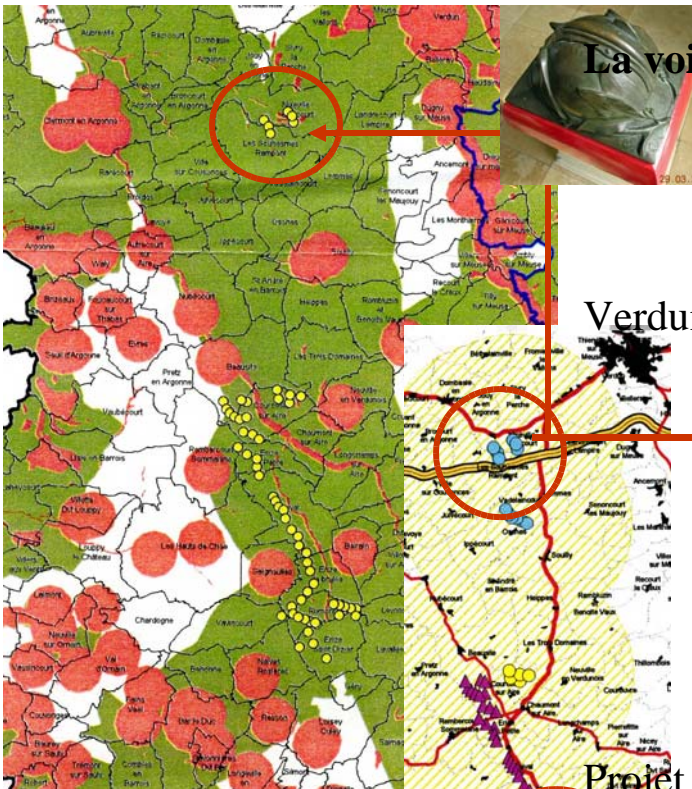
La voie sacrée : les paysages



Le point « zéro »



La voie sacrée : les éoliennes



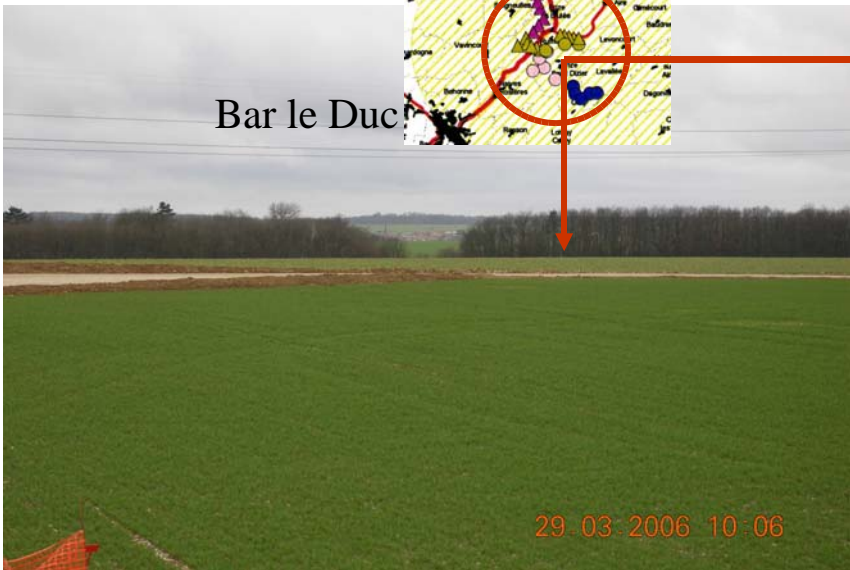
Verdun



29.03.2006 11:24

Projet d'implantation

Bar le Duc



29.03.2006 10:06



29.03.2006 10:06

La voie sacrée : les aménagements du conseil général



29.03.2006



29.03.2006 10:14



29.03.2006 10:14



29.03.2006 10:13

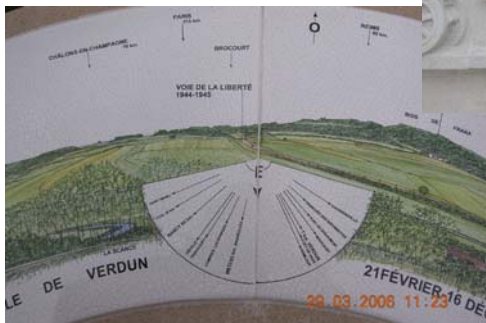
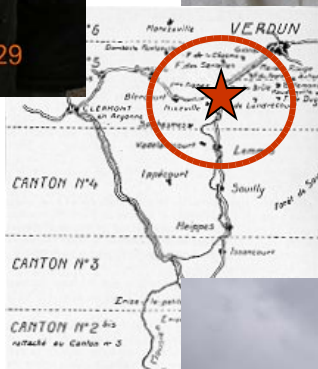


29.03.2006 10:13

La voie sacrée : Mairie de Souilly CLMH



La voie sacrée : le mémorial



ELEMENTS DE REFLEXION
NOTES EXTRAITES DE L'ENCYCLOPEDIE UNIVERSALIS
En complément de la visite de la Voie Sacrée

Aspects géographiques

La Lorraine est une des plus importantes régions de passage entre l'Europe du Nord (pays rhénans) et l'Europe méditerranéenne. Bien qu'elle appartienne en grande partie au bassin géologique de Paris, la Lorraine s'ouvre naturellement à l'Europe rhénane en raison de l'orientation sud-nord de son réseau hydrographique. **L'histoire autant que la géographie expliquent la vocation européenne d'une terre qui pendant des siècles a constitué un enjeu entre la France et l'Allemagne.**

Le corridor urbain méridien

Aux espaces de forte densité nés de l'industrie s'ajoute un autre ensemble majeur dans l'organisation territoriale de la région. Cette aire étroite s'étire le long de la vallée de la Moselle, principalement du sud de l'agglomération de Nancy à Thionville. Elle se prolonge de façon beaucoup plus intermittente dans les vallées vosgiennes, avec les foyers urbains d'Épinal et de Saint-Dié-des-Vosges. L'essentiel de ce corridor fortement urbanisé correspond à la présence d'une métropole polynucléaire formée des trois agglomérations les plus importantes de la Lorraine (Nancy, Metz et Thionville). Dans cette bande étroite d'une centaine de kilomètres de longueur sont concentrées plus de 800 000 personnes, soit plus du tiers de la population totale de la Lorraine. Cette concentration doit sans doute beaucoup à la proximité des espaces de la sidérurgie et de la chimie avec lesquels elle se confond partiellement, mais aussi à l'histoire, qui a fait émerger sur un des grands itinéraires européens les deux têtes de la métropole, Nancy (331 000 habitants, en 1999) et Metz (322 000 habitants). **Ce couloir méridien n'est pas unique ; il est doublé, à l'ouest, par celui de la Meuse, qui paraît bien vide en comparaison. Mais ces deux sillons, propices à l'écoulement des flux, ont eu des histoires différentes qui ont donné l'avantage à celui de la Moselle.**

La vie urbaine est ancienne dans la vallée, puisque Metz y jouait déjà un rôle important aux époques romaine et médiévale. C'est à l'époque moderne, avec les ducs de Lorraine, que Nancy émerge à son tour. L'établissement de la frontière franco-allemande, entre les deux villes, en 1871, a profité à Nancy au détriment de Metz. Dans les années 1950, la politique de régionalisation a révélé l'âpreté de la concurrence entre les deux villes et, au milieu des années 1960, lors de la création des métropoles d'équilibre, il a été impossible de départager les deux rivales. Le compromis qui a conduit à la naissance d'une métropole unique a cependant amplifié les relations interurbaines avec la construction d'une autoroute intra-urbaine - et de ce fait gratuite -, et la mise en service d'une desserte ferroviaire cadencée qui, aujourd'hui, se prolonge jusqu'à Luxembourg. L'obsession de maintenir un équilibre entre les deux têtes a entraîné l'implantation d'organismes métropolitains et la construction d'infrastructures communes, à Pont-à-Mousson ou dans ses environs : E.P.M.L., aéroport régional, future gare T.G.V., par exemple. Dans l'ensemble de la région, cet espace est incontestablement le plus dynamique.

Les espaces ruraux recomposés

Aussi importants qu'aient pu être - ou que soient encore - les espaces industriels lorrains, et leur prégnance sur les paysages, ils ne couvraient que des surfaces très réduites en comparaison des campagnes. La Lorraine est d'abord une région de labours, de prairies et de forêts. Si la surface agricole utile (S.A.U.) couvre exactement la moitié du territoire, la forêt occupe environ 900 000 hectares, soit 37%, ce qui est considérable. Certes, la couverture forestière du massif vosgien tient dans ce total une place éminente ; cependant, la forêt est ubiquiste dans la Lorraine des plateaux, où elle alterne en grandes écharpes avec les cultures.

Tout l'espace est rythmé par cette alternance, qui est le résultat de la disposition générale du relief. En effet, la Lorraine occupe une grande partie de l'est du Bassin parisien, avec des lignes de côtes - les cuestas des géographes - dont le front est tourné vers l'est et dont le revers s'incline doucement vers l'ouest jusqu'au pied de la côte suivante. Toute la respiration des paysages s'explique par cette répétition des formes physiques. La forêt couronne le sommet des talus et habille la partie la plus élevée des reliefs calcaires ; vers l'ouest lui succèdent les vastes étendues de labours, eux-mêmes remplacés par des prairies ou de grands massifs isolés de forêt, lorsque les sols deviennent argileux dans les dépressions en avant des côtes. À la fois ouverts et bornés, ces paysages sont, au total, plutôt monotones, sauf si l'on se place au pied des versants jalonnés de vieux villages de vigneron et couverts d'anciens vergers plus ou moins entretenus qui offrent, au printemps, un spectacle somptueux mais éphémère.

Note sur Bar-le-Duc

Modeste chef-lieu de la Meuse, Bar-le-Duc, seconde ville de ce département après Verdun, ne compte guère plus de 18 000 habitants (2004). Elle souffre sans aucun doute de sa situation sur la « diagonale du vide » qui prend la France en écharpe de la frontière belge aux Corbières en passant par les hautes terres du Massif Central. **Trop loin de Paris (à 230 kilomètres) pour en ressentir les effets peuplants et trop marginale dans une Lorraine dont les activités sont concentrées au long du sillon de la Moselle, Bar-le-Duc semble figée dans un passé qui eut pourtant ses heures de gloire.**

Si ses racines plongent dans l'Antiquité, c'est au Moyen Âge que la ville a acquis une personnalité qui s'exprime aujourd'hui sous la forme d'un patrimoine urbain aux trois faciès contrastés : le Bourg, vieille ville du haut Moyen Âge, la ville haute, née au contact du château des ducs et, enfin, la ville neuve dans laquelle s'exprime tout le modernisme rigoureux du XIII^e siècle. La fusion matrimoniale de la Maison de Bar avec celle de Lorraine, à la fin du XV^e siècle, semble avoir ouvert une des périodes les plus brillantes de la cité dont témoignent de nombreux édifices en pierre de taille richement décorés.

La ville du XIX^e siècle s'est étalée en s'étirant au fond de la vallée de l'Ornain avec l'arrivée du chemin de fer Paris-Strasbourg et le creusement du canal de la Marne-au-Rhin qui ont stimulé les vieilles activités métallurgiques et textiles. **Mais Bar-le-Duc étant restée totalement en marge de la révolution industrielle lorraine, la population de l'agglomération barisienne n'est guère supérieure aujourd'hui (20 500 habitants lors du recensement de 1999) à ce qu'elle était au début du XX^e siècle.**

La ville a maintenant envahi les versants de la vallée et le rebord des plateaux, mais son activité est davantage fondée sur celle des services (administration, éducation) liés à son rôle de chef-lieu qu'à un dynamisme industriel dont les manifestations, assez discrètes, sont parfois le reflet de son passé manufacturier. **L'arrivée de la grande vitesse dans l'Est de la France, en 2007, ne saurait modifier sa situation de façon décisive, car la gare est trop éloignée de la ville pour diminuer la distance-temps qui sépare celle-ci de Paris.**

Aspects historiques

À l'aube de l'année 1916, le commandement allemand, décidé à user complètement l'armée française en l'obligeant à s'engager à fond, choisit d'attaquer Verdun, saillant vulnérable dans la ligne de défense allemande, pivot du front fortifié et ville historique que les Français voudront défendre coûte que coûte. Le plan du Kronprinz, commandant la Ve armée allemande, est de rompre le front nord du saillant dans la plaine de la Woëvre et d'exploiter le succès par les ailes, d'abord sur la rive droite de la Meuse pour refouler les Français sur la rivière, puis sur la rive gauche pour leur couper la retraite.

Les Français, qui ont relevé des indices d'attaque prochaine sur Verdun, renforcent l'infrastructure routière et ferroviaire de cette région dès janvier et le dispositif des troupes en février.

Le lundi 21 février, après une courte mais violente préparation d'artillerie, le Kronprinz lance une attaque brusquée avec trois corps d'armée. Les deux divisions françaises qui défendaient les seize kilomètres de la première position sont submergées. Le 25, les Français évacuent la Woëvre et reportent leur défense sur les hauts de Meuse, en restant sur la rive droite où le général Joffre a prescrit à la II^e armée (Pétain) d'arrêter l'ennemi à tout prix. Les Allemands ne reprennent l'offensive que deux jours plus tard (le 27), le temps de déplacer leur artillerie et en vertu du principe, ancré dans les esprits depuis les combats de Champagne, que « l'artillerie conquiert et l'infanterie occupe ». La lenteur de l'exploitation du succès allemand permet aux Français d'amener des renforts. Leur front résiste.

En mars et en avril, le Kronprinz s'acharne à progresser sur les deux rives de la Meuse, mais n'obtient que des succès partiels. C'est alors que Pétain adresse à ses troupes l'ordre du jour fameux se terminant par ces mots : « On les aura ! »

Constatant que les Français ont engagé à Verdun plus de divisions que lui-même (40 contre 26), le haut commandement allemand en déduit qu'ils s'épuisent et ne tarderont pas à s'effondrer. Il se trompe : si les divisions françaises passent si nombreuses sous Verdun, c'est que le commandement français y a établi une « noria » de toutes ses grandes unités, qu'il relève avant qu'elles ne soient trop éprouvées.

Le 23 juin, les Allemands lancent un assaut qu'ils espèrent décisif. Le fort de Souville est bordé. S'il tombait (comme vient de le faire le fort de Vaux le 6 juin après une longue résistance), les Français seraient contraints à un repli sur la rive gauche. Le 24 juin, la II^e armée jette et refoule l'ennemi ; lui aussi est épuisé, et il doit se renforcer désormais vers la Somme, où les Alliés préparent une offensive depuis six mois. Le déclenchement de cette offensive en juillet et une nouvelle offensive des Russes sur le front oriental obligent les Allemands à relâcher leur pression sur Verdun. En décembre, Mangin reprendra les forts perdus, mais d'ores et déjà Verdun est sauvé. Près de sept cent mille combattants français ou allemands sont morts sur ce champ de bataille.

La bataille de Verdun fut plus dramatique que d'autres parce que, au moment où les défenseurs de la citadelle pressentaient une attaque gigantesque, Joffre procédait au désarmement des forts dans le but de réorganiser la défense du front français « en profondeur ». Lorsque le généralissime envoya des renforts à la place, il était déjà trop tard ; l'adversaire avait coupé la ligne de chemin de fer menant à Verdun et, **avant que la route de Bar-le-Duc ne fût aménagée, devenant la « voie sacrée », les troupes du Kaiser culbutaient les défenses françaises**, occupaient les forts de Douaumont (février 1916) et de Vaux (juin 1916). Surpris par l'importance de l'attaque, Joffre en comprit les mobiles ; se gardant de démunir le front de la Somme, où Foch préparait l'offensive « décisive », il donna pour instructions à Pétain et aux défenseurs de Verdun de « tenir » avec le minimum d'hommes et d'artillerie. Six mois durant, les combattants de Verdun obéirent à cet impératif, leur chef obtenant seulement que soit organisé un « tourniquet des combattants » pour que la défense de positions aussi exposées que Mort-Homme ou la cote 304 soit assurée à tour de rôle par des soldats de l'armée française tout entière. À Verdun, bientôt, il n'y eut plus de front, mais un enchevêtrement, un émiettement inextricable de boyaux et de tranchées : isolée, bombardée, entièrement livrée à elle-même, chaque unité eut bientôt la conviction que le sort de la bataille dépendait d'elle. Jamais tant d'hommes n'assumèrent cette responsabilité avec un tel renoncement.

Bataille de l'armée française presque entière, Verdun fut la grande épreuve purement nationale, avec seulement trois ou quatre bataillons de troupes coloniales, contre dix-huit sur la Somme, et sans que l'Anglais y participât. Ce fut également la bataille de l'homme contre l'homme, alors que la bataille de la Somme fut un carnage causé par les duels d'artillerie, la première bataille de la Marne, une victoire du commandement, et la seconde celle des chars associés à l'aviation.

Note sur Pétain

De famille modeste, Philippe Pétain sortit de Saint-Cyr en 1876. Après avoir été professeur à l'École de guerre, il était colonel commandant un régiment d'infanterie à Arras à la déclaration de guerre de 1914. Ses idées stratégiques favorables à la guerre de position en un temps où les stratèges officiels prônaient l'offensive, jointes à certains traits de caractère, l'avaient fait noter comme un esprit trop indépendant. En août 1914, il se distingue dans la région de Guise. Promu général, il commande la 6e division dans le 33e corps d'armée en Champagne. En mai 1915, il commande un corps d'armée en Artois. En septembre 1915, il est à la tête d'une armée en Champagne. En février 1916, on lui confie le secteur défensif de Verdun. Prudent, énergique et calme, il est très attaché à des conceptions défensives. Sa présence exceptionnelle parmi ses soldats fit de lui un héros national. Cette bataille fantastique le fit nommer le « vainqueur de Verdun ». Au mois de mai, il était nommé au commandement des armées du Centre. En 1917, à la suite de l'échec de la sanglante offensive de Nivelle sur le Chemin des Dames, il fut nommé commandant en chef des armées et appelé par le gouvernement Ribot pour faire face aux inquiétantes mutineries qui se développaient dans certains régiments de première ligne. Il réussit, réduisant les sanctions même si parfois il se montre impitoyable, améliorant l'organisation et l'intendance : les soldats sont soignés, nourris convenablement, les permissions rétablies ; surtout, les troupes ne sont plus jetées à l'attaque sous le feu ennemi en de meurtrières et inutiles offensives. Pétain ménage le sang des hommes. En mars 1918, c'est Foch qui est désigné comme généralissime des armées alliées, Pétain restant commandant en chef de l'armée française.

Naissance de l'esprit « ancien combattant »

À l'arrière, comme au front, les combattants et les civils s'interrogeaient. Les hostilités étaient-elles bien menées et le chiffre important des pertes était-il justifié ? Le prix de la victoire n'était-il pas trop élevé et, dans ce cas, le pays n'avait-il pas intérêt à conclure une paix négociée ? Les dirigeants civils et militaires ne prolongeaient-ils pas l'état de guerre pour accroître abusivement leur emprise sur la société ? Autant de questions et de mises en demeure qui ne recevaient pas de réponse publique car la presse était muselée et les opposants surveillés. Toutefois, les remaniements ministériels, en France notamment, où Viviani, Briand, Ribot, Painlevé, Clemenceau se succédaient au pouvoir, le « limogeage » des chefs militaires, les crises qui éclatèrent au front ou à l'arrière révélaient l'existence d'un trouble profond, d'une situation très grave.

Au reste, le brassage des hommes, l'aventure souvent tragique de leur séjour au feu, les brefs retours en permission donnaient aux mobilisés une conscience aiguë de leur solidarité. **Les combattants devenaient une sorte de classe à part, la classe des sacrifiés. Face à « ceux de l'arrière », profiteurs et embusqués, ils ressentirent une hostilité sourde qu'ils réprimèrent bientôt pour ne pas apparaître dupes. Ils laissèrent les hommes politiques idéaliser leur combat et n'eurent pas, ainsi, à se déjuger. Cette évolution explique que la plupart des anciens combattants devinrent bientôt les alliés de l'ordre établi contre tous ceux qui dénonçaient les responsables de la guerre et voulaient y mettre fin.**