

La guerre franco-allemande de 1870 et le franchissement de la Seine

Les Allemands¹, et non pas seulement les Prussiens, puisque l'Allemagne était encore en 1870, partie une confédération, partie une mosaïque d'états, de principautés, voire de villes indépendantes. Un des résultats de la guerre fut, d'ailleurs, la proclamation de l'Empire allemand sous la houlette de la Prusse dans la Galerie des Glaces de Versailles en janvier 1871.

Inconsciente des machinations de Bismarck, la guerre est déclarée le 19 juillet 1870 par une France va-t-en guerre et insuffisamment prête. Après un maigre succès au début du conflit, la supériorité allemande fait rapidement la différence. Le 18 août Bazaine s'est enfermé dans Metz et, à Sedan, le 2 septembre, Napoléon III et Mac Mahon capitulent. Il n'y a pratiquement plus de troupes disponibles jusqu'à Paris qui est l'objectif des armées allemandes. Le *Grossgeneralstab* (Grand Etat-major allemand), pour différentes raisons, dont l'absence de son artillerie de siège bloquée par les destructions opérées sur les voies ferrées, ne peut pas et ne veut pas s'emparer de Paris de vive force ; il préfère en faire le blocus pour réduire la capitale par la famine tout en interdisant toute sortie de Paris ou toute intervention d'une armée de secours.

Pourquoi passer par Villeneuve-Saint-Georges ?

Un simple coup d'oeil sur une carte de l'époque donne la réponse. Pour encercler Paris, Monsieur de Lapalisse dirait qu'il faut en faire le tour ; il faut donc franchir ce qu'on appelle la Haute-Seine quelque part entre Paris et une localisation plus au Sud, mais pas trop éloignée de la capitale. Or, à cette époque, les ponts sur la Seine sont peu nombreux ; on distingue du nord au sud : Choisy-Le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Corbeil et, enfin, Melun pour ne pas aller plus loin. Certes, nous l'avons vu, il existe des bacs et, en certains endroits, la Seine est guéable à cette époque de l'année, mais rien ne vaut un pont pour faire passer avec un débit suffisant des matériels déjà lourds, par exemple l'artillerie et les chariots de la logistique.

Comme il est probable que les ponts auront été détruits, les Allemands devront utiliser pour franchir la Seine ce qu'on appelle des ponts² de circonstance ou des ponts d'équipage³, c'est-à-dire des équipements mis en œuvre par des pontonniers du génie, équipements à base de bateaux sur lesquels on vient fixer un platelage ; c'est la méthode la plus rapide pour l'époque. Quand on dispose de plus de temps, les mêmes pionniers peuvent construire un pont, dit fixe, à base de pilots (pieux ou pilotis), battus (enfoncés) dans le lit du fleuve à l'aide d'une sonnette (masse frappante) et, toujours d'un platelage.

Deux armées allemandes marchent sur Paris : la III^e armée qui progresse entre Marne et Seine et, dans le nord, l'armée de la Meuse, IV^e armée qui, elle, avance entre Marne et Oise. Le 16 septembre 1870 au soir, les différentes unités de la III^e armée sont à Brie-Comte-Robert, Tournon, Meaux et Moissy-Cramayel ; le 17 elles doivent reprendre leurs marches vers la Seine.

Les intentions du gouvernement français

Le 4 septembre, un gouvernement, dit de Défense nationale, a remplacé le gouvernement impérial discrédité par les événements. Son chef est le général Trochu également Gouverneur Militaire de Paris. La défense de Paris est coordonnée par un Comité de défense présidé par Trochu qui va prendre les premières décisions pour, au moins, essayer d'entraver la marche de l'ennemi. Et, parmi

¹ Les troupes allemandes comprenaient : des Bavarois, des Saxons, des Wurtembergeois, des Prussiens, etc. Pour la commodité du propos nous parlerons plutôt d'Allemands. Dans la mémoire collective, les Allemands de l'époque sont tous des Prussiens.

² Voir la note sur les ponts militaires.

³ Le pont d'équipage utilise les matériels réglementaires là où le pont de circonstance utilise les ressources locales.

ces décisions, celles intéressant les voies de communication sont essentielles. On va donc les détruire ou les rendre inopérantes ; cela passe évidemment par la destruction des ponts et, tout autour de Paris, le service du génie français va se préparer à détruire, le plus souvent à l'explosif⁴, les ponts sur les fleuves.

Dès le 20 août, avant donc la révolution du 4 septembre, le colonel Karth de l'état-major avait dressé la liste des ponts à faire sauter, soit, pour la Haute-Seine : Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Corbeil, Melun (deux ouvrages dont un VF). Avait également été évoquée la possibilité de faire sauter « au besoin » le pont sur l'Yères (comme on écrivait à l'époque) à Villeneuve-Saint-Georges, mais l'ouvrage restera intact.

Le Directeur des travaux de mise en état de défense de Paris, le général du génie de Chabaud la Tour, donne rapidement au colonel Gras commandant le génie de Paris l'ordre de commencer immédiatement le chargement⁵ des dispositifs de mine. Notons d'ailleurs que de nombreux habitants, quelques fois encouragés par les autorités locales, mais aussi certains préfets et sous-préfets, arguant que les fleuves étant à l'étiage pouvaient être traversés à gué à peu près partout, se sont vigoureusement opposés au minage des ponts qu'ils proclamaient inutile, ce qui n'était pas entièrement faux.

La destruction des ouvrages

Voici le résultat de ces destructions, ainsi que nous le rapporte un compte rendu établi en mars 1871⁶, donc après la fin de la guerre (Paris s'est rendu le 28 janvier).

Désignation du pont	Nature du pont	Nbre ⁷ de fourneaux	Quantités de poudre (kg)	Observations
Corbeil ⁸	Route, maçonnerie	3	600	1 pile sautée le 13 septembre, 2 arches détruites
Evry	Route, suspendu	2	800	Amarres d'une rive sautées le 13 septembre, chaînes coupées, tablier intact
Ris	Route, suspendu	4	800	Pilastres d'une rive sautée le 13 septembre, chaînes coupées, tablier en partie brûlé.
Athis	VF, maçonnerie	4	800	Une arche sautée le 14 septembre entraîne les autres dans sa chute
VSG	Route, suspendu			Pilastres des deux rives renversés le 13 septembre, tablier intact

⁴ Mais aussi en les incendiant. Il existait encore beaucoup de ponts, totalement ou partiellement, en bois.

⁵ Opération longue à l'époque, l'explosif utilisé étant de la poudre noire dont il fallait de grandes quantités.

⁶ SHD 1 VN 46.

⁷ Un fourneau est une excavation creusée dans une pile ou dans une culée et dans laquelle on introduit l'explosif nécessaire à la destruction.

⁸ Déclaré métallique sur le document original, ce qui est erroné !

Choisy-le-Roi	Route, métallique	6	1200	Une seule pile saute le 13 septembre, 2 arches rompues.
Ivry	Route, bois	/		Encore intact

Si on lit bien, on constate que le pont suspendu de VSG n'a pas été détruit à l'explosif, mais on s'est contenté de détruire les deux pilastres de part et d'autre des rives tout en laissant le tablier (qui était en bois) intact. Le pont de VSG n'aurait donc pas sauté, comme l'indiquent pourtant de nombreux autres textes et les chroniques locales. Mais cela n'exclut pas l'emploi de faibles charges d'explosif pour ruiner les pilastres. A quoi pouvait-il ressembler après destruction, question que l'on pourrait se poser en l'absence de photos ou de croquis ?

Voilà ce qu'on peut lire sous la plume de Théophile Gautier fils. Lors d'une visite qu'il fait à Bismarck en octobre 1870, il passe par VSG et, plus tard⁹, décrira ainsi le pont détruit: « Le pont de Villeneuve-Saint-Georges est détruit ; les chaînes de son tablier flottent au vent et le tablier lui-même plonge dans la Seine par une extrémité ». Essayons d'interpréter ce récit. Il est très probable que cette extrémité est celle de la rive gauche. Une des extrémités du pont est tombée (?) sur la rive, l'autre a plongé dans la Seine, mais les câbles de suspension ont logiquement suivi les pilastres et on voit mal comment les « chaînes du tablier peuvent flotter au vent ».

Or, nous avons pu retrouver une photo¹⁰ du pont détruit prise à une date non précisée en 1871 ; cette photo montre les pilastres (appelées aussi obélisques à l'époque) de la rive droite, coté VSG...intacts et aucune trace du tablier dont on discerne bien l'emplacement de l'encastrement. Effectivement, on voit les câbles de suspension lâches sinon flottants. Incontestablement le compte rendu du génie de 1871 est erroné et au moins les pilastres de la rive droite n'ont pas été détruits. A remarquer cependant que la date tardive de la photo ne préjuge pas de la situation réelle du pont immédiatement après sa destruction ; fin 1871, certains travaux de réfection avaient pu commencer ou les Allemands avaient pu déblayer une partie des ruines du pont - et notamment le tablier - qui pouvaient gêner le lancement de leurs ouvrages. Les péniches amarrées le long de la rive juste à l'emplacement du pont ne sont pas là par hasard et les câbles porteurs semblent bien y avoir été entreposés !

La traversée de la Seine par les Allemands

Les Bavares du Ve corps (faisant partie de la IIIe armée) avaient prévu de franchir la Seine à partir du 18 septembre. Avançant pratiquement sans aucune résistance, ils traverseront toute la zone comprise entre Draveil et Limeil en se gardant au Nord vers Choisy. Ils arriveront à Villeneuve-Saint-Georges le 17 vers 13h et commenceront immédiatement à construire un pont dont les éléments : bateaux et platelages transportés sur des attelages, étaient arrivés venant de Brie-Comte-Robert par l'actuel N19, après avoir obliqué vers la Seine à partir de la ferme de « Tourne-Bride », proche de Grosbois. C'est le curé d'Ablon, l'abbé Hébert, qui avait remarqué le 12 septembre le manège des Allemands ; il le signalera le 16 septembre à la gendarmerie de VLR, trop tard pour au moins gêner le lancement du premier pont flottant établi 400 m en amont du pont suspendu détruit, près de la « machine »¹¹ de Villeneuve-Saint-Georges. Long de 135 m, il utilise 27 bateaux et deux chevalets¹² et sera remplacé dès le 19 septembre.

⁹ Il décrit aussi le spectacle offert par Grosbois, Sucy, Boissy, etc. (*La Revue de Paris*, tome 4^e, juillet-août 1903, page 763)

¹⁰ Archives du Val-de-Marne (carton 1 O 6). Lettre du Président de la Délégation spéciale du 25 janvier 1941 qui détient une photo prise « à la fin (?) de cette guerre ». On peut noter l'abondance de la végétation ce qui laisse à penser que par fin de cette guerre, il faut entendre fin de l'occupation, soit au plus tôt en septembre 1871. Aucune autre photo de l'ouvrage détruit n'est connue.

¹¹ La « machine » qui pompait les eaux de Seine.

Au moment de commencer la construction du pont, quelques francs tireurs ayant tiré sur les Allemands à partir de la rive gauche, ces derniers firent passer sur des barques ou des pontons deux compagnies de fantassins pour protéger les travaux. Vers 15 heures, 15 heures 30, la 2^e division de cavalerie commencera à franchir le fleuve sur ce premier pont construit sur la Seine par l'assaillant, lequel, comme nous allons le voir, va en multiplier le nombre dans les environs ; la ville va alors jouer un rôle clé dans l'investissement et le blocus de Paris. De villégiature agréable où la bourgeoisie parisienne ne dédaignait pas résider, la ville va se trouver plonger dans les affres de la guerre ou de ses obligations et elle n'en sortira plus jusqu'en 1940 !

Des ponts pour quoi faire ?

A la mi-septembre les Allemands sont pressés de fermer le cercle autour de Paris et ils ont donc besoin de remplacer les ouvrages d'art détruits pour permettre la progression de leurs troupes, notamment de l'artillerie. Puis, dès l'investissement achevé, viendra la période du blocus qui nécessite d'assurer un flux logistique entre l'Allemagne et les unités encerclant Paris. Il se trouve d'ailleurs que c'est à Versailles, à l'extrême ouest de la circonvallation, que le Roi de Prusse Guillaume I^{er}, Bismarck et le général de Moltke se sont installés. Le réseau ferré français est en étoile autour de Paris, mais les rares rocade sont détruites ou, étant trop près du Camp Retranché de Paris, les convois qui y circuleraient, pourraient être soumis au feu des canons des forts.

Par ailleurs, la principale voie ferrée venant de l'est est interrompue à Nanteuil-sur-Marne où le tunnel a été détruit ; après dévoiement de la voie, fin novembre 1870, le terminus se fera à Lagny qui restera la tête de ligne pendant toute la guerre et l'occupation qui suivra. C'est à partir de cette station que les approvisionnements divers et les unités, y compris les blessés et les malades qui viennent d'Allemagne, ou y reviennent, vont transiter.

Les Allemands ont besoin de constituer à partir de fin septembre 1870 ce qu'on appelle à l'époque un parc de siège où se trouvent tous les impedimenta, canons, obus, poudre, etc. nécessaires pour faire le siège de Paris, au total plusieurs milliers de tonnes. Les armées allemandes vont devoir résoudre le problème du transport de ce parc de siège tout autour de Paris, notamment au sud de la Seine et sans pouvoir recourir à la voie ferrée. On utilisera des charrettes à deux roues (de peu de capacités) réquisitionnées qui traverseront la Seine à Villeneuve-Saint-Georges jusqu'à Villacoublay (aujourd'hui Vélizy-Villacoublay) où on avait installé le parc de siège. De 6 à 8 jours étaient nécessaires pour faire l'aller et retour entre Lagny et Villacoublay sur une distance de l'ordre de 70 kilomètres.

Le trafic ne cessera pas jusqu'à la capitulation de Paris afin d'approvisionner les munitions nécessaires. Comme nous le verrons plus loin, l'occupant mettra deux de ses ponts en sens unique, indication de l'importance du trafic. Les voitures sont soit allemandes, soit françaises et, alors, réquisitionnées. Un peu plus tard, on renforcera les transports par des attelages (voitures à quatre roues) venus d'Allemagne.

Les différents ponts construits par les Allemands à Villeneuve-Saint-Georges et dans les environs.

Nous sommes assez bien renseignés sur ces ouvrages, d'abord par les Allemands¹³ eux-mêmes, ensuite par un certain nombre de documents dont une lettre¹⁴ du maire de Villeneuve-Saint-Georges

¹² Les chevalets sont des portiques qui reposent au fond sur des pieds. Ils assurent la liaison entre la rive et le premier bateau. Ils sont souvent utilisés lorsque la profondeur d'eau est insuffisante près des berges du fleuve.

¹³ (Capitaine) Adolphe Goetze, *Opérations du Corps du Génie allemand*, traduit par MM Grillon et Fritsch, t 2, Librairie militaire de J. Dumaine, Paris, 1874.

¹⁴ En décembre 1871 le préfet de S-et-O a demandé à tous les maires du département de lui faire un rapport formaté concernant les événements survenus pendant la guerre (archives des Yvelines 4 M 1 72). C'est dans ce rapport que nous trouvons une lettre (datée du 22 février 1872) de (l'adjoint, M Geffroy ?) du maire de VSG concernant « l'établissement des ponts jetés sur la Seine par les Prussiens ». Le maire d'Athis-Mons donne également des renseignements (archives des Yvelines, 4M1 72).

et quelques articles¹⁵ parus dans les revues militaires françaises. Le livre du capitaine Goetze est de loin le plus complet puisqu'il donne la liste de tous les ouvrages construits sur la Seine, la Marne et l'Oise dans le voisinage de Paris, soit 33 sur la Seine, 15 sur la Marne et 5 sur l'Oise. Tous les ouvrages sont répertoriés par un numéro pris dans une série de ponts réalisée par une même armée¹⁶.

Dans ce document figurent sur le site de Villeneuve-Saint-Georges au total...huit ponts dont la construction s'est espacée dans le temps ! Comme on pourra le voir sur la carte jointe, ils sont regroupés sur quelques centaines de mètres et plusieurs seront construits à une dizaine de mètres l'un de l'autre, les voies d'accès et de sortie imposant des lieux de construction pas trop éloignés. Pour chaque ouvrage, nous disposons de son type, de sa longueur et de son mode de construction ; nous connaissons également sa date de mise en service et sa date de repli (voir tableau joint).

L'hiver très froid 70-71 a occasionné beaucoup de dommages et des ponts ont été emportés par les glaçons charriés par le fleuve alors en crue ; par exemple le pont 25 assez mal construit (le tablier était trop bas sur l'eau et avait été noyé fin octobre) a été rompu par les glaces. La conjonction de la température largement au-dessous de zéro degré et du courant dû à la crue a transformé les glaçons en projectiles destructeurs. Pendant quelques jours aucun pont ne fut opérationnel à VSG et les convois à destination ou venant de Versailles furent détournés par Corbeil. Plus curieux, on va aménager le franchissement sur la glace ; ainsi, entre le 17 décembre 1870 et le 19 janvier 1871, les sapeurs wurtembergeois ont épaissi la glace qui s'était accumulée sur le pont rendu inutilisable en arrosant de la paille et établi un « pont » d'un nouveau genre (le N° 20) qui a pu être ouvert pendant presque 1 mois. Le maire d'Athis-Mons¹⁷ précise que les Prussiens étendirent de « grandes branches d'arbres recouverts de sable » !

Deux points de repère permettent de situer assez exactement au moins deux ouvrages, le premier à la hauteur de la prise d'eau de la « machine », lire l'installation de pompage des eaux de Seine (qui existe toujours) et un second en face la gendarmerie. Le premier était utilisé par les convois allant de Versailles à Lagny alors que sur celui en face de la gendarmerie passait le trafic de Lagny à Versailles ! Il existe également toujours à VSG une « Rue du pont de la gendarmerie », rue qui débouche sur la rue de Paris et passe sous la voie ferrée.

Les sources ne font pas mention du devenir du pont suspendu détruit ; il est cependant probable que faisant obstacle dans le lit de la Seine, il a perturbé la construction des ponts allemands et a évidemment favorisé l'accumulation des glaçons. Peut-être les Allemands ont-ils commencé sa démolition, au moins celle du tablier ce que tend à montrer la photo évoquée ci-dessus !

L'utilisation civile des ponts

Pour terminer ce chapitre, signalons que Les Allemands, avant même la fin de la guerre, ouvrirent leurs ponts à la circulation civile¹⁸. Dès novembre 1870, un service postal allant de Versailles à Lagny et passant par VSG sera organisé, les voitures postales quittant Versailles à 5 heures du matin. Les Allemands rétabliront également une circulation de voyageurs entre Versailles et Lagny, mettant en service le 7 décembre 1870 une ligne d'omnibus passant par Villeneuve-Saint-Georges ; à l'ouverture de la ligne, il en coûtait 13 francs pour aller de Versailles à VSG. Il est probable qu'après la capitulation de Paris, pendant toute la phase d'occupation jusqu'au 19 septembre 1871, date de départ des Allemands, la circulation sur les ponts fut ouverte, au moins à certaines heures, à la

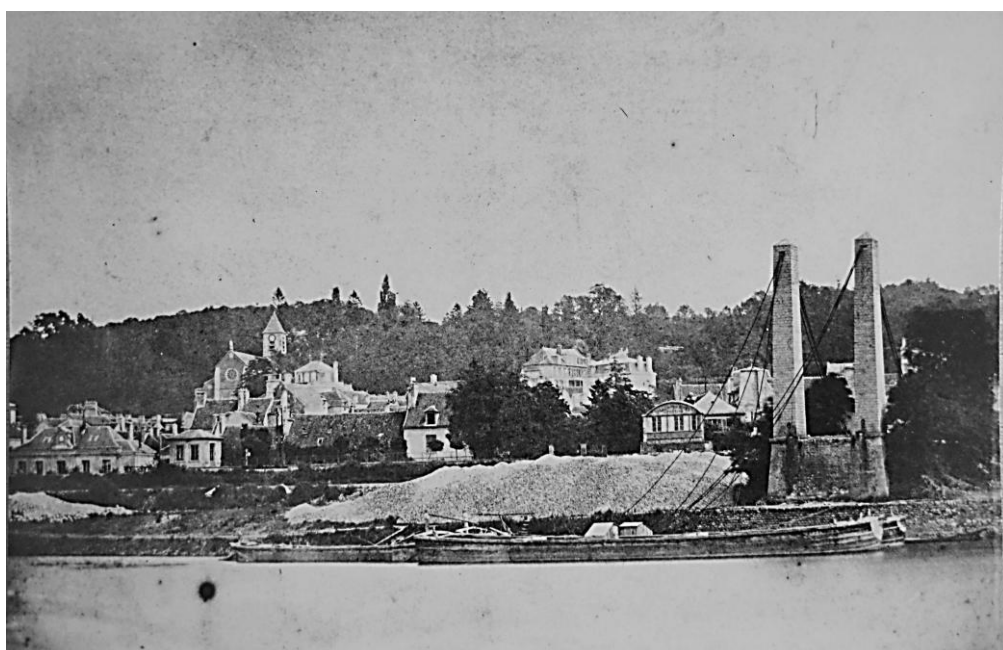
¹⁵ Chef de bataillon Henry, *Revue du Génie Militaire* de septembre et octobre 1887, « Reconstruction par main d'œuvre militaire des ponts et viaducs détruits... », p. 365 et suivantes et capitaine Aron, *Revue d'artillerie*, « Travaux exécutés par les pontonniers allemands au siège de Paris », octobre 1875, p.44 et suivantes.

¹⁶L'armée allemande compte dans les environs de VSG des troupes prussiennes, bavaroises et wurtembergoises.

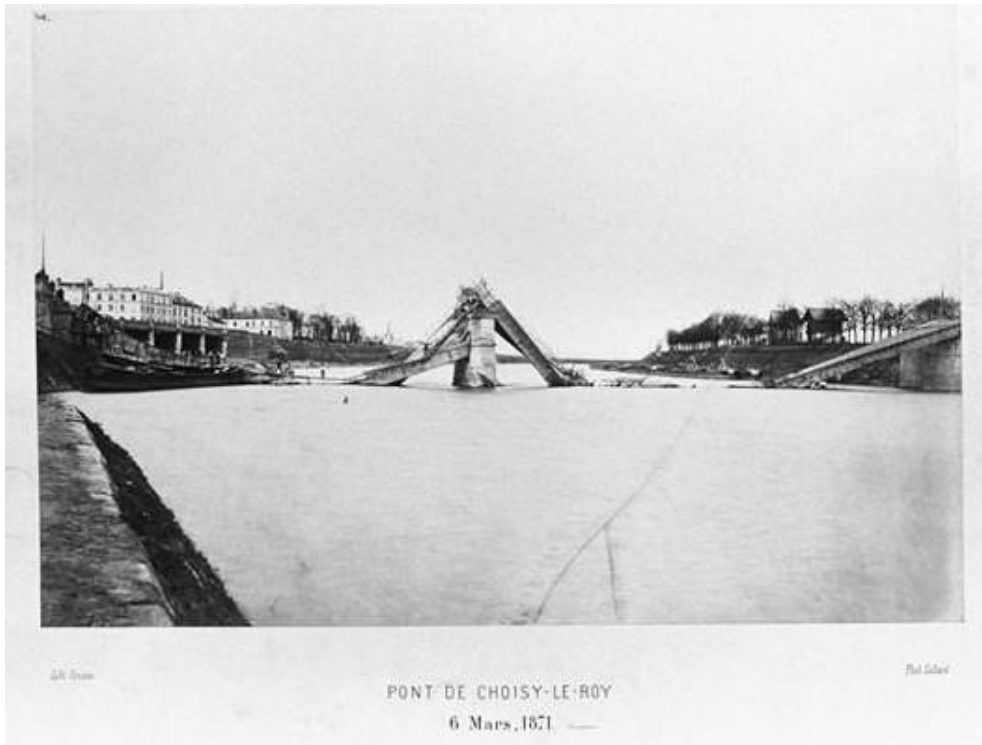
¹⁷ Archives des Yvelines : 4M 1 72.

¹⁸ Voir *Le Moniteur prussien de Seine-et-Oise*, t 1, L Beauvais, Paris, p. 99, 415, 528.

population civile locale. Notons également qu'un trafic télégraphique important, venant de Versailles à destination de l'Allemagne, transitait par VSG.



Pont suspendu de VSG détruit le 13 septembre 1870 par la capitaine Marcille (Archives du Val-de-Marne, 10 6) (voir texte)

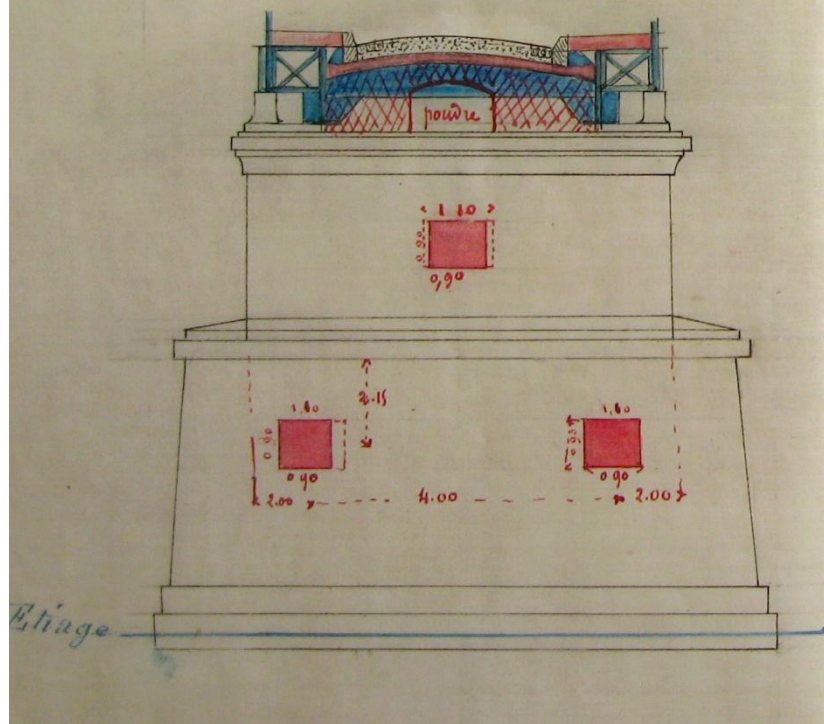


Pont de Choisy-le-Roi détruit par le capitaine Marcille le 13 septembre 1870, photographié le 6 mars 1871 (cliché ENPC)



Pont voie ferrée d'Athis-Mons également détruit par le capitaine Marcille à la même date, déjà en début de réfection en avril 1871 (cliché ENPC)

Coupe transversale du tablier.



Coupe transversale du pont de Choisy-le-Roi montrant les trois fourneaux installés dans une des piles et sous le tablier (dossier de préparation de la destruction, croquis de l'époque SHD 1 VN 46)

Mairie
VILLENUEVE-S-GEORGES
(Seine-et-Oise)

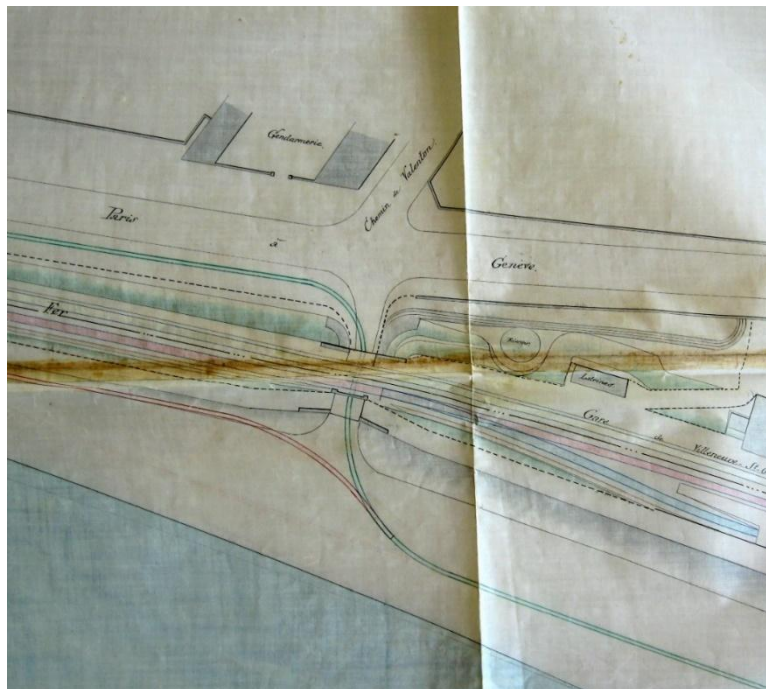
Villeneuve S. Georges, le 24 février 1872



Monsieur le Préfet

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre
du 18 courant, touchant l'établissement des
ponts jetés sur la Seine par les Prussiens.
Le 1^{er} pont fut construit le 18 jour au matin,
c'était un pont de bateaux sans pilotis.
Le 2^e fut établi avec pilotis en face la
gendarmérie, on passait sous le chemin de fer
avant d'y arriver; puis vers la fin de jour
un troisième pont fut construit avec pilotis
à côté du premier c'est-à-dire en face
la machine pour la prise des eaux.
Ce dernier servait pour les hommes et
le convoi allant de Versailles à Juigny
tandis que celui qui était en face la
gendarmérie était réservé pour ceux qui
allaient de Juigny sur Versailles.
Enfin, vers la fin d'octobre, un

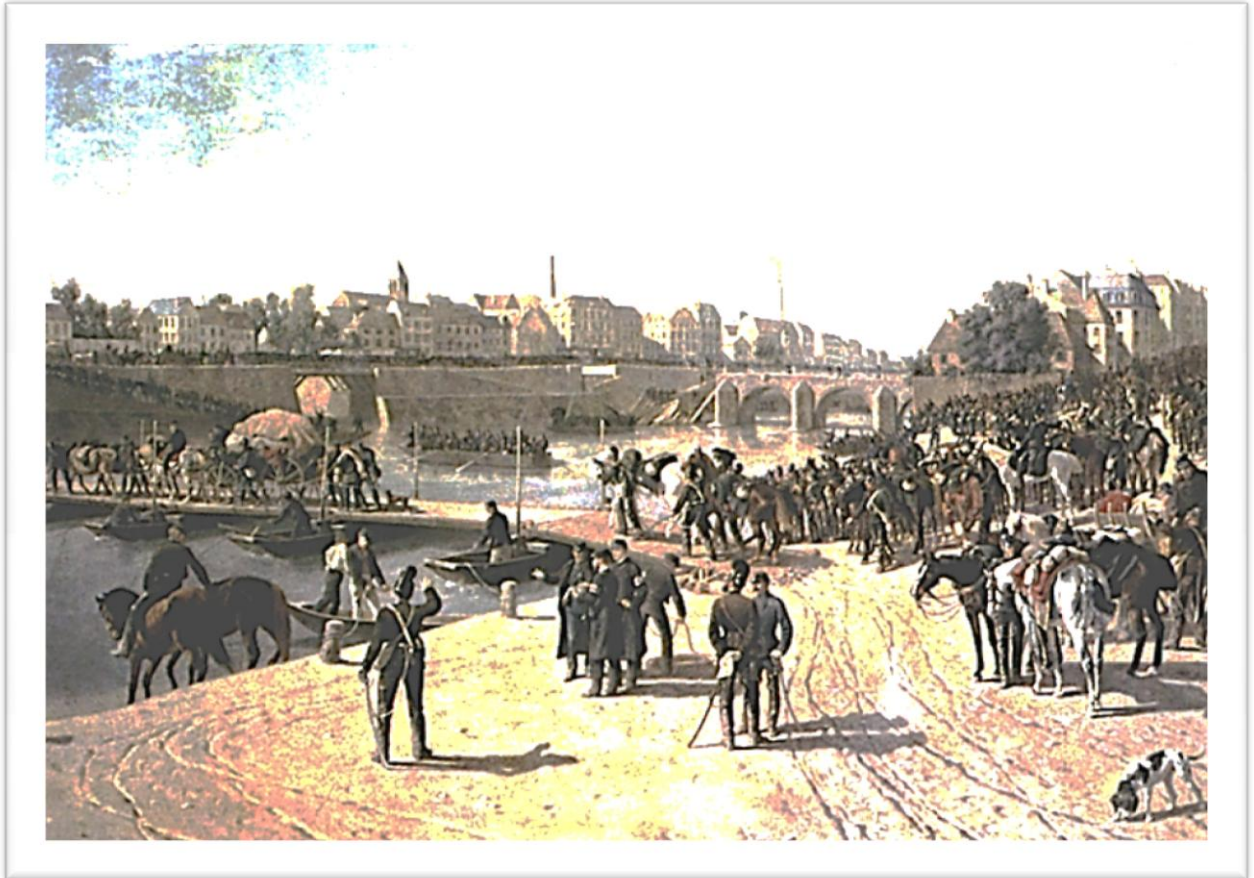
Début de la lettre du maire de VSG adressée au préfet de S-et-O lui rendant compte de la construction des ponts par l'armée allemande sur La Seine en 1870-1871 (archives des Yvelines 4 M1 72)



Site d'établissement du pont 25 avec son accès sous la voie ferrée et en face de la gendarmerie (archives du Val-de-Marne 2R 11)



Pont de bateaux d'Ablon. Rare illustration d'un pont allemand lancé sur la Seine en 1870-1871. Le premier pont allemand lancé à VSG en septembre 1870 devait lui ressembler comme un frère. On notera au premier plan les 3 (4 ?) chevalets. La perspective est un peu faussée ; la rive opposée (rive gauche de la Seine) paraît trop proche pour un fleuve dont la largeur à cet endroit est d'environ 160 m. Ce pont a été construit par les Bavarois à l'emplacement du bac dont on voit l'accès sur l'autre rive (Rue du bac qui existe encore). (Origine : *Erinnerungsblätter aus des Vorpostenzeit des Königs Preuss : XI Division gesammelt vor Paris 1870-1871*, source : archives du Val-de-Marne 6FI B 32)



Pont de Corbeil en 1870-1871 à une date non précisée vu de la rive droite. On distingue le vieux pont de pierre dont une arche est écroulée (en fait il y en a une seconde invisible sur le tableau) et, au premier plan, le pont de bateaux construit par les Bavarois sur lequel passe une voiture pendant qu'une troupe attend son tour pour franchir le fleuve. Suivant les archives, deux ponts furent successivement construits à cet endroit (auteur du tableau inconnu, source : colonel Jörg Busch: de la *Bundeswehr*).