

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 5 (1860)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Les frontières de la France : frontière de l'est  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-329097>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 21.12.2024

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

qui concerne les troupes en marche, sont exactement observées, et que si chacun, depuis le brigadier jusqu'au colonel, apporte la surveillance qui est prescrite par les règlements, le nombre des chevaux blessés sera considérablement diminué, quelles que soient la longueur des marches et les conditions dans lesquelles elles se feront.

Je lirai avec la plus grande attention tous les rapports qui me seront adressés, et autant je serai satisfait d'avoir des éloges à donner aux chefs de corps qui seront arrivés à leur nouvelle garnison avec peu de chevaux indisponibles, autant je me montrerai sévère dans les observations que j'aurai à adresser aux chefs de corps qui, comme cela s'est malheureusement trop souvent présenté, auraient eu pendant la route une partie notable de leur troupe mise momentanément hors de service.

Recevez, etc.

On voit donc que ce n'est pas en Suisse seulement que la cavalerie laisse à désirer, et qu'on aurait tort, par conséquent, de jeter le manche après la coignée, ainsi que quelques-uns le désirent.

---

## LES FRONTIÈRES DE LA FRANCE.

### FRONTIÈRE DE L'EST. <sup>1</sup>

La frontière de l'est s'étend du confluent de la Lauter dans le Rhin, jusqu'à l'embouchure du Var. Elle se divise naturellement en trois sections :

La frontière du Rhin, ou d'Allemagne ;

La frontière du Jura, ou de Suisse ;

La frontière des Alpes, ou d'Italie.

*Frontière du Rhin.* — La limite de la France, depuis Lauterbourg jusqu'à Huningue, est tracée par le thalweg du Rhin, large fleuve, couvert d'îles boisées, et d'un passage difficile. C'est une excellente frontière, bien défendue par le Rhin, par Lauterbourg, Strasbourg, Brissach et Fort-Mortier; en seconde ligne, par l'Ill, et par Schelestadt et Altkirch; en arrière enfin, par les Vosges, montagnes boisées, traversées par des défilés difficiles, et défendues par Phalsbourg. Mais tout cela est annulé par la perte de Sarrelouis, qui tourne les Vosges; par la perte de Landau et la fondation de Germersheim, qui tournent le Rhin et découvrent Strasbourg, insuffisamment protégé par Wissembourg et Haguenau; enfin par la démolition d'Huningue, qui facilite le passage du Rhin au sud de l'Alsace, et ouvre la route de Bâle à Paris, dont on signalera l'importance tout à l'heure.

Trois routes et deux chemins de fer mettent en communication la frontière du Rhin avec Paris. Les routes sont celles de :

17° Paris à Strasbourg par Metz, se composant jusqu'à Metz de la route n° 15, allant de là sur Strasbourg par *Marsal*, Sarrebourg et *Phalsbourg*.

(1) Nous empruntons cet article au *Magasin pittoresque*, paraissant à Paris, sous la direction de M. Edouard Charton. Nous le donnons moins pour les renseignements topographiques et géographiques, que pour quelques aperçus stratégiques sur la Suisse et sur son rôle en Europe, qui nous ont paru fort justes. (*Réd.*)

18° De Paris à Strasbourg par Coulommiers, *Vitry-le-François*, Saint-Dizier, *Nancy*, et de là sur *Phalsbourg* par Marsal et Sarrebourg, ou par Lunéville et Sarrebourg.

19° De Paris à Bâle par Charenton, Nogent-sur-Seine, Pont-le-Roi, Troyes, Bar-sur-Aube, — ou Pont-le-Roi, Méry, Arcis-sur-Aube et Bar-sur-Aube, — *Chaumont*, *Langres*, les Griffonotes, Pont-sur-Saône, Vesoul, *Béfort*, Valdieu, Altkirch, Huningue et Bâle. Les chemins de fer sont ceux de Paris à Strasbourg, et de Paris à Mulhouse.

Les invasions principales qui ont eu lieu sur cette frontière sont celles de 1674, pendant laquelle Turenne repoussa si glorieusement les Impériaux, qui avaient envahi l'Alsace; et celle de 1793, à la suite de laquelle les Prussiens et les Autrichiens furent vaincus à la bataille de Geisberg, et repoussés par Hoche et Pichegru de la Lauter sous Mayence.

L'Alsace a été réunie à la France en 1648 par la paix de Westphalie; Strasbourg n'a été cédé par l'Empire qu'à la paix de Ryswyck, en 1697; Mulhouse a été réuni en 1798.

C'est par le sud de l'Alsace que la coalition a lancé, en 1814, sa principale armée contre la France, suivant la trace des Barbares, qui avaient toujours envahi la Gaule en passant le Rhin au coude de Bâle. La route de Bâle à Paris a cela d'important qu'elle est la seule qui permette aux armées venant d'Allemagne de pénétrer en France en gardant bien établies leurs communications avec l'Allemagne. Les attaques par la trouée de la Sambre et par la Meuse n'ont été, en 1814, que de puissantes diversions. La route de Bâle à Paris est, de toutes, celle qui offre le plus d'avantages à l'ennemi; elle passe au sud des Vosges dans la dépression ou trouée de Béfort, arrive par Vesoul sur le plateau de Langres, excellente défense naturelle; mais, ce boulevard une fois forcé, l'ennemi se trouve dans le bassin de la Seine, dont la disposition est tout à son profit. En effet, la Seine coule du sud-est au nord-ouest, et reçoit l'Aube et la Marne à droite, l'Yonne et son affluent l'Armançon à gauche; toutes ces rivières coulent parallèlement à la Seine, se jettent dans le fleuve assez près de Paris, et amènent ainsi, sans lui présenter d'obstacles, l'ennemi à la capitale.

C'est au sud de l'Alsace qu'est le défaut de la cuirasse; la neutralité de la Suisse, établie en 1648 par le traité de Westphalie, a couvert cette partie faible jusqu'à ce que le Directoire ait violé le premier cette précieuse neutralité. En 1814, l'Europe, à son tour, lança ses troupes par Schaffouse et Bâle sur Béfort et Langres; puis, en 1815, elle fit démanteler Huningue, afin de rester maîtresse du pont de Bâle; elle ouvrit la France de ce côté comme elle l'ouvrait aux routes secondaires par Landau, Sarrelouis et Philippeville.

On a déjà dit que, par la trouée de la Sambre, on avait voulu ouvrir un chemin sur Paris par un affluent de la Seine, l'Oise: ainsi, le bassin de la Seine est tellement disposé que, de toutes parts, les rivières qui le forment conduisent à la capitale par des routes naturelles et faciles.

Il a donc été nécessaire de fortifier Paris pour obliger l'ennemi à renoncer à faire une pointe au cœur du pays, pour donner aux places de la frontière plus d'importance, et éloigner le danger le plus longtemps possible du centre. De plus, BÉFORT et Langres ont été rendus redoutables. BÉFORT, au nœud des routes de Strasbourg, de Besançon, de Nancy, de Bâle et de Langres, est aujourd'hui une grande place forte, et forme un camp retranché destiné à appuyer les opérations d'une armée (1). Langres a été très augmenté, et est devenu une forte place de guerre. Ainsi, une nouvelle invasion trouverait sur cette route, presque ouverte en 1814, de puissants obstacles, sans compter que l'objectif principal, Paris, est lui-même un vaste camp retranché.

Paris, en effet, est entouré d'une ceinture bastionnée, comptant 94 bastions, suivant presque partout de longues lignes droites favorables à la défense, et d'une série de forts détachés. Au nord, à St-Denis, ce sont : la couronne de la Briche, la double couronne du Nord et le fort de l'Est, couverts par un système d'inondation ; — A l'est, entre Saint-Denis et la Marne, appuyés les hauteurs qui sont au nord de Paris, les forts d'Aubervilliers, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Rosny, de Nogent et de Vincennes ; — Au sud, entre la Seine et la Marne, le fort de Charenton ; puis les forts d'Ivry, de Bicêtre, de Montrouge, de Vanvres et d'Issy ; — A l'ouest, la forteresse du mont Valérien. Cent mille hommes sont nécessaires pour la défense de cette grande place d'armes. (A suivre.)

---

## LE CANON ARMSTRONG ET LE CANON WHITWORTH 2.

Les expériences publiques que M. Whitworth vient de faire à Southport avec l'artillerie de son invention ont produit en Angleterre une sensation assez vive pour avoir fourni un sujet de discussions très suivies dans la presse et dans le Parlement ; elles paraissent n'avoir pas moins frappé les imaginations chez nous, et c'est parce que nous reconnaissons le fait qu'après avoir rapporté loyalement les résultats attribués à ces expériences par les amis ou les admirateurs de M. Whitworth, nous croyons devoir à notre tour dire quelque chose de son système.

M. Whitworth affirme et ses amis affirment en son nom qu'il a inventé ou construit des pièces d'artillerie très supérieures à celles qui existent, et particulièrement aux pièces de sir William Armstrong, avec qui M. Whitworth semble avoir

(1) « Après les désastres de 1814, le gouvernement de la Restauration songea à prémunir la France contre de nouvelles invasions. Il fit étudier la situation de nos frontières de l'est par le général Haxo. Ce dernier reconnut qu'au point de réunion des Vosges et du Jura, la dépression du terrain formait un col facilement accessible, et mal défendu à cette époque par BÉFORT, qui n'avait qu'une citadelle. Il proposa de remédier à ce danger en faisant de BÉFORT une grande place de guerre qui serait la clef de cette porte de la France. » (*Rapport à la Chambre des pairs sur le chemin de fer de Dijon à Mulhouse*. Moniteur du 11 juin 1846.) BÉFORT et toutes nos autres places nouvelles, comme tous les développements donnés aux anciennes, datent du gouvernement de Louis-Philippe.

(2) Extrait du *Journal des Débats*.