

Cette évocation s'appuie sur les collections du musée du Génie

Début 1809, escomptant l'incapacité des Français, alors enlisés dans la guerre d'Espagne, à mener des opérations sur deux fronts, les Autrichiens ouvrent les hostilités. Le 16 avril, leur armée, forte de 200 000 hommes, pénètre en Bavière, alliée de la France et se prépare à marcher sur Strasbourg.

Napoléon misant sur la lenteur traditionnelle de l'armée autrichienne la prend de vitesse et la contraint au repli par une succession de brefs combats : Thann, Arensburg, Ekmuhl, Landshutt et Ratisbonne. L'armée française pénètre dans Vienne le 13 mai 1809. L'armée autrichienne de l'archiduc Charles s'est regroupée au nord du Danube après en avoir détruit les ponts, à une dizaine de kilomètres de la capitale. Napoléon décide de franchir le fleuve et d'attaquer le plus rapidement possible pour ne pas lui laisser le temps de s'organiser.

Cet article se limite à l'étude des franchissements, préludes aux batailles d'Essling et de Wagram.

I - Les opérations

Le premier franchissement – la bataille d'Essling et le repli dans l'île Lobau – 18-22 mai 1809

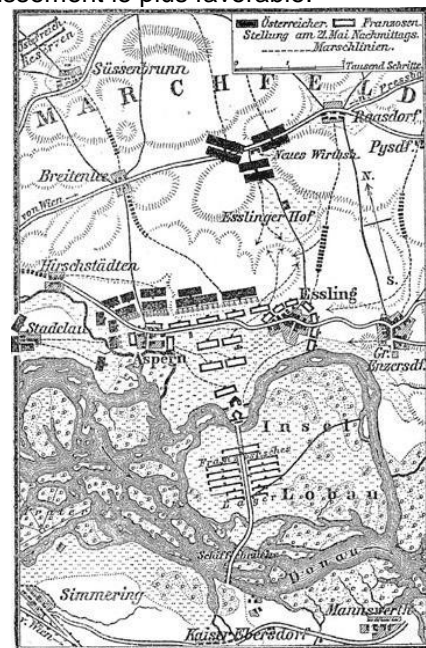
Deux têtes de pont sont réalisées à Nussdorf¹ et Ebersdorf. Mais les Autrichiens détruisirent la première, interdisant aux pontonniers d'équiper le site de franchissement le plus favorable.

A Ebersdorf, à quelques kilomètres en aval, le Danube est divisé en trois bras de largeurs inégales, les deux derniers enserrant l'île Lobau, marécageuse et coupée de canaux.

Le 18 mai, les pontonniers assurent le passage en discontinu dans l'île d'un premier échelon de troupes puis la relie par deux ponts avec des bateaux pris aux Autrichiens. Les ponts (360 et 438 mètres) sont achevés le 19 midi et un pont sur chevalet est construit sur un canal de l'île Lobau pour en faciliter la traversée.

Dans la nuit du 20 au 21, les pontonniers mettent en place un pont de bateaux sur le troisième bras (105 mètres). L'armée franchit et prend rapidement le contact avec l'ennemi. La bataille d'Essling s'ensuit.

Le 22, profitant d'une crue subite du Danube², les Autrichiens font dériver des corps flottants. Les ponts des deux premiers bras, rompus à plusieurs reprises, sont réparés. Mais la bataille est indécise et les pertes sont lourdes³. Devant la menace de rupture des communications de l'armée, Napoléon décide de se replier dans l'île Lobau qu'il fait mettre en état de défense par le corps de Masséna après avoir replié le troisième pont.



Le deuxième franchissement – la victoire de Wagram – 23 mai-6 juillet 1809

Napoléon n'a pas renoncé. L'île Lobau lui sert de tremplin pour les opérations futures. Les Autrichiens s'attendent à une nouvelle offensive de leur ennemi mais plutôt que de reprendre l'initiative, ils se fortifient sur la rive gauche du Danube, d'Aspern à Enzersdorf plus à l'est.

¹ Nussdorf : au nord de Vienne, en avant de Florisdorf, sur la route de Moravie.

² Lors de la crue qui précéda la bataille d'Essling, les eaux montèrent de 2,5 mètres en quelques heures et la vitesse du Danube, qui n'était que d'un mètre par seconde aux basses eaux, passa à 3 ou 4 dans le bras principal du fleuve.

³ Le maréchal Lannes, un des meilleurs officiers de Napoléon fut mortellement blessé. Le général Jean-Victor Tharreau (1767-1812), commandant de division du corps Oudinot fut légèrement blessé. Il participera toutefois à la bataille de Wagram et sera blessé mortellement à la bataille de Borodino. Une caserne, baptisée à son nom, sera construite à Cholet en 1876.

Napoléon confie au général Bertrand⁴, commandant le génie, la préparation du franchissement. Les pontonniers et le corps de Masséna maintenu sur l'île, sont chargés des travaux. Dans l'île Lobau et les îles avoisinantes reliées par des ponts fixes, les communications sont aménagées et des batteries, totalisant 109 bouches à feu, disposées face à la rive gauche. La crue perdurant, il est décidé de construire des ponts sur pilotis avec les matériaux de charpente et les équipements fluviaux trouvés en grande quantité à Vienne.

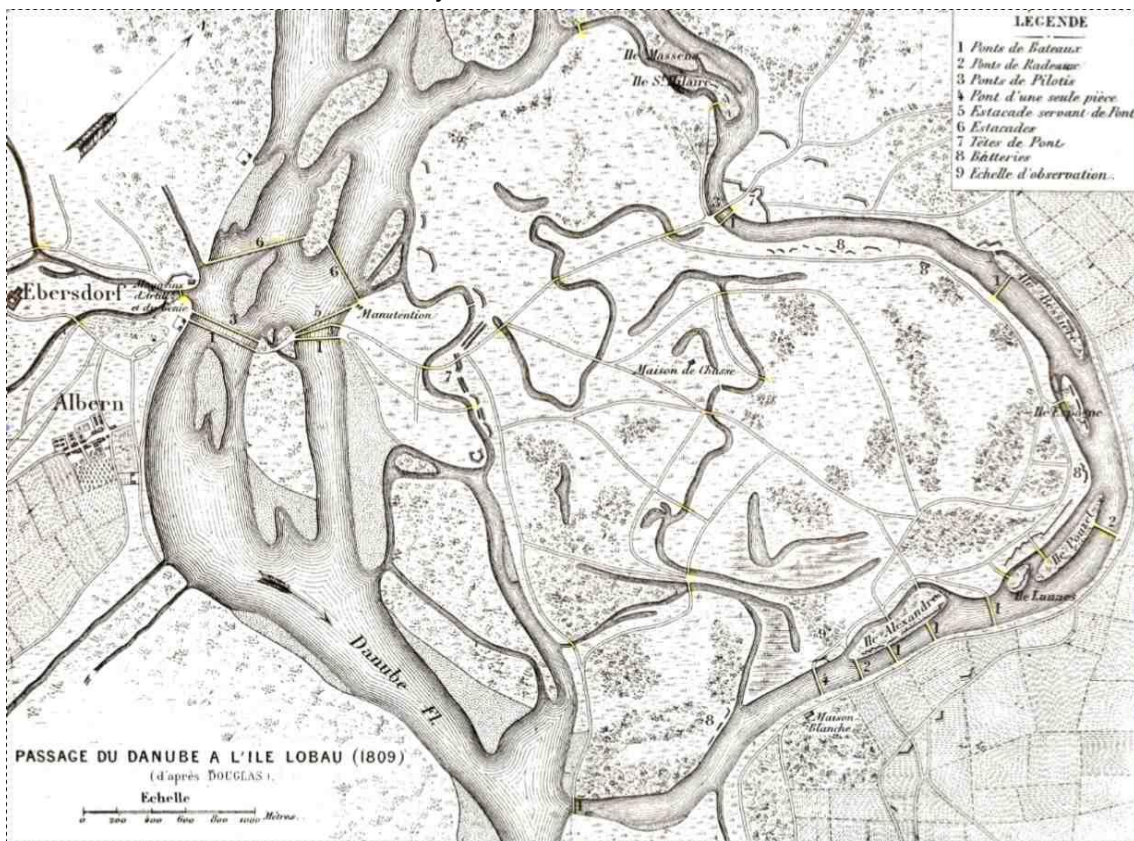


Pontonniers en action sur l'île de Lobau. Arrimage d'un pont de bateaux. Au second plan, un chariot portant une embarcation de type Gribeauval. Gravure musée du Génie

Sur le premier bras, Bertrand fait réaliser un pont sur pilotis et consolider le pont de bateaux initial en aval ; les deux passages étant protégés par une estacade sur pilotis.

Sur le deuxième bras où le courant est plus fort : un pont sur pilotis, doublé d'un deuxième pont plus étroit, réservé à l'infanterie et le pont de bateaux initial. Ces ouvrages étaient également protégés par une estacade.

L'ensemble fut achevé en moins de 20 jours.



L'Empereur a arrêté le plan de bataille : déborder les retranchements de l'armée autrichienne par la droite, une diversion trompant l'ennemi sur ses intentions. Pour celle-ci, Napoléon ordonne de rétablir le passage du troisième bras, utilisé lors de la bataille d'Essling. Surprenant les défenseurs autrichiens, une brigade franchit en discontinu, conquiert une tête de pont et s'y fortifie. Du 2 au 4 juillet, les pontonniers déploient un pont de bateaux, rapidement doublé d'un pont sur pilotis. Les Autrichiens en déduisent que l'armée française fera effort dans ce secteur et concentrent leurs forces à l'aile droite. Pendant ce temps, à l'est de l'île, défilés des observateurs autrichiens, les pontonniers préparent les moyens du véritable franchissement :

⁴ Henri Gatien Bertrand 1773-1844, issu de l'Ecole royale du Génie de Mézières, compagnon de l'Empereur déchu à Ste-Hélène, commandant de l'Ecole Polytechnique en 1830

- 15 bacs, (5 par corps d'armée) radeaux munis d'un mantelet de protection mobile se rabattant en rampe pour la mise à terre des soldats, d'une capacité d'emport de 300 hommes ;
- un pont d'une seule pièce, devant être lancé par conversion, assemblé dans un bras secondaire du fleuve masqué par l'île Alexandre.

Alors que le gros de l'armée française (150 000 hommes, 550 canons et 46 000 chevaux) se concentre dans l'île, l'Empereur décide d'opérer dans la nuit du 4 au 5 juillet.

A 21 heures, sous une pluie battante, le premier passage par bac se fait à la rame puis les traversées se poursuivent en va-et-vient. Seul le corps de Masséna, le plus au nord, rencontre une opposition. Appuyé par l'artillerie, il en vient rapidement à bout et entame sa progression vers Enzersdorf.

A 21h30, le pont d'une seule pièce est poussé dans le troisième bras où on le laisse dériver de 200 mètres environ. Là, à l'emplacement prévu, l'extrémité de départ est solidement amarrée à la rive. L'extrémité d'arrivée est alors libérée et la force du courant assure la conversion de l'ensemble.

Le 5 matin, l'ensemble de l'armée a traversé et le combat s'engage dans les plaines du Marchfeld. Une grande batterie de 112 canons, déployée en son centre par Napoléon, foudroie les colonnes d'attaque autrichiennes⁵. Après deux jours de lutte, la victoire est acquise.

II - Description des ponts

Ponts d'Ebersdorf sur les deux premiers bras du Danube

Ponts sur pilots d'un développement total de 770 m.

Largeur du tablier : 4,20 m permettant le croisement des voitures, muni de garde-fous et de poteaux permettant l'éclairage de nuit par des lanternes.

Largeur des travées de 7 à 15 m, 12 m pour la plupart.

41 travées sur le premier bras, 19 sur le second.

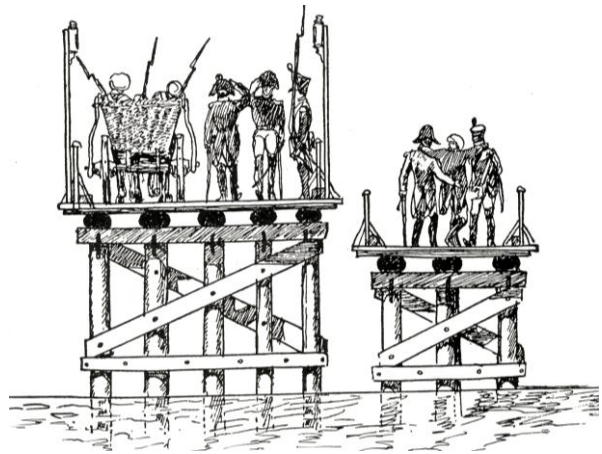
Chaque palée était formée de 5 pilots de 30 cm de diamètre, reliés par deux moises en écharpe et une moise d'alignement à l'horizontale placée au-dessus de la hauteur moyenne des eaux, de sorte que le tablier se situe à 1,30 m au-dessus des hautes eaux ordinaires, le lit du fleuve ayant 7 à 8 mètres de profondeur.

Les chapeaux – équarris de 23 à 24 cm - ont 4,6 m de longueur et sont fixées aux pilots par des clameaux de fer.

Il y a 5 longerons par travée en grumes équarries sur deux faces de 18 à 20 cm de diamètre.

La construction des ponts de pilotis et des estacades qui les protègent par l'amont est achevée en vingt jours.

Sept sonnettes montées sur des bateaux enfonçaient les pilots sur sept points simultanément.



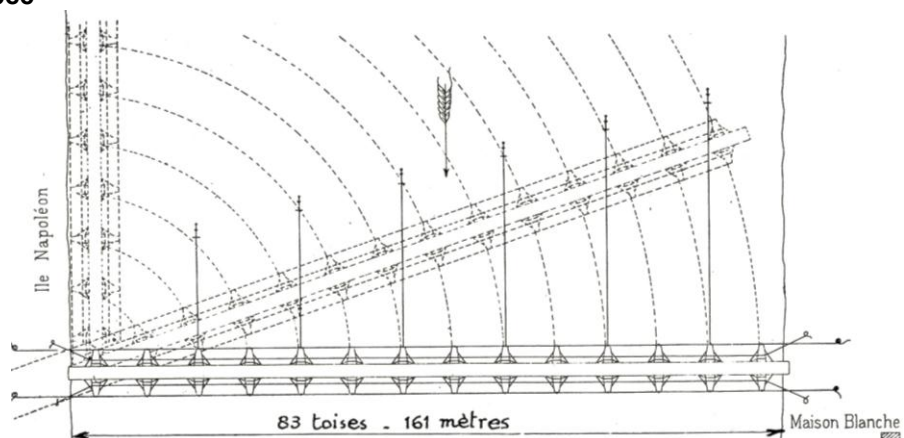
Voir fiche : • Le Franchissement du Rhin par Jules César

Le pont d'une seule pièce

Pont de bateaux d'une longueur de 161 m, préparé dans un petit bras du fleuve.

Afin de faciliter son transit dans le petit bras, le pont a été articulé en plusieurs points (segmenté en une portière de deux bateaux et trois de quatre).

Le transit s'est effectué culée en premier, des pontonniers embarqués facilitant le mouvement dans le chenal.

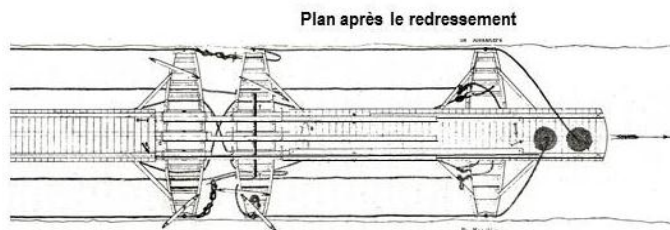
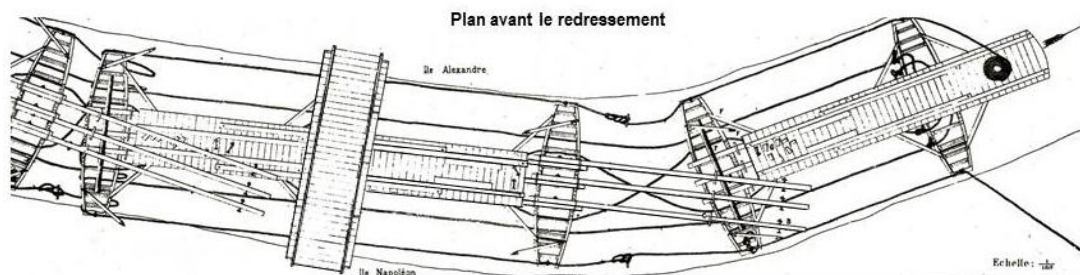


⁵ Les artilleurs fêtent la bataille de Wagram depuis 1996, au même titre que Sainte Barbe.

La manoeuvre de lancement du pont par conversion

Une fois les portières assemblées le long de la rive pour constituer le pont, on le fait dériver de 200 m jusqu'à l'emplacement prévu. A partir de là, et une fois le pont solidement amarré à la rive de départ par une extrémité, la délicate manoeuvre de conversion, tributaire de la seule force du courant, du savoir faire et de la discipline des pontonniers embarqués est engagée

Au signal de l'officier, chef de manoeuvre, les ancres sont mouillées simultanément lors de la rotation du pont. On laisse alors filer les cordages, lovés en fond de bateau. Ce sont ces ancres et le maniement expert des cordages qui vont assurer à la fois l'ancrage du pont et son parfait alignement avant son amarrage à la rive arrivée. La manoeuvre de conversion n'a duré que quatre minutes.



A voir au musée

- Maquettes de ponts
- Bicornes du général Bertrand

Espace thématique "Franchir"

Espace chronologique vitrine 1^{er} Empire

III - Pour conclure

3 500 mètres de ponts furent construits en préalable à la bataille de Wagram.

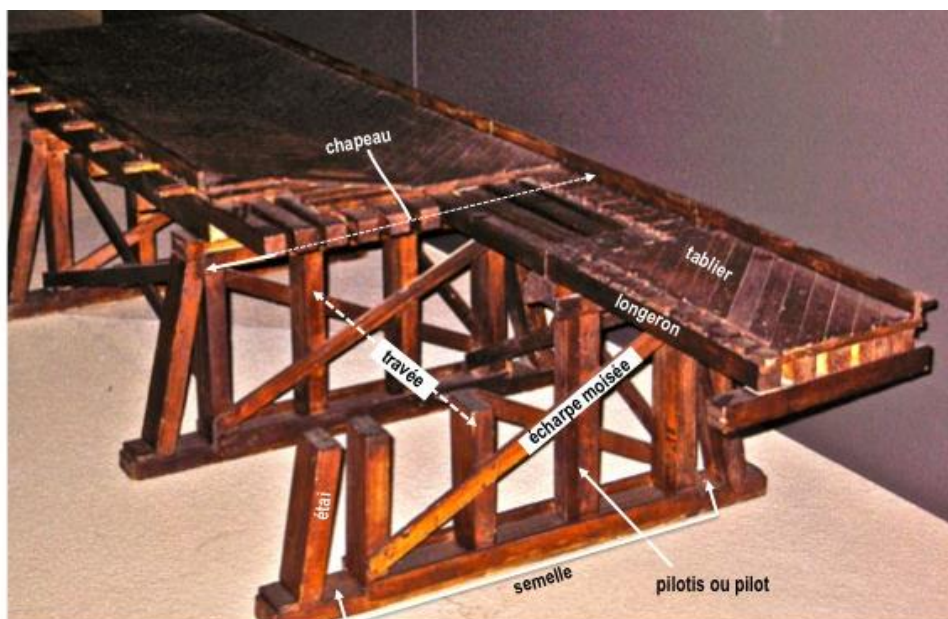
- 2 000 mètres pour relier les arrières de l'armée à l'île Lobau : 2 ponts sur pilotis, 2 ponts de bateaux et une passerelle sur pilotis, réalisés en vingt jours.
- 1 500 mètres pour assurer le franchissement de l'armée à partir de l'île Lobau, soit neuf ponts de toutes natures : pilotis, bateaux, radeaux. Hormis le pont de bateau et le pont de pilotis d'Aspern, ils furent construits dans les 48 heures précédant le franchissement.

Ce gigantesque effort a puissamment contribué à la victoire sur l'armée autrichienne.

BIBLIOGRAPHIE

- Gilles Lapouge *La bataille de Wagram* - Flammarion 1992
- Anaud Blin *Wagram, 5-6 juillet 1809* - Taillandier 2010
- Colonel ROGERIE *Wagram, victoire des Sapeurs* – EAG 1972
- Fédération Nationale du Génie – *Le Génie* – Lavauzelle 2012

LEXIQUE



Ecorché de pont sur chevalet – maquette du musée du Génie

Pont à poutres	: le plus simple de ces ponts se compose d'une seule travée comportant plusieurs poutres ou longerons placés en parallèle. Lorsque la distance de franchissement augmente, les extrémités des travées reposent sur une ou plusieurs piles.
Pont de bateaux	: pont fait de bateaux reliés entre eux et supportant un tablier qui permet le transit en continu. Le pont peut être préparé à l'abri et déployé d'une pièce ou par tronçons (portières) par flottage au dernier moment.
Passerelle	: pont souvent étroit, réservé au passage de la troupe.
Portière	: assemblage de plusieurs bateaux reliés par un tablier permettant un franchissement de troupe ou de véhicules en discontinu. Les portières peuvent être assemblées pour former un pont flottant permettant un franchissement en continu.
Estacade	: obstacle flottant ou fixé à des pilots, destiné à protéger les ouvrages de franchissement des corps flottants (troncs, glace, brûlots ennemis, etc.).
Sonnette	: grand chevalement de charpente en bois permettant d'enfoncer des pilots selon un angle déterminé (généralement vertical). L'élément de frappe s'appelle un mouton. Il peut être en pierre mais plus souvent en fonte ou en bois ferré. Il coulisse le long du mât jumelle, actionné manuellement à l'aide de cordes multi-brins, les tiraudes.

Maquette de sonnette à tiraudes – musée du Génie



Tablier	: plate-forme continue du pont.
Travée	: portion du pont entre deux supports.
Longerons	: poutres principales dans l'axe du pont qui vont de support en support (palée et/ou chevalet) et qui portent le tablier.
Culée	: point d'appui du pont à ses extrémités. On parle de culée rive droite/rive gauche ou de culée de départ/d'arrivée.
Pile	: support intermédiaire (palée, chevalet, ouvrage maçonné) situé entre les culées pour limiter la portée des travées.
Tirant d'air	: hauteur libre sous l'ouvrage porteur
Pontonier	: militaires de l'Artillerie spécialisés dans la mise en œuvre des ponts d'équipage (matériel de franchissement préfabriqué qui fait partie du train logistique d'une armée en campagne). Pour la réalisation des ponts fixes à partir de matériaux locaux ils sont encadrés par des officiers du Génie. A partir de 1894 cette double fonction de ponts d'équipage et de ponts fixes sera dévolue à la seule arme du Génie.
Clameau	: crampon à deux pointes, en fer forgé, enfoncé à force (marteau, masse) pour relier deux pièces de charpente.