

Extrait du SOUTERRAINS & VESTIGES

<http://souterrains.vestigis.free.fr>

Dans les ténèbres d'Arras

- Lieux - Nord - Pas de Calais -



Date de mise en ligne : mercredi 23 janvier 2008

Description :

Pour préparer l'offensive d'avril 1917 à Arras, l'armée du Commonwealth a creusé plusieurs kilomètres de tunnels et reliés de nombreuses carrières entre elles. L'offensive fut un succès sans précédent grâce à l'effet de surprise.

SOUTERRAINS & VESTIGES

ARRAS L'ANTIQUE

Arras, antique cité dont l'origine se perd dans la nuit des temps, fut la Nemetacum romaine. Après de nombreux soubresauts, la cité se développe surtout au Moyen Age grâce à l'Abbaye Saint Vaast ; la majorité des carrières sont contemporaines (ou postérieures) à cette époque, et quelques inscriptions du XVIème siècle ont par ailleurs été retrouvées, attestant de l'ancienneté des exploitations.



ARRAS LA TENEBREUSE

Vers la fin 1916, alors que les troupes britanniques occupaient la ville, des ordres ont été donnés afin de préparer une offensive dans la région de la crête de Vimy (située au nord d'Arras). Un programme de travail a donc été constitué pour les compagnies de Tunnellers et trois d'entre elles ont commencé les forages. Ces trois compagnies appartenaient à la Première Armée, stationnée à l'extrémité nord de la crête de Vimy. La Troisième Armée devait elle aussi participer à l'offensive entre Arras et Gomécourt. Là encore, le plan d'attaque comprenait de nombreux travaux souterrains. Ces plans d'offensive ont été gelés à la toute fin de 1916, pour être de nouveau opérationnels au début de 1917.

Outre les importants travaux souterrains établis pour l'offensive de Vimy (au sens local du terme), de nombreux forages ont aussi été constitués sous Arras en vue de ce combat.



Dans les caves d'Arras

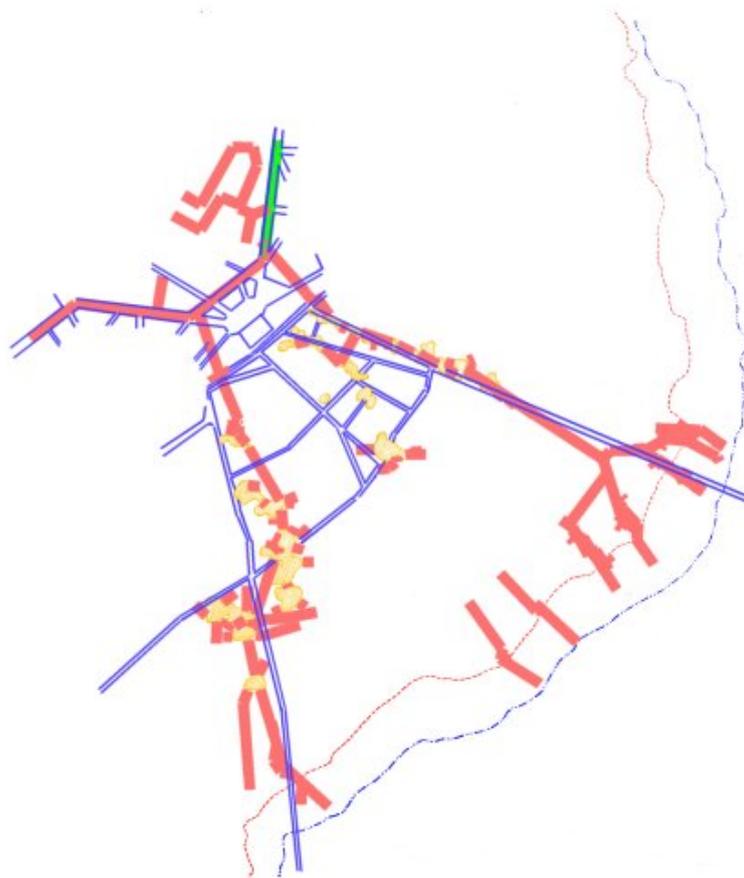
Une grande partie d'Arras est construit en craie, à partir de carrières souterraines ouvertes dans les environs de la cité d'alors. Ces cavités, situées à une profondeur entre 7 mètres et 20 mètres ont été découvertes fortuitement à la fin de 1916, alors que le forage de tunnels en direction du no man's land avait déjà commencé. Leur intérêt n'a pas échappé à l'Etat Major, dorénavant bien habitué à leur réutilisation et ré-aménagement. En effet, en plus des creutes bien connues dans le Soissonnais, l'Etat Major français avait déjà demandé l'aide de civils en 1915, afin de retrouver des cavités en vue de protéger les troupes. Cette recherche, faite à l'aide de la radiesthésie, a eu un succès mitigé. Le responsable de ces recherches n'était autre qu'un certain Armand Viré, mobilisé alors comme GVC (Garde des Voies de Communication) à Cahors. (Voir à ce sujet les [recherches faites par Armand Viré en Artois](#))

Les carrières nouvellement découvertes (certainement lors du forage des tunnels) ont permis de mettre à l'abri les troupes et ont donc été connectées les unes aux autres ainsi qu'avec les tunnels de communication principaux se dirigeant vers les lignes allemandes.

Cet énorme travail de forage a surtout été réalisé par les unités néo-zélandaises (New Zealand Engineers Tunnelling Company). C'est ainsi que chaque carrière a été renommée, le plus souvent en noms de villes néo-zélandaises.

Au total, environ 4,8 km de galeries normalisées ont été creusées par les Tunnellers. Chaque galerie fait 2m de haut pour 1m20 de large. L'ensemble de ce réseau a été électrifié comme il en était de rigueur dans ces cavités (qu'elles soient allemandes, françaises ou britanniques, l'éclairage était un des principes majeurs pour la réutilisation de ces ouvrages.) Ce travail fut surtout demandé aux Australiens (Australian Electrical and Mechanical, Mining, and Boring Company).

L'eau courante a elle aussi été installée.



Plan schématique des carrières (en orange), des tunnels (en rouge) et des rues en surface (en bleu)

Les cavités qui nous intéressent dans cette étude sont localisées à l'est de la ville, ce qui est somme toute logique puisque les premières lignes allemandes se tenaient à moins de deux kilomètres à l'est du centre de la ville.

Deux faubourgs sont particulièrement intéressants : Ronville, sous-minée par neuf carrières et Saint Sauveur, sous-minée par dix carrières.

En voici l'audit mené par l'armée anglaise :

Ronville (du nord ouest vers le sud est)

- Russel (capacité de 50 personnes, 1 entrée, très petite),
- New Plymouth (capacité de 500 personnes, 3 entrées, 2 niveaux et sert principalement d'axe de passage),
- Auckland (capacité de 300 personnes, 4 entrées, ciel moyen).
- Wellington (capacité de 1500 personnes, 7 entrées, ciel en mauvais état),
- Nelson (capacité de 1200 personnes, 3 entrées, centrale électrique),
- Blenheim (capacité de 750 personnes, 2 entrées, découverte tardivement),
- Christchurch (capacité de 4075 personnes, 10 entrées, mais 40% du total est alloué pour les axes de

communications, ou les ciels sont en mauvais état),

- Dunedin (capacité de 590 personnes, 5 entrées, meilleur ciel de toutes les cavités),
- Bluff (capacité de 460 personnes, 4 entrées).

Un tunnel traverse chacune de ses carrières ; a partir de la dernière, Bluff, il se scinde en deux. Le premier et se prolonge vers le sud est, juste devant les tranchées allemandes, approximativement sous la route d'Albert (un peu à l'est de celle ci), tandis que le second se prolonge vers le sud

Saint Sauveur

Les cavités sous Saint Sauveur sont plus petites et plus éparpillées. Toutes n'ont pas été reliées par les tunnels

- Glasgow,
- Carlisle,
- Crew,
- Chatam,
- Manchester,
- London,

Et à peine plus au sud :

- une carrière anonyme
- Liverpool
- Jersey (indépendante)
- Guernsey (indépendante)
- Alderney (partie prenante de la précédente)
- une carrière anonyme et non reliée, même si des forages ont été constitués pour remonter à la surface.

Le tunnel principal continue après London, se dirige vers le sud est, et vient se terminer en cinq rameaux remontant à la surface sous la route de Cambrai et légèrement plus au sud de celle-ci.

Ces carrières intéressent moins l'Etat Major, car il n'est plus fait mention de capacité détaillée ; nous savons simplement que la capacité globale est de 2000 personnes, que les ciels sont en mauvais état et que les galeries d'exploitation sont basses.



Un aspect des tunnels britanniques, ici à Hulluch, à 25 km au nord d'Arras
Australian War Memorium E4563

Les compagnies néozélandaises ayant foré sous Arras sont surtout les 181^{ème} et 184^{ème}

La 181^{ème} Tunnelling Company a été créée à Steenwerck fin 1915 s'est révélée active

dans le secteur de la Rue du Bois. Relevée par la 172^{ème} Company en Mars 1916, on la retrouve près de Vimy Ridge, à Berles. Au printemps 1917, elle est à Ronville (actuellement faubourg d'Arras, à l'époque hameau séparé, à l'est de la ville, derrière les première lignes anglaises. Elle a participé au forage des tunnels reliant les différentes carrières.



Australian War Memorium E1682

La 184^{ème} Tunnelling Company a été créée à Rouen fin 1915, et a été affectée à Maricourt, dans la Somme. On la retrouve à l'été 1916 à Vimy. Début 1917 elle est affectée à Arras pour le percement du Fish (?) Avenue Tunnel (1), et à construire des emplacements d'artillerie. Déplacé à Nieuport en juin 1917 pour forer des abris souterrains le long

de la côte jusqu'à La Panne.

(1) Plutôt comprendre First Avenue Tunnel, à Beaumont Hamel, nom de la tranchée en provenance duquel il a été foré



L'ATTAQUE BRITANNIQUE

Les armées britanniques déployées depuis la mer du nord sont les suivantes :

- la Seconde, de Sir Herbert Plumer dans les Flandres,
- la Première, de Sir Henry Home, à la Bassée et Lens,
- la Troisième, de Sir Edmund Allenby, dans la région d'Arras,
- la Cinquième, de Sir Hubert Gough, dans les vallées du Cojeul et la Sensée
- la quatrième, de Sir Henry Rawlinson, vers Saint Quentin

Face à eux, le groupe d'Armée du Kronprinz de Bavière depuis la mer du Nord jusqu'à l'Oise, comprenant trois Armées :

- la quatrième, de von Arnim, depuis la mer jusqu'à la Lys,
- la Sixième, de Otto von Below, de la Lys jusqu'à la Sensée,
- la Seconde, de von der Marwitz, de la Sensée jusqu'au sud de l'Oise.



Entre Lens et le point nord est de la déviation de la ligne Hindenburg par rapport à l'ancien front, les défenses allemandes étaient très importantes, consistant en trois principales positions chacune formée par quatre réseaux de tranchées. Une quatrième ligne fortifiée fut aussi établie de Drocourt jusqu'à la ligne Hindenburg à Quéant pour protéger Douai et Cambrai



Le secteur choisi pour l'offensive britannique dans la région d'Arras fut une zone de 20 kilomètres de long, tenue par les Canadiens des Dix Septième, Sixième et Septième Corps, du nord au sud.

La bataille fut précédée par le plus grand affrontement aérien de l'Histoire, où les britanniques dominèrent.

Le bombardement britannique débuta le quatre avril et atteint une intensité jamais égalée. Il cessa le huit afin d'induire en erreur les Allemands qui s'attendaient alors à un assaut imminent, puis reprit le neuf



A 5h30, l'infanterie sortit des tunnels par les entrées préparées à l'avance et captura la première position allemande en quarante minutes. A neuf heures, les Canadiens tinrent presque l'ensemble de l'arête de Vimy. Le dix-septième Corps avançait sur Thelus, alors que le sixième tenait déjà Blangy.

Plus au sud, les assaillants avaient capturé un réseau inextricable de tranchées connues sous le nom de la Harpe.

Un quart d'heure plus tard, l'ensemble de la seconde position allemande fut prise, à l'exception d'une petite partie à l'ouest de Bailleul. Dans la nuit, la troisième position fut enfoncée en plusieurs endroits.

Les britanniques prirent environ 6000 prisonniers le premier jour

Le 10, les Canadiens finirent de conquérir Vimy alors que les Britanniques atteignirent les abords de Monchy-le-Preux, à huit kilomètres à l'est d'Arras. Ce village, fortifié par les Allemands, fut libéré en une journée.

L'avance ne s'arrêta que la soirée du 11.

Cette offensive ne fut qu'une diversion pour le Chemin des dames et l'attaque du massif du Moronvilliers une semaine plus tard, mais ceci est une autre histoire.

BIBLIOGRAPHIE

Rapport de Sir D. Haig Commandant des armées britanniques en France

Offensive dans les Flandres de l'Armée Britannique en 1917

Les souterrains du Nord Pas de Calais, Bernard Bivert

Tunnellers

The story of the tunnelling companies, Royal Engineers, during the world war

Captain W Grant Grived & Bernard Newman

Herbert Jenkins

1936

Work of Royal Engineer in the european war, 1914-19

Military mining Institution of Royal Engineers, Chatam

W&J Mackay & Co

1922

Beneath Flanders fields

The tunnellers' war 1914-18

Peter Barton, Peter Doyle and Johan Vanderwalle

Spellmount

2004

La France héroïque et ses alliés, 2 tomes

Larousse

1919

Cheerful sacrifice

The battle of Arras 1917

Jonathan Nicholls

Leo Cooper

1990

Die Afterchlacht bei Arras 1917

Schalchten des weltkrieges

band 29

Reichsarchiv

Berlin 1929

Arras, Lens Douai et les batailles d'Artois

guide Michelin des champs de bataille

Michelin

1920

War underground

The tunnellers of the great war

Alexander Barrie

Spellmount

2000

Arras, Vimy, et le chemin des dames

Les grandes offensives du printemps 1917

Yves Buffetaut

Histoire et collections

1997

SITES INTERNET

www.frogs-in-nz.com

