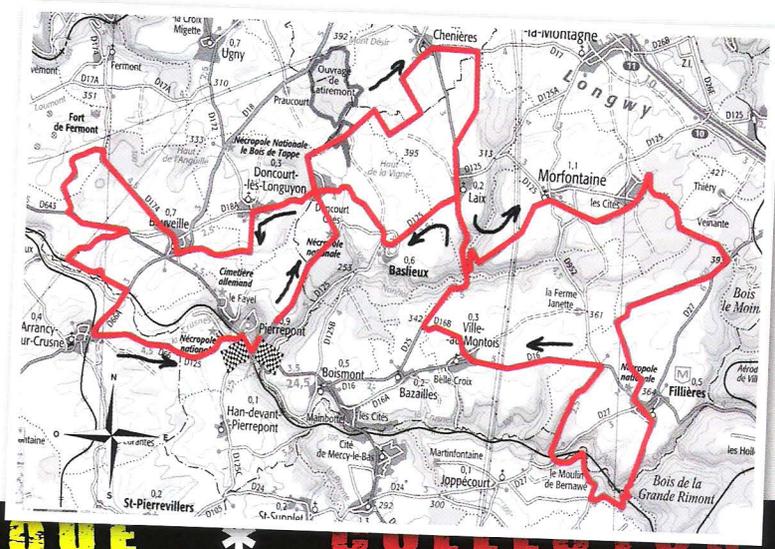


CAHIER DÉTACHABLE

4X4 MONDIAL

MONDIAL 4X4



VOYAGE * PRATIQUE * COLLECTION

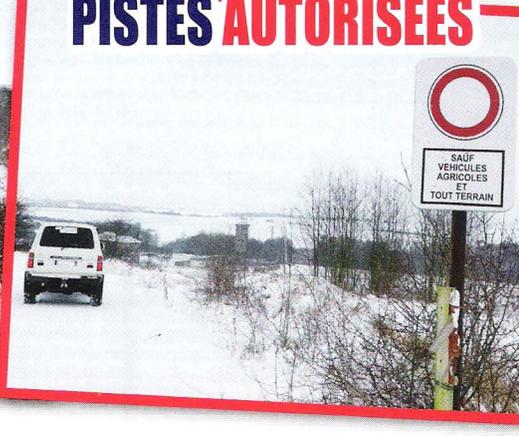
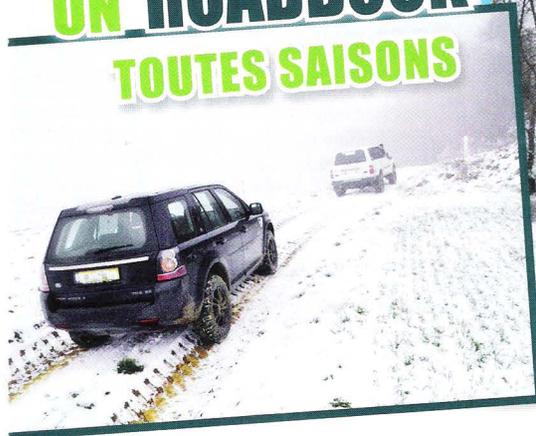
A la découverte de la LIGNE MAGINOT



Un itinéraire proposé par **Philippe Raynaud**

UN ROADBOOK Des **FORTIFICATIONS**
TOUTES SAISONS

Un **PARCOURS** sur **PISTES** **AUTORISÉES**



en **PAGAILLE**

En

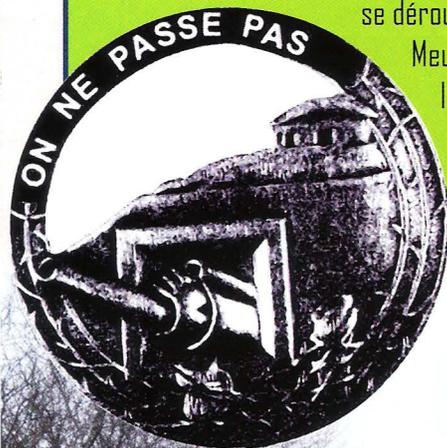
LORRAINE

le long de la
LIGNE MAGINOT

A quelques encablures de Longwy, il est 9h30 ce samedi de janvier et il neige à gros flocons. N'est-ce pas la météo idéale pour participer, le temps d'un week-end, au Raid Maginot ? Organisé par l'agence GlobAtlas Adventures, ce raid limité à quelques véhicules se déroule dans le nord de la

Meurthe-et-Moselle, aux limites des frontières belges et luxembourgeoises.

Par Philippe Raynaud



1 Etape Unique		
km Total	KM Partiel	Commentaire
0,000		Départ au centre de Pierrepont
0,000		
0,000		Prendre l'arcade de droite
0,000		
0,100		Rue Saumoret
0,100		
1,700		
1,600		
3,700		
2,000		
3,900		Ossuaire 14-18
0,200		
4,200		Ca monte
0,300		
5,100		
0,900		



■ L'entrée du fort de Latiremont.



■ Un 4x4 paraît bien petit devant de telles éoliennes

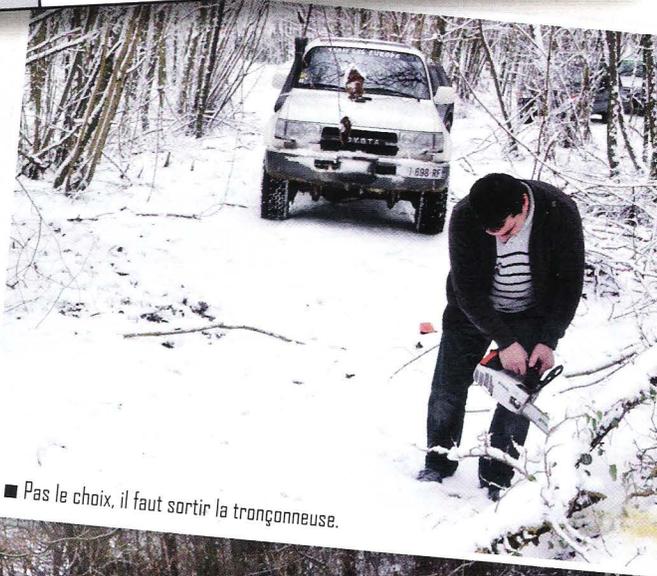
9 5,600 0,500		Entre Grand-Bois et Doncourt
10 6,700 1,100		
11 7,100 0,400		Ouvrage Maginot de Latiremont
12 7,550 0,450		
13 8,900 1,350		N 49° 27' 46.4" E 5° 44' 56.6"
14 9,300 0,400		
15 11,100 1,800		
16 11,900 0,800		Chenières, croisement D17 et D25

A la tête du raid, le sympathique Lionel va nous faire découvrir le patrimoine de cette belle région à travers champs, bois et vallées. Le point de départ se trouve à Pierrepont, à 15 km au sud de Longwy. Le raid est composé de l'HDJ 80 de Lionel, d'un P38 et d'un Pajero. Pour ma part, je tente l'aventure avec un Freelander II d'origine. Autant dire que face aux beaux 4x4 préparés et équipés de pneus

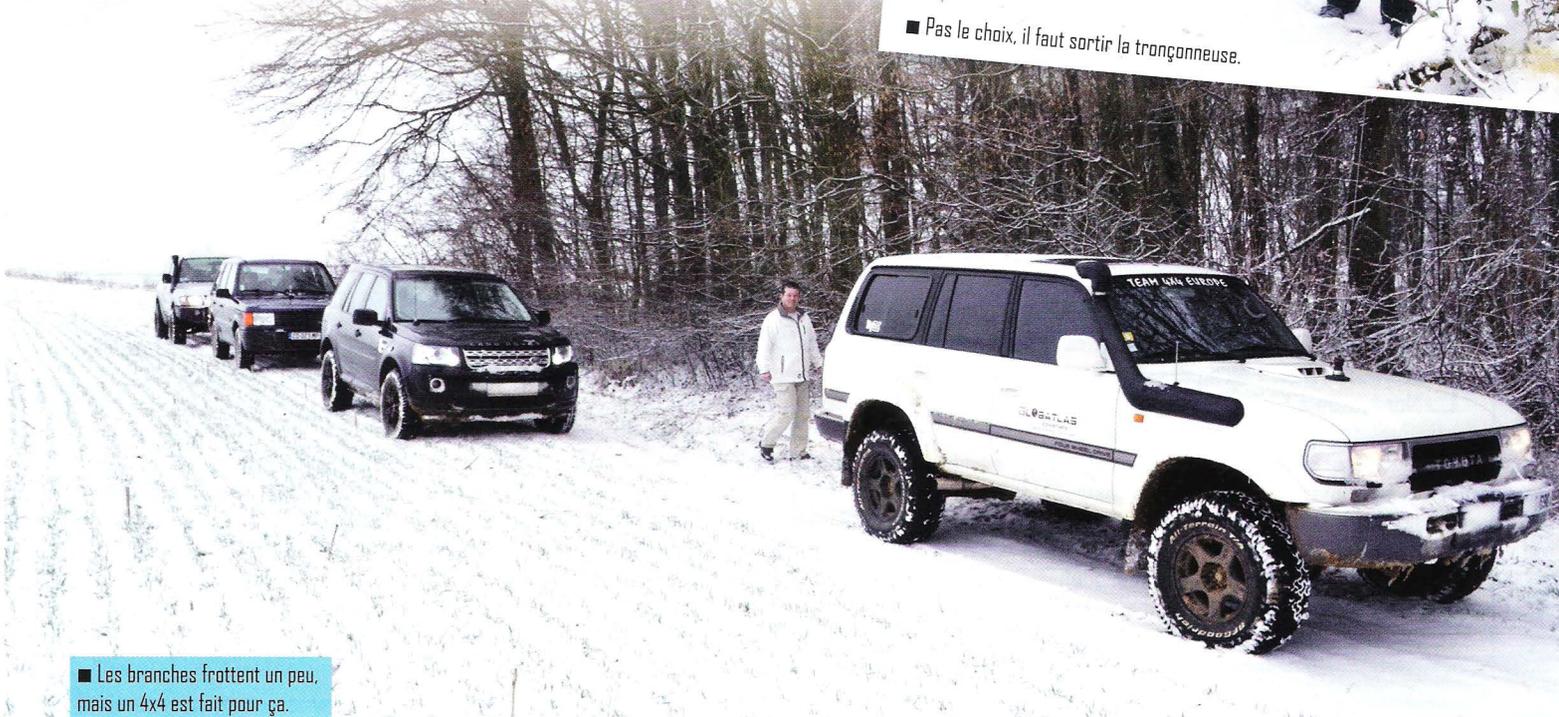
adaptés, mon SUV dépourvu de courtes et monté avec de simples pneus neige fait pâle figure. Lionel reste confiant, il n'y a pas de difficulté majeure pour ce parcours.

DES OUVRAGES IMPRESSIONNANTS

Après les présentations et la pose des antennes CB, nous attaquons le raid sous la neige, et



■ Pas le choix, il faut sortir la tronçonneuse.



■ Les branches frottent un peu, mais un 4x4 est fait pour ça.

Nous continuons vers le village de Doncourt et rejoignons le Fort de Latiremont. Gros ouvrage de la ligne Maginot, Latiremont s'étend sur près d'un kilomètre. Nous nous arrêtons devant les deux entrées, celle des hommes puis celle des minutions. De ces deux entrées partent des galeries souterraines qui rejoignent les blocs de combats, situés de l'autre côté de la colline. L'ouvrage est sur un terrain privé, impossible et interdit de s'en approcher (voir encadré « Les dangers de la ligne Maginot »). Tout au long de l'après-midi, nous ferons une succession de plateaux et de vallées encaissées. Le changement est d'ailleurs assez radical, les plateaux offrant un paysage plat à 360 degrés, et les vallées encaissées nous rappelant parfois des vallées alpines. Le patrimoine de cette région est évidemment très industriel, de nombreuses usines abandonnées ou encore en activité se succèdent sur notre parcours. Nous ferons d'ailleurs une halte devant le haut fourneau de Cons-La-Granville, datant de 1813. Les pistes et chemins restent globalement praticables, nous sommes juste arrêtés par quelques branches d'arbres voire arbres en travers. Il faut alors sortir la tronçonneuse pour s'ouvrir un passage. Heureusement,



■ Le plus beau panneau du monde !

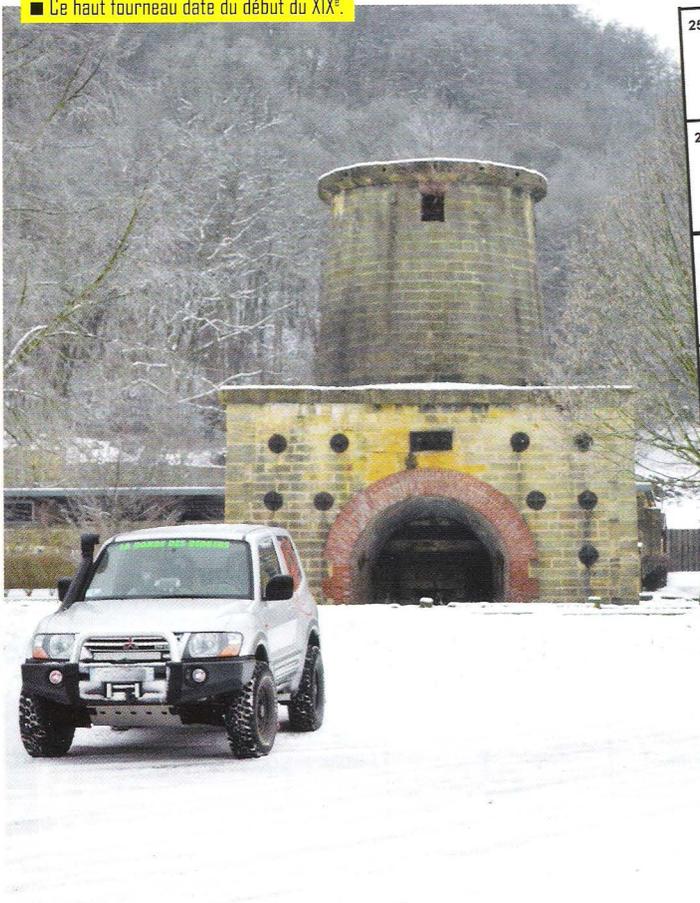
David, le pilote du Pajero, est bien équipé et a apporté l'outil en question. Nous finissons cette première journée par une halte culturelle à Longwy. Nous garons les 4x4 dans les remparts Vauban et Lionel nous emmène visiter le Musée des Emaux (museedesemaux.com). Trouver l'entrée de ce musée nécessiterait d'ailleurs un raodbook détaillé avec position GPS, car la mairie a simplement oublié de mettre un panneau à l'entrée ! Après quelques errements, nous trouvons le dit musée et pouvons découvrir l'impressionnante technique de conception des emaux et des

faïences. La journée se termine au chaud, dans un hôtel à la frontière Luxembourgeoise, et c'est autour d'un bon repas que nous pouvons nous repasser les événements de la journée, mais aussi raconter nos différentes expériences en raid à travers le monde.

UN TRONÇON PLUS TECHNIQUE

Le lendemain, la température est remontée au dessus de zéro.

■ Ce haut fourneau date du début du XIX^e.



25	23,800 1,550		Vers terrain de foot
26	25,700 1,900		Direction SUD
27	27,600 1,900		D27 Vers Sud-Ouest
28	29,500 1,900		D27 Vers Sud-Ouest
29	30,100 0,600		Longer le bois par la gauche
30	33,200 3,100		D952 Direction SUD vers Filières
31	34,700 1,500		Vers le Cimetière
32	35,200 0,500		Laisser le cimetière sur sa gauche

C'est agréable pour les pilotes en revanche, les chemins ont dégelé et les pistes dures et confortables font place à des chemins boueux avec des ornières de plus en plus profondes.

Les trois 4x4 traversent les passages difficiles sans problème. Avec le Freelander, l'opération peut s'avérer plus compliquée mais, contre toute attente, le petit Land passe absolument partout. J'ai juste un peu aplani les ornières par endroits, mais le très léger blindage d'origine (une feuille de tôle) aura évité de faire frotter les pièces sensibles. Les simples pneus neige se révèlent efficaces, et le fameux Terrain Response fera le reste du travail dans les passages les plus compliqués.

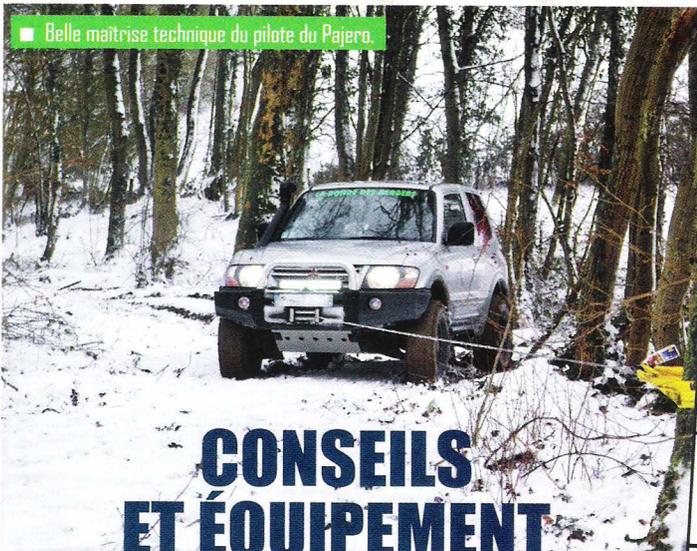
Nous continuons toute la journée à découvrir des pistes et chemins superbes, à travers les vallées et les bois. Nous ne croiserons pratiquement personne, et les rares promeneurs ou chasseurs ont été très sympathiques avec nos équipages. Il faut dire qu'avec le développement des quads, bien plus bruyants que nos 4x4, nous sommes devenus, par comparaison, agréables à voir passer !



■ Malgré la puissance et le pneus M/T du Pajero, il faut utiliser le treuil dans une montée.

Suite à une grande descente dans la forêt, nous devons traverser un gué. Les 40 cm d'eau permettent de laver un peu le dessous de nos voitures. Ce passage ayant plu à tous les équipages, nous y repasserons dans l'après-midi. En fin de matinée, Lionel nous propose un passage technique dans la forêt. Une grande montée

sur de la boue assez fraîche. Le HDJ étant équipée de pneus AT, il reste sur le goudron, tout comme le Freelander qui n'aurait pas fait deux mètres. Le Pajero ouvre la route, suivi du Range Rover P38. La montée s'avère finalement très technique, et surtout très glissante. Même en bloquant les ponts, le Pajero se retrouve bloqué. Il faut alors sortir le treuil,



■ Belle maîtrise technique du pilote du Pajero.

CONSEILS ET ÉQUIPEMENT

Vu le nombre de chemins dans cette région, nous conseillons de faire ce parcours avec une carte IGN précise ou avec une tablette équipée d'une appli type SityTrail ou Iphigénie.

- En dehors des périodes de pluie, les pneus mixtes suffisent. Le parcours peut être réalisé avec un SUV mais jamais seul, et idéalement avec un SUV « costaud » (Duster, X-Trail, Freelander, etc...)
- Pendant les périodes de pluie, vrai 4x4 indispensable, pneus A/T voire M/T vivement conseillés.

Questions/remarques : raynaud@easysolutions.lu
 Cette balade intéressante peut se faire sur une journée, si les chemins ne sont pas trop boueux.

1 Etape Unique		Commentaire	Page n°: 5
km Total	KM Partiel		
33	35,200		N 49° 24' 03.7" E 5° 50' 41.0"
	0,000		
34	36,600		Traversée du gué
	1,400		
35	37,100		Passer le pont sur le chemin de fer
	0,500		
36	37,100		Juste après le pont
	0,000		
37	37,200		On remonte vers "les Friches"
	0,100		
38	37,500		
	0,300		
39	40,700		D952 jusqu'à la D16
	3,200		
40	45,000		D16 vers Ville-au-Montois
	4,300		

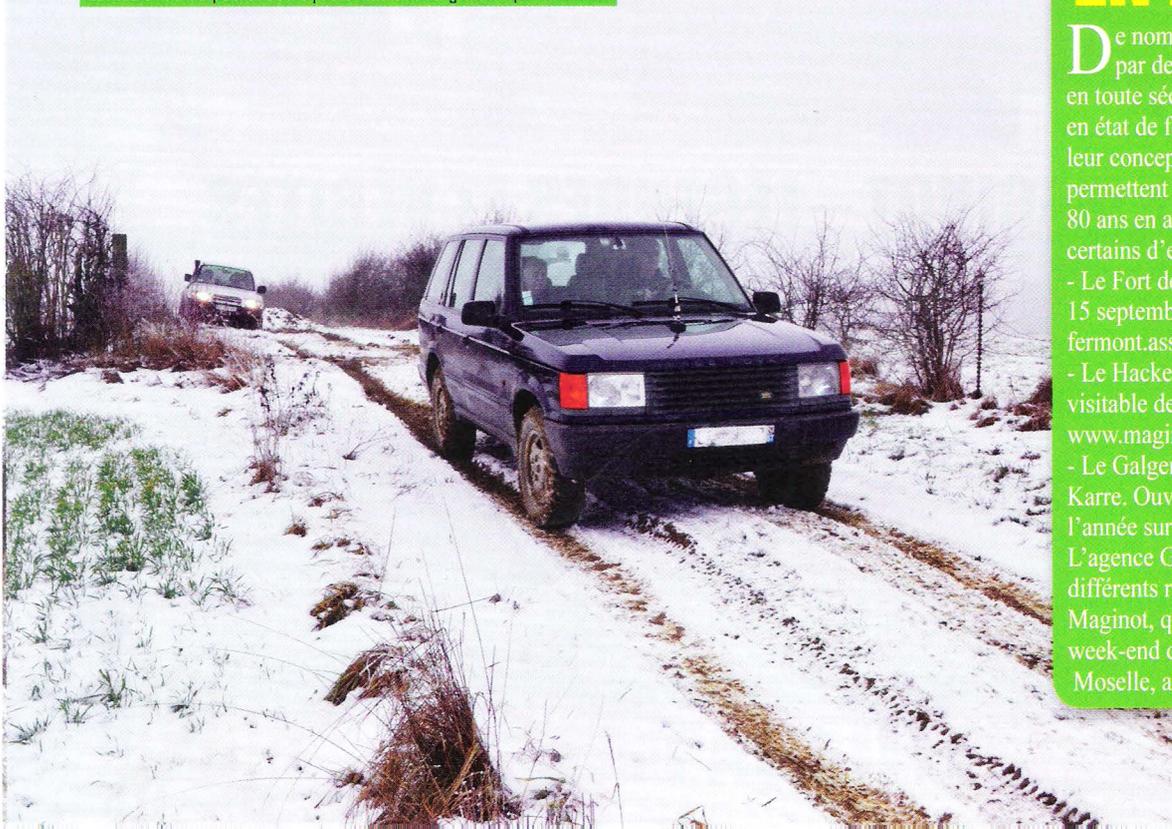


■ Photo typique d'un couloir d'un ouvrage Maginot.

et remonter d'arbre en arbre jusqu'au sommet. David, son pilote, un habitué de ce jeu, se sort de cette situation en un petit quart d'heure. Philippe, le conducteur du Range, préfère jouer la sécurité et rebrousser chemin. Il faut dire que le Pajero a labouré le chemin, qui est devenu une vraie patinoire. Dans le cadre de ce raid, il était prévu la visite de l'impressionnant Fort de Fermont. Lionel avait pu organiser une visite guidée et privée. Malheureusement, le bénévole de l'association qui entretient ce fort est tombé malade pendant la nuit, et a dû annuler notre visite. Nous avons donc pu visiter les alentours des forts, et échanger quelques

informations sur la ligne Maginot (voir encadré Ligne Maginot – Légendes et Vérités). Le week-end se termine par un temps sec, toujours sur des chemins offrant un panorama superbe sur la campagne de Meurthe-et-Moselle. Notre guide Lionel aura réussi à nous faire découvrir cette partie du département sans presque jamais mettre nos pneus sur du goudron, et cela tout en roulant exclusivement sur des pistes

■ Les ornières peuvent être profondes et bien grasses par endroits.



1		Etape Unique		Page n° : 6
km Total		Commentaire		
KM Partiel				
41	49,900	➔	D25 vers Laix	
	4,900			
42	54,500	➔	D125 vers Baslieux	
	4,600			
43	56,700	➔	A la sortie de Baslieux, vers le nord	
	2,200			
44	60,600	➔	Dans Doncourt-lès-Longuyon	
	3,900			
45	61,500	➔	Vers l'ouest, vers Beuveille	
	0,900			
46	63,100	➔	D18 vers l'ouest	
	1,600			
47	63,300	➔	D174 direction Fort de Fermont	
	0,200			
48	66,300	i	Visite de l'ouvrage du Fermont	
	3,000			

VISITER LA LIGNE MAGINOT EN LORRAINE

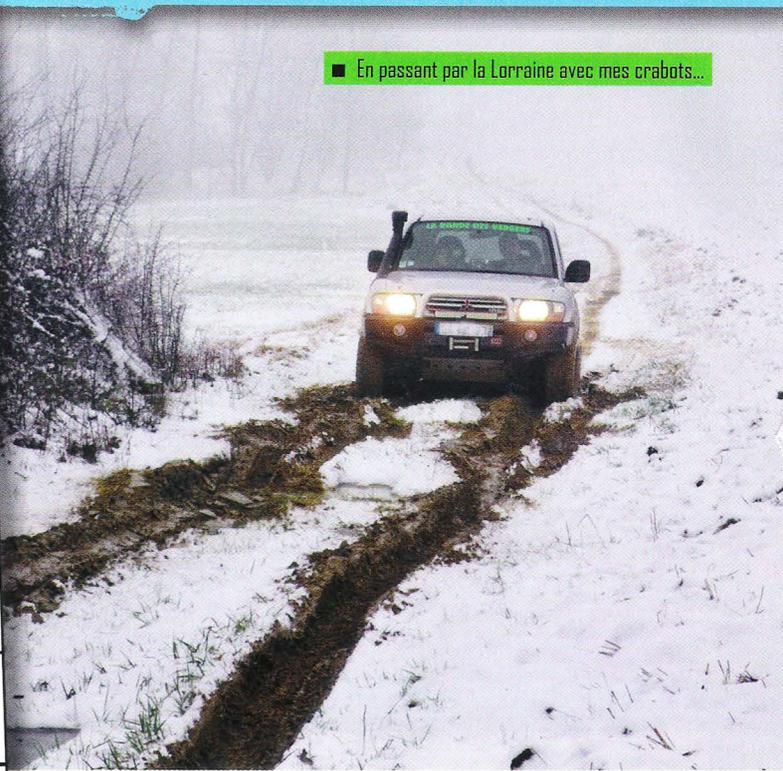
De nombreux ouvrages sont entretenus par des associations et sont visitables en toute sécurité. De plus, ils ont été remis en état de fonctionnement comme lors de leur conception, dans les années 30, et permettent ainsi au visiteur de se projeter 80 ans en arrière. Voici une sélection de certains d'entre eux :

- Le Fort de Fermont. Ouvert du 1^{er} mai au 15 septembre ; www.ligne-maginot-fort-de-fermont.asso.fr
- Le Hackenberg : le plus gros ouvrage visitable de la ligne. Ouvert toute l'année ; www.maginot-hackenberg.com
- Le Galgenberg et l'ouvrage du Bois Karre. Ouvert de mai à septembre et toute l'année sur rendez-vous ; www.forticat.com

L'agence GlobAtlas Adventures propose différents raids organisés, dont le Raid Maginot, qui se déroule le temps d'un week-end dans le nord de la Meurthe-et-Moselle, aux alentours de Longwy.

1 Etape Unique		
km Total	KM Partiel	Commentaire
49	66,300 0,000	Prendre la piste à l'opposée de l'entrée du Fermont
50	68,400 2,100	N43, vers Beuveille
51	70,100 1,700	
52	70,110 0,010	Reprendre tout de suite à droite
53	70,210 0,100	
54	71,810 1,600	
55	73,510 1,700	D18 vers sud-ouest
56	74,810 1,300	D66 vers Pierrepont
57	78,610 3,800	Arrivée

■ En passant par la Lorraine avec mes crabots...



■ Si elle n'est pas autorisée, la visite d'un ouvrage reste très risquée.



autorisées. Aucun des participants ne pensait que nous pouvions jouir d'autant de pistes ouvertes, et cela aura été une belle surprise.

Pour ma part, le Freelander m'aura impressionné, preuve qu'avec un simple SUV doté d'une bonne architecture il est possible de sortir des sentiers battus et de découvrir notre belle campagne. ■

LA LIGNE MAGINOT – LÉGENDES ET VÉRITÉS.

- La Ligne Maginot n'est pas réellement une fierté française. Aux yeux du public, cette ligne de fortifications a été totalement inutile et très coûteuse. L'état-major français aurait omis de protéger la frontière Belge, pensant que les Allemands n'oseraient traverser la Belgique pour se rendre en France.

- En fait, la situation est un peu différente : le tracé initial de la Ligne Maginot allait effectivement jusqu'à la mer du Nord. La priorité de construction a été donnée aux Alpes (le premier ouvrage se trouve au nord de Nice) et à la frontière avec l'Allemagne. Cette décision était tout à fait logique. Ce qui n'a pas été prévu, c'est la crise américaine

de 1929 qui s'est répercutée sur l'Europe les années suivantes, réduisant le budget de l'état. Il a donc fallu rationaliser les dépenses, et effectivement réduire fortement les fortifications le long de la frontière belge.

- Cependant, il faut savoir que partout où la ligne Maginot a été attaquée de front, elle a parfaitement joué son rôle. Cela a été le cas à l'ouvrage du Fermont, mais également tout au long de la frontière italienne, l'armée de Mussolini ayant été systématiquement stoppée par la puissance des ouvrages Maginot de Menton à la frontière suisse. A noter que la France n'a pas été la seule à fortifier ses frontières, puisque les Allemands

et les Italiens, avec respectivement les lignes Sigefried et Vallo alpino, ont procédé exactement de la même façon.

- L'autre légende sur la ligne Maginot concernerait des réseaux de galeries souterraines qui relieraient les ouvrages entre eux. En réalité, il n'y a aucun tunnel qui permet d'aller d'un ouvrage à un autre par contre, l'armée avait enterré un impressionnant réseau de lignes téléphoniques reliant tous les ouvrages les uns aux autres. Un blockhaus de Nice pouvait sans difficulté contacter un ouvrage de Lorraine. C'était en quelque sorte un avant goût d'Internet, 70 ans plus tôt.