

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 146 (2001)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Un exemple de fortification israélienne : la ligne Bar-Lev  
**Autor:** Razoux, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-346202>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.04.2026

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

## Un exemple de fortification israélienne : la ligne Bar-Lev

A l'heure où la valeur des fortifications continue d'alimenter le débat stratégique en Suisse, il est intéressant de rappeler l'un des épisodes les plus marquants de la guerre du Kippour d'octobre 1973 : la conquête de la ligne fortifiée Bar-Lev par l'armée égyptienne. Cet ensemble d'ouvrages bordant le canal de Suez était pourtant présenté comme une véritable ligne Maginot dans le sable. A l'issue de la guerre, de nombreux experts se sont donc reposés la question de l'utilité des fortifications.

### ■ Pierre Razoux<sup>1</sup>

A la fin de la guerre des Six Jours (5-10 juin 1967), les forces israéliennes occupent la péninsule du Sinaï et la rive orientale du canal de Suez. La multiplication des accrochages le long du Canal incite les stratégies israéliennes à réfléchir à un nouveau système de défense dans le Sinaï. Rapidement, un formidable rempart de sable et de terre compactés est érigé en bordure du Canal. Ce rempart permet l'observation des lignes ennemies, tout en masquant l'activité des forces israéliennes. Il est progressivement surélevé pour atteindre une hauteur d'une vingtaine de mètres et ses berges, minées, sont recouvertes de barbelés tandis que sa pente très raide (entre 45° et 60°) rend impossible son ascension par les blindés.

### La transition vers une stratégie défensive

Simultanément, un groupe d'experts doit suggérer un plan cohérent pour défendre la péninsule du Sinaï. Ce groupe re-

tient l'idée d'un système d'alerte qui puisse empêcher la traversée des blindés égyptiens pendant les 24 premières heures d'un conflit, le temps que les réservistes israéliens puissent rejoindre le front. Ce dispositif serait constitué d'une trentaine de points d'appui fortifiés, tenus chacun par une section d'infanterie. Bien que ce plan soit contraire à la logique offensive qui caractérise la doctrine israélienne, il est accepté, car il présente l'avantage d'empêcher les forces égyptiennes de prendre pied trop facilement sur la rive orientale du Canal.

Il assure en outre une base de départ pour une éventuelle contre-offensive israélienne en terre africaine. Ce plan est toutefois contesté par de nombreux généraux qui estiment que la construction d'une telle ligne s'avérerait coûteuse et qu'elle inciterait les Egyptiens à poursuivre les hostilités, d'autant plus facilement que ces fortins seraient à portée de leur puissante artillerie. Ces généraux militent pour une défense mobile reposant sur des détache-

ments blindés patrouillant le long du Canal et sur des réserves maintenues hors de portée de l'artillerie ennemie, susceptibles de réagir à la moindre tentative de traversée égyptienne.

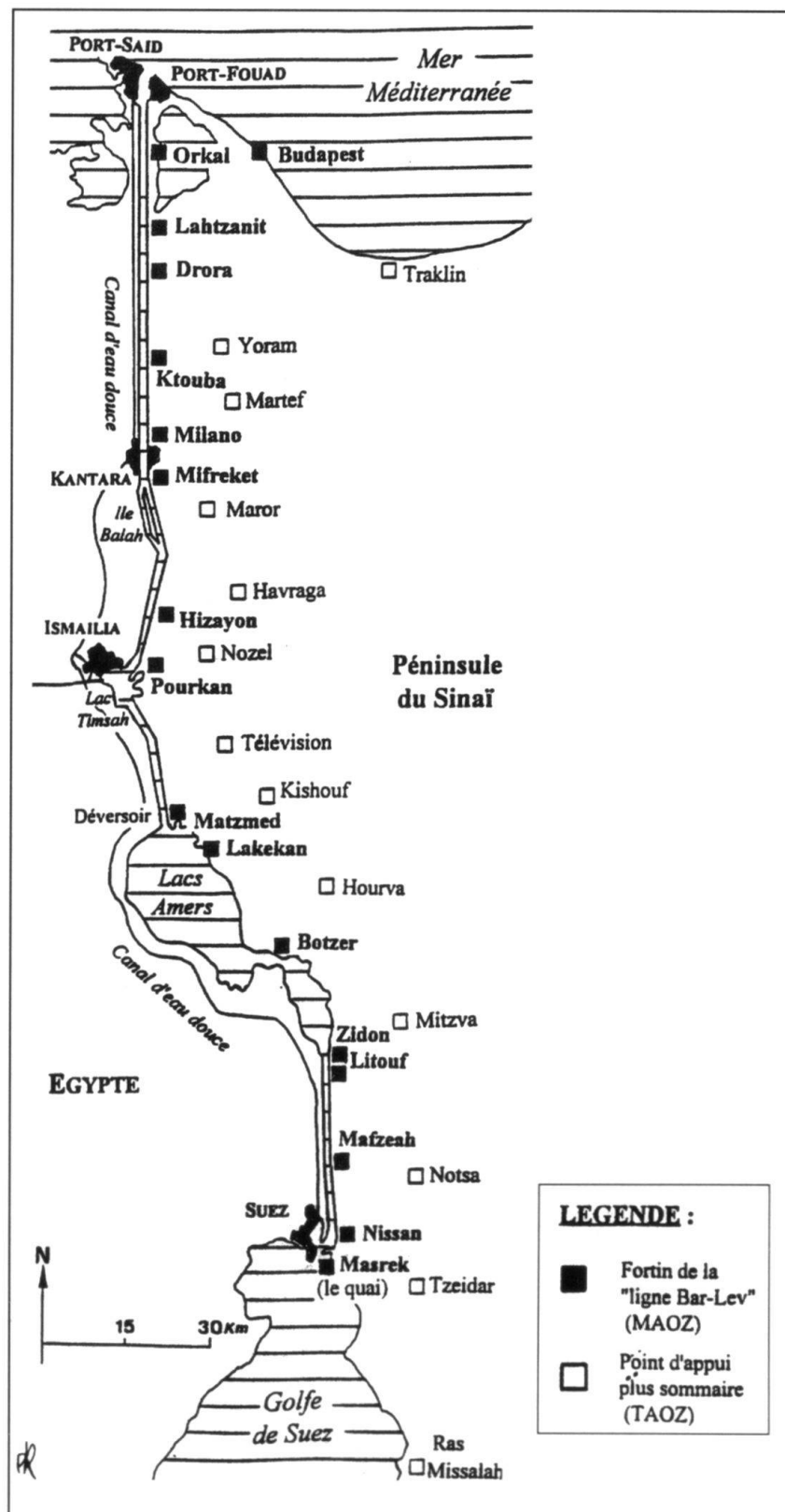
Le général Bar-Lev, chef de l'Etat-major général, tranche en faveur de la ligne fortifiée qui prend bientôt son nom. Il considère que l'abandon des berges inciterait les Egyptiens à des incursions de plus en plus audacieuses. Grâce aux efforts des sapeurs israéliens, les travaux de construction de la ligne Bar-Lev sont achevés au printemps 1969, alors même que la guerre d'usure entre dans sa phase décisive. La Ligne subit à cette occasion son baptême du feu, avec succès semble-t-il, puisque les pertes israéliennes diminuent considérablement. Qui plus est, si certains fortins sont endommagés par les bombardements répétés de l'artillerie égyptienne, aucun n'est irrémédiablement détruit. La Ligne répond donc à sa vocation qui est avant tout de protéger le personnel chargé de surveiller les abords du Canal.

<sup>1</sup> *Juriste international, docteur en histoire, spécialiste du conflit israélo-arabe, Pierre Razoux est l'auteur de nombreux articles sur les conflits du Proche-Orient. Il a publié un ouvrage de référence sur La guerre israélo-arabe d'octobre 1973 (éditions Economica, Paris).*

## Une ligne de près de 200 kilomètres

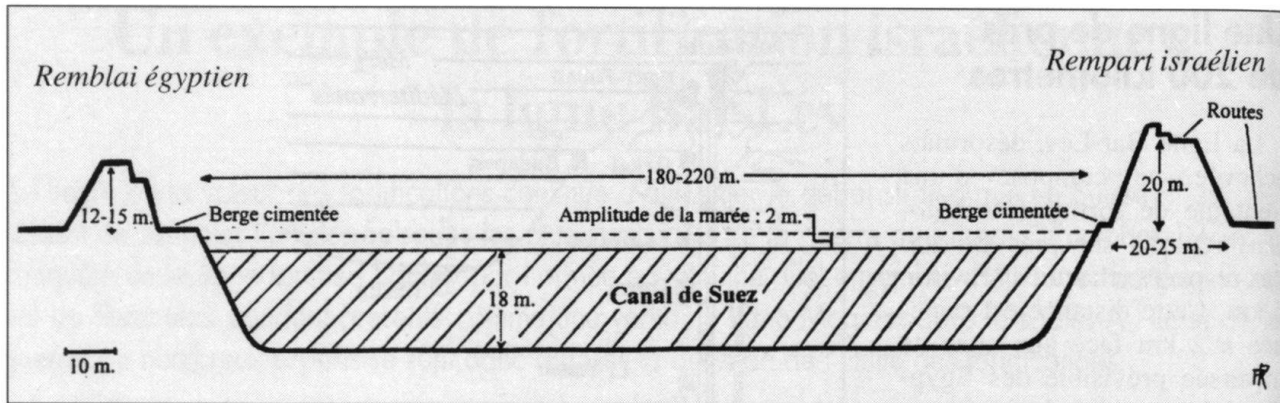
La ligne Bar-Lev, désormais achevée, se compose d'une trentaine de fortins (*les Maozim*) répartis sur près de 200 km, espacés chacun d'environ 5 km. Cette distance est ramenée à 2 km face aux sites de traversée prévisible des Egyptiens. La position la plus septentrionale se trouve en face de Port-Fouad, sur les rives de la Méditerranée, tandis que la plus méridionale se situe à 25 km au sud-est de port Tewfik, en bordure de la mer Rouge, sur un promontoire appelé Ras Missalah.

Chaque poste est équipé pour l'observation visuelle et électronique. Les fortins, surmontés d'une tour d'observation, sont dotés d'importants stocks de vivres et de munitions. Des orifices de tir sont aménagés dans toutes les directions, couvrant ainsi l'ensemble des secteurs d'où pourrait provenir une attaque ennemie. Des galeries joignent chaque position de tir, facilitant le repli vers une seconde ligne de défense située à 400 m en retrait. Certains fortins peuvent accueillir quelques pièces d'artillerie, ainsi qu'un peloton de chars. Chacun d'entre eux a été conçu pour résister à l'impact direct d'un obus de 155 mm ou d'une bombe de 500 kg. Un dispositif particulier permettant de répandre du liquide enflammé à la surface du Canal a même été mis en place sur certains sites<sup>2</sup>. Des murets, des champs de mines et des tranchées complè-



Le canal de Suez et la Ligne Bar-Lev. Carte réalisée par l'auteur.

<sup>2</sup>Il existe une controverse sur le caractère opérationnel de ce dispositif.



Coupe du canal de Suez. Diagramme réalisé par l'auteur.

tent le dispositif et défendent les accès aux routes principales.

Une deuxième série de points d'appui plus sommaires (*les Taozim*) est implantée à une dizaine de kilomètres en retrait de la Ligne, afin d'abriter les postes de commandement des unités mobiles. Les différents ouvrages de la Ligne sont reliés entre eux par un important réseau routier construit à cette occasion par le génie israélien, qui permet à l'artillerie israélienne de se déployer sur ses positions de tir, tout en facilitant le basculement des forces d'un secteur vers un autre.

## Les incohérences d'un système ambivalent

A l'automne 1970, après l'entrée en vigueur du cessez-le-feu mettant fin à la guerre d'usure, le débat stratégique est relancé, entre partisans de l'approche défensive et de l'approche offensive. Un compromis est finalement adopté : plusieurs fortins sont fermés, officiellement pour raison d'économie ; la Ligne devient à la fois un système d'alerte et de

défense. Le débat n'est donc pas réellement tranché.

En plus des fortins, le commandant israélien dispose d'une division blindée d'active échelonnée entre le canal de Suez et la frontière israélienne pour défendre la ligne Bar-Lev. En cas d'alerte, les Israéliens comptent sur leur aviation pour stopper une éventuelle offensive égyptienne, pensant que celle-ci sera en mesure de réitérer les mêmes exploits que ceux qui la rendirent célèbre lors de la guerre des Six Jours.

Au lieu d'utiliser pleinement la profondeur stratégique sur laquelle il peut désormais compter, l'Etat-major israélien s'évertue à sanctuariser ses nouvelles frontières et à tracer dans le sable d'invisibles lignes d'arrêt. Persuadé qu'il ne doit pas laisser l'adversaire installer une tête de pont au-delà des lignes de cessez-le-feu, il prévoit de livrer bataille près de celles-ci. La nouvelle stratégie défensive israélienne devient dès lors incohérente, puisque la doctrine opérationnelle, fondée sur le transfert du combat en territoi-

re ennemi, demeure pour sa part résolument offensive.

Le syndrome du « Désert des Tartares » affecte en outre le moral de l'armée israélienne. Dans les fortins de la Ligne, et malgré tout le confort dont ceux-ci sont dotés, les réservistes ont le sentiment de mener la vie morne des garnisons lointaines. Les correspondants de guerre, qui se succèdent le long de cette ligne devenue mythique, décrivent son confort comme bien supérieur à celui des installations américaines au Viet-Nam. A la veille de la guerre, les fortins de la ligne Bar-Lev ne sont gardés que par les 436 soldats du 68<sup>e</sup> bataillon de la 116<sup>e</sup> brigade d'infanterie de réserve de Jérusalem et par quelques dizaines d'appelés du *Nahal*. Ces hommes sont à mille lieues d'imaginer ce qui les attend. Leurrés par le remarquable plan de déception élaboré par les services secrets arabes, les services de renseignement israéliens, aveuglés par un formidable complexe de supériorité et minés par des rivalités internes, sont en effet surpris par le déclenchement de la guerre du Kippour<sup>3</sup>.

<sup>3</sup>Lire « Une nouvelle approche de la guerre du Kippour », RMS N° 8/août 1999, p. 41.

## Un colosse aux pieds d'argile

Durant la nuit précédent l'offensive arabe, des nageurs de combat égyptiens neutralisent les canalisations israéliennes destinées à répandre du liquide enflammé à la surface du Canal. Le 6 octobre 1973 à 14 h, la guerre éclate. Plus de 200 avions de combat égyptiens survolent le Canal et se dirigent vers leurs objectifs situés dans le Sinaï, donnant le signal de l'attaque générale. Cinq minutes plus tard, l'artillerie égyptienne déclenche un formidable tir de barrage contre les fortins de la ligne Bar-Lev. Ce déluge de feu dure 53 minutes, au cours desquelles plus de 100 000 obus s'abattent sur les positions israéliennes.

A 14 h 20, la première vague d'assaut, composée de 4000 commandos, entame une traversée décisive. Les canots se dirigent vers des zones situées entre les fortins et les points d'appui de la rive orientale, afin d'être le moins exposés aux tirs israéliens. Dès qu'ils atteignent la berge, les combattants égyptiens dressent des échelles de cordes le long des parois abruptes du rempart de sable. Les commandos de cette première vague se ruent alors vers l'intérieur de la péninsule pour dresser des embuscades antichars destinées à repousser les premières contre-attaques israéliennes. La noria des vagues d'assaut se poursuit pendant plus de trois heures. La traversée du canal de Suez s'exécute conformément aux plans pré-établis. A 16 h 30, 10 brigades d'infanterie et 8 bataillons de commandos (40 000 hommes)

ont ainsi franchi le Canal. Dès 18 heures, chacune des 5 divisions d'infanterie contrôle une tête de pont s'étendant sur quatre kilomètres à l'intérieur de la péninsule du Sinaï. Les fantassins égyptiens investissent plusieurs fortins inoccupés, puis se répandent derrière la ligne Bar-Lev, coupant toute voie de repli aux garnisons isolées. Ils sont rejoints au crépuscule par plusieurs centaines de commandos hélicoptés.

Pendant ce temps, les sapeurs égyptiens entament l'ouverture de brèches dans le rempart israélien, à l'aide de puissants canons à eau qui transforment rapidement celui-ci en torrents de boue, illustrant parfaitement l'image du colosse aux pieds d'argile. A 18 h 30, la première brèche est ouverte. Deux heures plus tard, le premier pont est opérationnel. Les flots de véhicules commencent à se répandre sur la rive orientale, pendant que l'infanterie élargit les têtes de pont.

Dès que les premiers rapports faisant état de l'attaque égyptienne parviennent au quartier général israélien, les unités blindées de Tsahal contre-attaquent immédiatement. Par compagnies, voire par pelotons, les chars israéliens chargent en direction de la ligne Bar-Lev, sans le moindre appui d'infanterie ou d'artillerie, ni la moindre reconnaissance préalable. Ils se heurtent aux multiples embuscades tendues par les commandos égyptiens. Parfaitement équipés en armes antichars, ceux-ci ébranlent les formations blindées israéliennes, d'abord à coup de missiles *Sagger*, puis à coup de lance-roquettes *RPG-7*. Les chars israéliens, qui par-

viennent à franchir cet écran, sont immédiatement pris à partie par les chars égyptiens retranchés sur la rive occidentale du Canal. Ils subissent de lourdes pertes et sont contraints de se replier.

L'aviation israélienne est, elle aussi, ébréchée. Gênés par la densité du barrage antiaérien égyptien déployé à proximité du Canal, les pilotes israéliens sont obligés de larguer leurs bombes à haute altitude et n'obtiennent aucun résultat probant. En fin de soirée, le commandant de l'aviation israélienne interdit à ses pilotes le survol du Canal, afin de limiter les pertes qui grimpent vertigineusement.

## La sanction indiscutable des faits

A l'aube du 7 octobre, le bilan s'avère lourd. Les Israéliens ont perdu 194 chars et 42 avions à proximité de la ligne Bar-Lev. A 10 heures, l'Etat-major israélien autorise les garnisons isolées à évacuer les fortins. Parmi les survivants qui tentent de rejoindre leurs lignes, nombreux sont ceux qui sont capturés par les Égyptiens.

Le 8 octobre, la présence militaire égyptienne sur la rive orientale du Canal s'articule autour de deux vastes têtes de pont, disposées de part et d'autre des lacs Amers. Le chef d'Etat-major égyptien concentre ses efforts sur la réduction de la ligne Bar-Lev. Les soldats égyptiens arrivent au contact des fortins israéliens qui n'ont pas encore été conquis, tirent de brèves rafales, se déplacent rapidement dans les tranchées et terminent leur assauts à la



grenade, voire au lance-flammes. Les combats sont féroces et se terminent par de véritables corps à corps. Nombre d'entre eux sont vécus en direct à la radio, ce qui ne fait qu'accroître le découragement des troupes israéliennes. Le 9 octobre, les Egyptiens capturent le fortin dominant Ras Misalah, verrouillant ainsi leur dispositif au Sud.

Seuls deux fortins restent encore aux mains des Israéliens, quatre jours après le déclenchement des hostilités. Le premier, connu sous le nom de code *Masrek*, est situé à Port Tewfik, en face de Suez, sur une presqu'île reliée à la péninsule du Sinaï par une bande de terre de 6 m de large. Sa garnison endure des tirs de barrage incessants et tient tête pendant une semaine aux assauts répétés des commandos égyptiens. Elle se rend le 13 octobre à midi, sous le contrôle de représentants de la Croix-Rouge. Le second point de résistance, appelé *Budapest*, est situé au bord de la Méditerranée, à une dizaine de kilomètres de la position retranchée égyptienne de Port-Fouad. Sa garnison, bien qu'isolée, parvient à repousser de nombreux assauts en infligeant

à l'adversaire de lourdes pertes. Dans la matinée du 10 octobre, les Israéliens parviennent à désenclaver *Budapest*, qui constitue en définitive le seul fortin de la ligne Bar-Lev à ne pas avoir été capturé par les Egyptiens pendant la guerre.

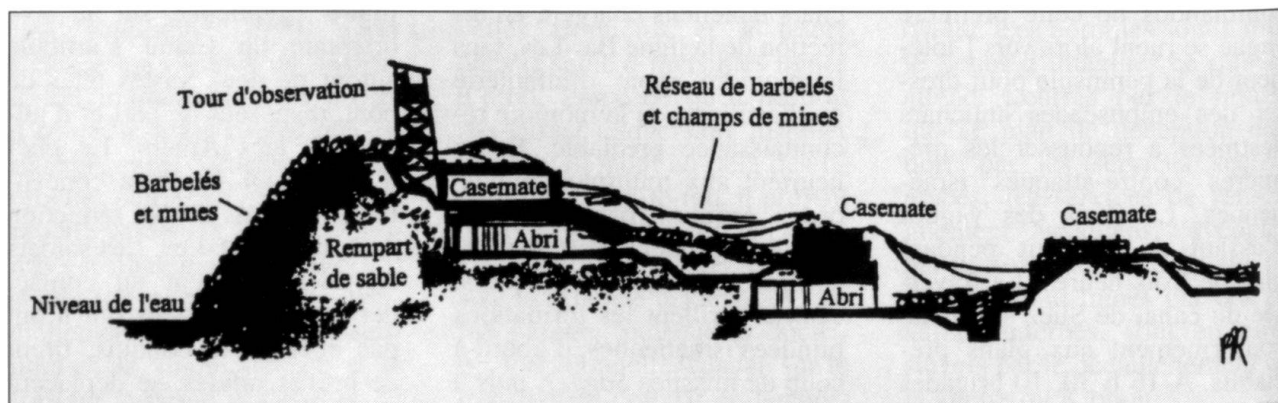
### Quelles leçons tirer de cet échec ?

Défendue par une garnison symbolique bien inférieure à ce qu'elle aurait dû être, la ligne Bar-Lev a été conquise en quelques jours. Nombreux sont ceux qui ont alors condamné son utilité, à l'image d'un éditorialiste de la revue italienne *Revista Militare*: «*En ce qui concerne les fortifications et les systèmes de défense fixe de la ligne Bar-Lev, il ne semble même plus possible de prétendre qu'une combinaison convenable de défenses fixes et mobiles puisse servir à quelque chose (...) Les fortifications et les défenses fixes, aisément repérables avant même le début des hostilités, donc facilement attaquables, sont totalement dépourvues de signification, surtout si elles sont conçues dans le but d'ar-*

*rêter une attaque frontale de l'ennemi*». Le syndrome de la ligne Maginot avait marqué durablement les esprits, sans doute avec quelques raisons.

Le colonel divisionnaire Borel a émis, quant à lui, une opinion beaucoup plus nuancée dans la *Revue militaire suisse* de décembre 1974: «*On a hâtivement conclu à l'inutilité des troupes de couverture – et des fortifications – placées sur le canal de Suez parce que, lors de l'offensive massive d'octobre, les Egyptiens avaient rapidement franchi le Canal (...). C'est laisser croire que les forces de couverture doivent et peuvent à elles seules gagner la guerre. Or, ce que l'on croit avoir constaté, c'est qu'elles ont bel et bien «couvert» la mobilisation et la mise en place des grosses unités, accordant au commandement la liberté d'action qui lui a finalement permis de gagner la bataille.*»

Le célèbre historien américain Trevor Dupuy semble s'être rallié à cette dernière analyse, estimant que le concept de la Ligne avait finalement fonctionné: «*La ligne Bar-Lev a joué son rôle. Bien que bénéfici-*



Coupe d'un fortin de la Ligne Bar-Lev. Diagramme réalisé par l'auteur.

*«... ciant de la surprise, l'offensive égyptienne a été suffisamment ralentie pour permettre aux réserves locales israéliennes, bientôt appuyées par les nombreux réservistes, de la retarder dans un premier temps, puis de la stopper».*

En fait, la défense statique semble avoir, une fois de plus, démontré ses limites, sans qu'il faille nécessairement la rejeter. Le débat évolue en fait autour de deux critères objectifs : d'une part, la comparaison des objectifs poursuivis par rapport aux résultats obtenus ; d'autre part, la comparaison du coût total par rapport à l'efficacité globale. De ce double point de vue, la prise de la ligne Bar-Lev par les Egyptiens illustre l'inadéquation d'une stratégie israélienne floue, oscillant entre contraintes politiques et impératifs militaires. A vouloir satisfaire les deux, les Israéliens ont échoué.

Paradoxalement, il est intéressant de souligner que, sur le Golan, la combinaison d'un simple fossé antichar avec de vastes bandes minées s'est avérée proportionnellement plus rentable, puisqu'un tel dispositif a permis aux Israéliens de ralentir la percée syrienne, voire de la contenir sur une partie du front, causant la perte de nombreux blindés adverses. Conçu autour de vastes zones minées parsemées de simples casemates, ce système a illustré le rôle premier que l'on peut attendre d'un réseau de positions fortifiées, c'est-à-dire retarder et user l'ennemi.

La faillite de la ligne Bar-Lev, même si elle constitue un exemple supplémentaire des limites toujours plus fortes qui bornent le concept de fortification, ne le condamne pas irrémédiablement. A l'issue du conflit, certains experts ont estimé que les points fortifiés conservaient encore une certaine utilité, à partir du moment où on les considérait comme des éléments canalisant le flux ennemi vers des points de passages obligés, comme des pivots autour desquels doivent pouvoir évoluer des forces très mobiles, alternant embuscades, coups d'arrêt et contre-attaques de flanc.

La ligne Bar-Lev n'a cependant pas été conçue pour faciliter une manœuvre dynamique, puisqu'elle se trouvait adossée sur les berges du canal de Suez. Après la guerre, les autorités israéliennes ont tenté de justifier la capture de la Ligne et l'insuffisance de sa garnison par sa fonction première : un simple réseau d'alerte. Pourquoi alors s'y être désespérément accroché, au point de sacrifier une division blindée pour tenter de la renforcer et d'en évacuer les tronçons isolés ?

L'image de la ligne Bar-Lev semble avoir surtout pâti des échecs répétés des premières contre-attaques blindées israéliennes. Les Israéliens ont inconsciemment mis ces échecs au passif de la Ligne elle-même. C'est oublier un peu vite que ces formations blindées ont été engagées en dépit du bon sens le plus élémentaire. Le fait qu'elles se soient faites étriller n'est pas lié à la faiblesse de la

ligne fortifiée, mais bien à des erreurs tactiques rendues inéluctables par le souci de coller à un concept perverti. D'un simple ensemble d'avant-postes, la ligne Bar-Lev s'est progressivement transformée en un vaste réseau fortifié.

La construction de la ligne Bar-Lev a enfin coûté très cher et a entraîné de nombreux gaspillages et scandales financiers<sup>4</sup>. Certaines entreprises de travaux publics ont fait à cette occasion de véritables fortunes. Plusieurs d'entre elles ont été épinglées par le contrôleur général de l'Etat hébreu. C'est sans doute là qu'il faut chercher la cause véritable du rejet du concept. Si la Ligne n'avait pas été aussi coûteuse, les Israéliens lui auraient sans doute pardonné plus aisément le fait qu'elle soit tombée en quelques jours. Si les investissements consentis pour sa construction avaient été affectés à la mise en place de moyens aériens et blindés, Tsahal aurait disposé de bien plus d'avions et de chars et aurait préservé ses forces vives pour la contre-offensive générale qui aurait pu être lancée plus tôt.

En conclusion, on peut considérer que la guerre du Kippour n'a pas tranché définitivement pour ou contre le concept de défense statique. Les Marocains s'en souviendront quelques années plus tard, lorsqu'ils entreprendront la construction du Mur face au Front Polisario, dans le Sahara occidental. Mais ceci est une autre histoire...

**P. R.**

<sup>4</sup>De nombreuses sources estiment le coût total de la ligne Bar-Lev à plus de 300 millions de dollars.