

## Le rôle du Génie dans la logistique de la bataille de Verdun 1915-1916

*Cette évocation s'appuie sur les collections du Musée du génie.*

Le rôle de la "Voie Sacrée" dans la bataille de Verdun est bien connu. Il n'est cependant qu'un aspect de la manœuvre logistique, déterminante dans son ensemble pour le succès des armes. Le caractère novateur du transport routier motorisé a marqué les esprits et éclipsé les autres composantes qui ont oeuvré. Le génie a lui aussi largement contribué à la logistique de la bataille par des travaux d'infrastructure réalisés avant son déclenchement, puis par le développement des communications ferrées et l'entretien sans relâche du cordon ombilical routier au cours de celle-ci. Tâches obscures sans lesquelles rien n'aurait été possible.

### 1 - Prélude à la bataille

En novembre 1914, alors que le front vient de se stabiliser, le Grand Quartier Général (GQG) – général Joffre - estime que le camp retranché de Verdun, faisant saillant, serait placé dans une situation difficile en cas d'offensive allemande. L'approvisionnement, notamment, pourrait être gravement perturbé par les menaces que l'artillerie ennemie fait peser sur le réseau ferroviaire et les capacités trop faibles du réseau routier.

Des mesures sont prises afin d'améliorer les voies d'accès à Verdun à partir de mars 1915, alors que la situation ne revêt encore aucun caractère d'urgence. En effet, le front de Verdun reste relativement calme même si les affrontements sont âpres aux deux ailes, en Argonne (Vauquois) et en Woëvre (Les Eparges).

Ces mesures de précaution sauveront Verdun lors de l'attaque allemande, le 22 janvier 1916.



### 2 - Le Génie "désenclave" Verdun

#### *L'amélioration des communications existantes*

Fin 1914, aucune des deux grandes lignes de chemin de fer qui transitent par Verdun, n'est en état de fonctionner normalement :

1. la ligne 19 Commerçy-Verdun qui longe la vallée de la Meuse, est coupée par le saillant allemand de Saint-Mihiel ;
2. la ligne 5 Châlons-sur-Marne-Clermont-Verdun, est sous le feu de l'ennemi en Argonne.

Il ne reste que la ligne d'intérêt local à voie métrique *le Meusien* et la route secondaire de Bar-le-Duc à Verdun (60 km), insuffisantes l'une et l'autre.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1914, le GQG réquisitionne le réseau meusien.

A partir de mars 1915, le régiment voie-ferrée du génie – le 5<sup>e</sup> RG – exécute des travaux concernant tant les lignes à voie normale (35 km) menant vers l'Argonne et Verdun que le réseau meusien :

1. doublement des voies du *Meusien* entre Rembercourt-aux-Pots et Beauzée-sur-Aire ;
2. construction d'un embranchement au sud de Verdun : Les Souhesmes / Dugny ;
3. allongement des quais, construction de voies de débord et d'évitement ;
4. construction de voies de transbordement avec le réseau Est à Revigny-sur-Ornain et avec le canal de la Marne au Rhin à Bar-le-Duc.
5. équipement des gares en téléphones ;

Concernant le *Meusien*, le ballast, les traverses, les rails sont remplacés, les infrastructures améliorées et le parc de locomotives renouvelé. Le tonnage transporté passe de 10 000 début 1915 à 25 à 30 000 tonnes par mois un an plus tard.

La 10<sup>e</sup> section des chemins de fer de Campagne est chargée de son exploitation et de son renforcement, tandis que le 40<sup>e</sup> régiment d'infanterie territoriale d'Orléans est affecté au service des étapes de l'armée de Verdun depuis la mobilisation.

Les unités territoriales du Génie empièrent et élargissent à 7 mètres la route de Bar-le-Duc à Verdun (chemin de grande communication GC 6) afin de permettre le croisement de convois de camions. Ce chantier est prioritaire.

En août 1915, l'ensemble du saillant est organisé en un commandement d'armée unique. Le général Herr<sup>1</sup>, *"le vainqueur des Eparges"*, est placé à la tête de la région fortifiée de Verdun (RFV) nouvellement créée. Elle regroupe l'ancien camp retranché de Verdun et le secteur des Hauts de Meuse. Cette mesure salutaire est cependant entachée d'une décision contestable : le GQG a décidé de désarmer les forts et les batteries ; (les tourelles conservent heureusement leurs pièces) pour équiper les régiments d'artillerie lourde destinés à appuyer l'offensive de Champagne<sup>2</sup>. Le général Herr conscient des faiblesses de la RFV s'efforce d'y pallier, notamment en suscitant ou en soutenant l'amélioration des infrastructures de communication, de transbordement, de stockage et la création d'emplacements de batteries d'artillerie lourde. Ces travaux qui concernent principalement des voies ferrées étroites (voies de 60) sont réalisés par la compagnie d'ouvriers du 5<sup>e</sup> régiment d'artillerie à pied (5<sup>e</sup> RAP)<sup>3</sup>, attaché au camp retranché de Verdun, renforcée de batteries de construction, de batteries d'exploitation et de batteries de réparation du matériel venant du sud-est de la France.

### Février 1916 – Une situation en voie de redressement

Au moment de l'attaque allemande, les Français ont amélioré de façon significative les capacités des voies de communication vers la RFV. L'alimentation de la bataille repose sur les transports stratégiques tributaires de la *"manœuvre des chemins de fer"*. Dans ce domaine, la voie ferrée demeure insuffisante mais, en 1915, la motorisation des armées a déjà sérieusement entamé la prépondérance du rail. Le service automobile (SA) est en mesure de prendre une partie du fardeau à sa charge, au moins le temps nécessaire à l'achèvement des travaux sur le réseau à écartement normal, seul capable de répondre aux besoins.

La direction du Service Automobile (DSA) a conduit une politique énergique d'acquisition de véhicules à moteur, équipé des groupes automobiles, défini leur emploi et constitué une "réserve générale".

L'offensive en Champagne a permis de tester ces innovations. Le transport par poids lourd confère à la logistique une grande souplesse et une réactivité sans précédent. Sa combinaison avec la voie ferrée optimise les flux.

Le GQG a parfaitement compris que le soutien de la RFV n'est réalisable que par la synergie des transports ferrés et routiers.

Le commandement et la doctrine de la logistique opérationnelle restent à définir et à faire accepter. La bataille qui s'annonce va en être le laboratoire.

Section de transport de matériel 342 (TM 342)

L'illustration



Les premiers indices d'une offensive allemande sont décelés en décembre 1915. La probabilité d'une attaque imminente se renforce en janvier. Le capitaine Doumenc, adjoint du DSA, prépositionne fin janvier 3 groupements de transport<sup>4</sup> de la réserve générale dans la région de Bar-le-Duc.

<sup>1</sup> Le général Herr (1855-1932) polytechnicien, artiller de formation, commande la 12<sup>e</sup> DI en 1914. Se distingue aux Eparges comme commandant du 6<sup>e</sup> CA. Placé à la tête de la RFV d'août 1915 au 26 février 1916, il encaisse le premier choc de la bataille.

<sup>2</sup> Selon le général Dubail: « la défense du territoire dépend exclusivement des armées en campagne. Le désarmement des places, dont le rôle n'est plus acceptable, peut seul nous procurer sans délai l'artillerie lourde indispensable à nos armées ».

<sup>3</sup> L'artillerie à pied est chargée d'armer les camps retranchés, à raison d'un régiment par CR. La compagnie régimentaire d'ouvriers est spécialisée dans la construction des voies de 60.

<sup>4</sup> En 1915, les sections de transport sont réunies en groupes qui seront par la suite constitués en groupements de 6 groupes. Chacun des groupements peut transporter une brigade d'infanterie. Le train hippomobile subsiste cependant et prend le relai au plus près du front.

### 3 - La logistique de la bataille 22 février – 19 décembre 1916

#### **La Commission Régulatrice Automobile, un concept annonciateur de la logistique moderne**

Deux jours avant le déferlement allemand, le 19 février 1916, lors d'une réunion de commandement tenue à Verdun en présence du général Herr et du général Ragueneau, aide major général, directeur des services de l'arrière (logistique des armées)<sup>5</sup>, le capitaine Doumenc assure pouvoir transporter les effectifs et le fret demandés<sup>6</sup> à la condition que le service automobile ait la totale maîtrise de l'organisation des transports et de la gestion du réseau routier. Le général Herr accepte le plan après l'exécution des reconnaissances. Le 20, la **commission régulatrice automobile** est créée. Implantée au lycée de Bar-le-Duc<sup>7</sup>, proche des plateformes de transbordement. Elle est chargée du ravitaillement de Verdun, des relèves de troupe et de matériel, des évacuations sanitaires par voie routière, elle est prête à fonctionner le 22 février. Le 25 février le groupement de transport de la II<sup>e</sup> Armée (7 groupes de transport) rallie, bientôt suivi de 5 groupes prélevés sur les I<sup>ère</sup>, V<sup>e</sup> et VII<sup>e</sup> Armées, soit un total de 3 900 véhicules (175 sections automobiles), servis par environ 9 000 hommes.

Le 24 février, compte tenu de l'ampleur de l'offensive allemande, le GQG décide d'engager la II<sup>e</sup> Armée du général Pétain tenue en réserve. Le 26 février 1916, la relève commence ; la RFV est dissoute et le général Herr nommé à la tête du centre d'études d'artillerie. Le général Pétain entérine les décisions concernant la logistique prises par son prédécesseur et installe son PC à la mairie de Souilly, à un croisement de la route de Bar à Verdun et du Meusien.

#### **L'organisation des flux logistiques**

L'essentiel des flux montants (relèves et renforts, munitions, matériels) arrivent par chemin de fer dans la région de Revigny et Bar-le-Duc, principalement à la gare de Baudonvilliers, au Nord-Est de Saint Dizier. A partir de cette plateforme, les flux se divisent selon leur nature, leur destination et l'urgence.

En règle générale :

1. le service automobile achemine le personnel, les munitions et les matériels divers ; au retour, les unités relevées ;
2. le *Meusien* : les vivres, le fourrage, les munitions d'artillerie, certaines pièces d'artillerie lourde ;
3. les blessés sont évacués par des rames VF retour et les sections sanitaires automobiles ;
4. les convois hippomobiles (artillerie, génie, train des équipages) utilisent des itinéraires parallèles au GC 6.

**Voir fiche : 1. Evolution de l'armée de terre durant la Première Guerre mondiale**

#### **La victoire du camion français**

Sur la route réservée aux seuls véhicules automobiles, le capitaine Doumenc organise la "*norja*", flot continu de véhicules dans les deux sens. Il impose une discipline très ferme concernant le trafic. Tous les embranchements sont contrôlés. Tout véhicule en panne qui ne peut être remorqué est poussé dans le fossé.

La route est découpée en six "cantons" - chacun disposant de moyens de liaison et de surveillance, de dépannage, d'entretien de la chaussée.

La circulation est contrôlée par un officier de la prévôté et 225 régulateurs placés aux carrefours. Les groupements automobiles sont rattachés à la section de parc n° 9 de Bar-le-Duc.

<sup>5</sup> Le général Ragueneau (1868-1956) est affecté au 4<sup>e</sup> bureau (transports et ravitaillement) de l'état-major de l'armée de 1901 à 1907 puis de 1912 à 1914. Il en prend la direction en mars 1914. Le 1<sup>er</sup> novembre, il est nommé chef d'état-major de la direction de l'arrière, puis, le 30, aide-major général directeur des services de l'arrière jusqu'en mai 1917. En septembre 1917, il est chef de la Mission Militaire Française près l'Armée Américaine à Chaumont.

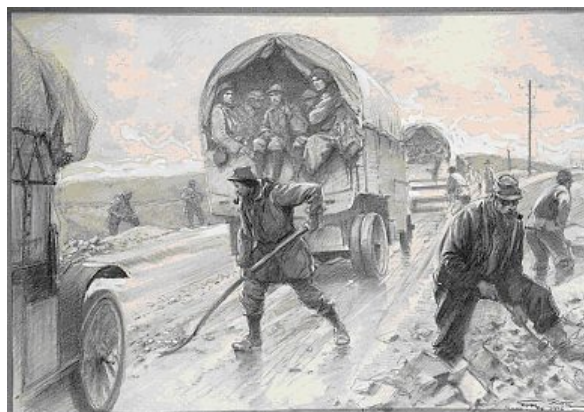
<sup>6</sup> Emport instantané de 12 000 hommes et de 2 000 tonnes de fret par jour.

<sup>7</sup> Lycée Poincaré aujourd'hui.

Le 28 février, le dégel rend la route impraticable. Le chef du service des routes, le commandant Richard (ingénieur des Ponts et Chaussées) redresse la situation en répartissant dans les 6 cantons des équipes d'entretien pour recharger la chaussée en graviers, le roulement des automobiles se chargeant de les transformer en ballast. Des carrières de pierres tendres sont ouvertes entre Bar-le-Duc et Verdun.

Ainsi, pendant toute la durée de la bataille, 16 bataillons (8200 hommes, territoriaux<sup>8</sup> et travailleurs auxiliaires (TA) français, indigènes des colonies) sont affectés à l'entretien de la route et à l'extraction des carrières. Ils jetteront entre 700 000 et 900 000 tonnes de pierres sur la route.

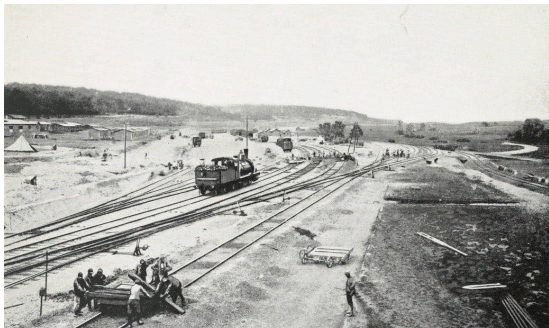
Grâce aux dispositions prises, le renforcement de la RFV (2 divisions) commence 48 heures avant l'attaque et la mise en place de la II<sup>e</sup> Armée est réalisée sans perte de délais au plus fort de celle-ci, évitant à Verdun d'être emporté dans l'élan du premier assaut, assurément le plus dangereux.



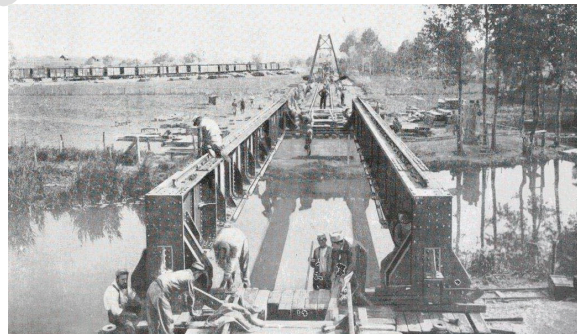
Territoriaux affectés à l'entretien de la route  
Aquarelle de Georges Scott parue dans L'Illustration 1916

### Pendant ce temps, le Génie décuple les capacités de la voie ferrée

Jusqu'en mars, le **Meusien** assure la transition vers le rétablissement du réseau à voie normale. So matériel roulant passe de 15 à 128 locomotives et 800 wagons articulés en rames homogènes en raison de la diversité des origines. Les convois à double traction, souvent composés de 20 wagons et plus, circulent jour et nuit. 22 trains journaliers au début de 1916, 31 en mars, 35 en avril assurent le ravitaillement (300 000 hommes et 100/120 000 chevaux) du secteur de Verdun. Les régiments en secteur sont abonnés à une gare d'arrivée : Dugny, Pierrefitte-sur-Aire, Clermont-en-Argonne, Froidos, Triaucourt, etc. Au retour, les wagons à marchandises couverts sont aménagés pour le transport des blessés en complément des rames spéciales (250 blessés accompagnés d'un médecin et d'infirmiers chacune) vers les hôpitaux de Bar-le-Duc et de Revigny-sur-Ornain.



Travaux sur la ligne 6 bis en gare de Seully (Meuse) en juin 1916



Élargissement du pont de Froidos (Meuse) sur l'Aire  
Photographies extraites de 5<sup>e</sup> Régiment du Génie – sapeurs de chemins de fer - Musée du Génie

**A voir au Musée :**

1. Mannequin de sapeur du 5<sup>e</sup> régiment de génie en 1916
2. Locotracteur Crochat type LC8

Galerie chronologique, espace Première Guerre mondiale  
Cour du Musée

**Réseau à écartement normal** - Le trafic de la ligne Paris-Verdun est rétabli de nuit, à partir de mars 1916, mais seule la réalisation d'une nouvelle ligne, hors de portée de l'artillerie allemande, peut répondre aux exigences d'une reprise de l'initiative par les Français sur le front de Verdun. La construction de la ligne « 6 bis » entre le 23 février et fin juin 1916, de Nettancourt-Sommeilles, sur la ligne Saint-Dizier-Vouziers (n° 6), à Dugny (57 km), doublée de Souilly à Sommeilles (44 km), permet le transit quotidien de 60 trains et l'acheminement sans transbordement du fret (3 fois plus de fret que la « Voie Sacrée » et 10 fois plus que le Meusien). Une bretelle se dirige vers Clermont-en-Argonne (achevée en septembre en raison des délais nécessaires à la construction d'un pont sur l'Aire), une autre relie Souilly-Osches à Rampont sur la ligne n° 5. Cette dernière permet notamment les mouvements de l'artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF).

<sup>8</sup> 33<sup>e</sup> RT, 35<sup>e</sup> RT, 44<sup>e</sup> RT, notamment.

La construction de la ligne 6 bis mobilise 7 compagnies de sapeurs de chemins de fer, 10 bataillons de travailleurs auxiliaires (TA) et un bataillon indochinois, soit 8.000 hommes, mais également de nombreux travailleurs algériens, malgaches et même des prisonniers allemands. Le chantier comprend la pose des voies, l'exécution de 420 000 m<sup>3</sup> de terrassements, la construction de 8 gares de ravitaillement et de 4 hôpitaux d'évacuation (HOE), l'équipement en épis pour l'ALVF.

### **A partir de juin 1916 (*rétablissement de la voie normale*), la part du transport automobile décroît graduellement**

La ligne 6 bis est ouverte à la circulation le 20 juin 1916. Sa mise en service permet de libérer une partie des groupements de transport qui rejoint le front de la Somme. La tendance s'accroît en septembre avec le doublement de la ligne. A ce moment, les contraintes de circulation sur le CG 6 sont levées.

La Commission Régulatrice Automobile est dissoute le 15 janvier 1917.

### **Pour conclure**

En 1922, le CG 6 est baptisé la "**Voie Sacrée**", d'après une suggestion imputée à Maurice Barrès, et Raymond Poincaré inaugure la 1<sup>ère</sup> borne de la "Voie Sacrée". L'action de la CRA a sauvé Verdun car elle est intervenue au moment critique du coup de boutoir initial quand le dispositif aurait pu être emporté s'il n'avait pu être ravitaillé, renforcé puis relevé régulièrement. La reprise du trafic voie ferrée normale après 4 mois de travaux d'infrastructure annonce le changement de posture : après avoir résisté pied à pied, l'armée française peut contre-attaquer à Verdun tout en prenant l'offensive sur le front de la Somme.

La logistique de Verdun ne tient pas à une seule ligne de ravitaillement mais à la synergie des moyens utilisant un maillage de routes et de voies ferrées permettant une grande souplesse en cas de blocage ou d'engorgement. L'exemple de la commission régulatrice automobile qui adapte à la voie routière le modèle des chemins de fer va faire école, sur la Somme notamment où la grande offensive franco-britannique se prépare. En 1918, l'organisation des transports est parfaitement rodée et la réserve automobile est, elle aussi, apte au transport stratégique de grande ampleur : 20 groupements de transport permettent en quelques jours de déplacer le cinquième des grandes unités. La réserve générale d'artillerie est dotée d'une motorisation propre, de même les bataillons de chars légers.

Les Allemands sont, dans ce domaine, surclassés.

Le transport stratégique permet la bascule rapide des forces qui vont faire échec aux cinq offensives allemandes sur le front ouest de mars à juillet 1918 puis la contre-offensive générale alliée d'août à novembre.

#### Bibliographie :

1. *La Première Guerre mondiale – T. I - général J.E. Valluy et Pierre Dufourq - Larousse 1968*
2. *Nouvelle histoire militaire de la France – William Serman et Jean-Paul Bertrand – Fayard 1998*
3. *Histoire militaire de la France – T. III De 1871 à 1940 – sous la direction de Guy Pedroncini – PUF - Novembre 1992*
4. *La chair et l'acier – L'armée française et l'invention de la guerre moderne (1914-1918) – Michel Goya - Tallandier Editions – 2004*

# ANNEXE

