

La Route.

La Voie Sacrée.



**Pendant la Guerre, on l'appelait « La Route » .
Après la Guerre, on l'appela « La Voie Sacrée ».**

Jusqu'en 2006, elle était administrativement nommée RN 35.

Depuis 2006, la route est rebaptisée RD1916 en référence à l'année 1916.

Liens :

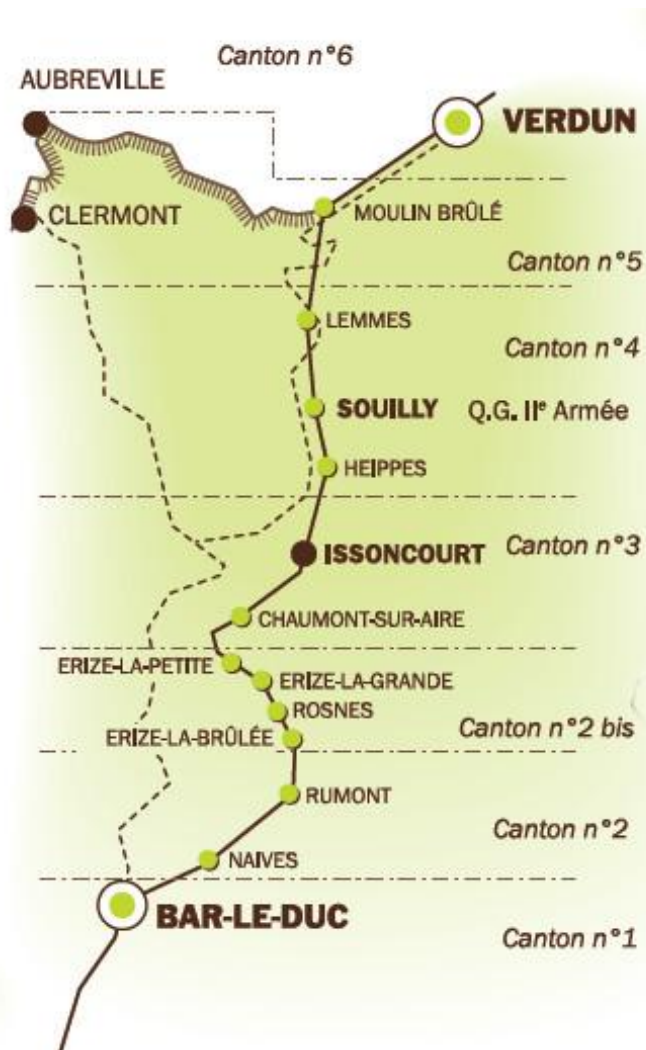
<http://www.voie-sacree.com/fr/>

<http://www.lesfrancaisaverdun-1916.fr/theme-voie-sacree.htm>

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Voie_sacr%C3%A9e_\(Verdun\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Voie_sacr%C3%A9e_(Verdun))

<http://traintouristique-lasuzanne.fr/index.php/fr/l-histoire-du-meusien/la-guerre>

Le tracé de la route :



Toute l'organisation de cette route a été établie la veille de l'offensive allemande !!!!

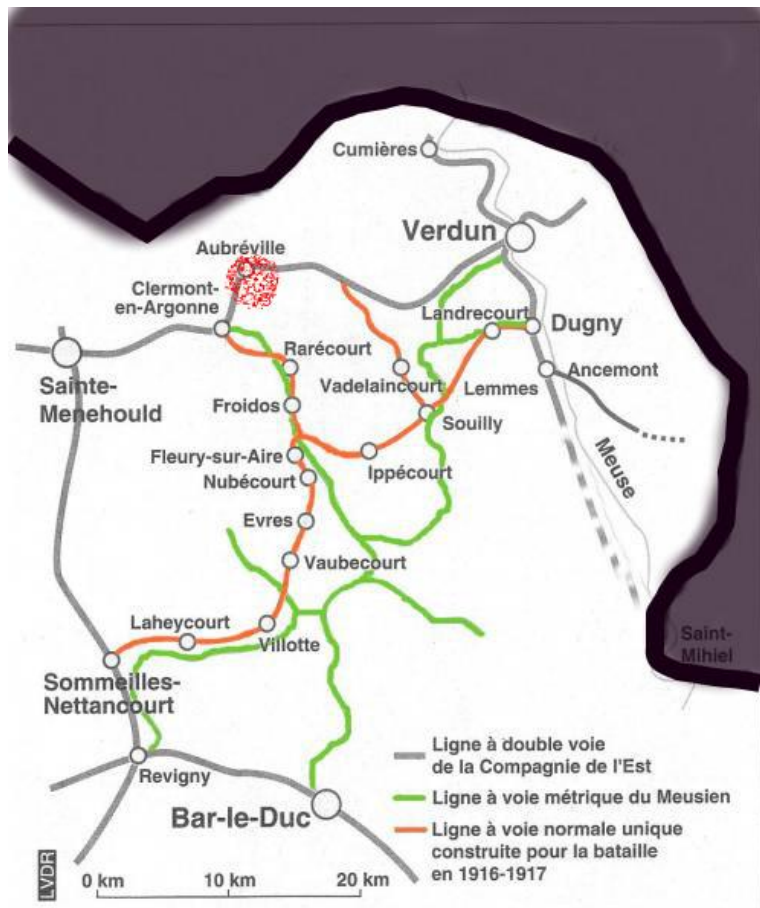
Il y a 6 cantons le long des 75 km de parcours .
Dans chaque canton un officier a les pleins pouvoirs sur la gestion de son tronçon de route .

La simple traversée de la route ne peut se faire qu'avec l'accord de l'officier responsable du canton .

Terminus à Verdun – Regret (sic)...

Au-delà ,sur les 8 derniers km, la route est sous le feu ennemi ...

« Vers le carrefour Regret-Verdun, base avancée des approvisionnements de l'armée, plusieurs quatre voies arrivaient de l'arrière :



le chemin de fer à voie normale venant de Saint Mihiel (en gris) ... mais « coupé » vu que Saint Mihiel était « occupé »

le chemin de fer à voie normale de Sainte-Menehould (en gris) ,mais il est souvent coupé par les obus à hauteur d'Aubréville;

le petit chemin de fer à voie étroite, dit Meusien (en vert) .

la « Voie Sacrée ».(non reprise sur ce dessin, mais globalement elle suit le « Meusien » .)

La 6 bis (en orange) construite pendant les combats et qui est à voie « normale » et qui sert tant aux approvisionnements qu'à l'artillerie lourde sur Voie Ferrée (ALVF) .

La peinture qui résume le concept :



- On roule jour et nuit .
- Tout véhicule qui a un problème est écarté (si possible « délicatement », si pas possible « définitivement » ..).
- Les territoriaux travaillent de jour et de nuit .
- Il n'y a que des véhicules à moteur , pas de troupes à pied ou à cheval .

Un absent sur la peinture ; l'aviation .

Plusieurs escadrilles de chasse surveillent en permanence la route avec cette unique mission !!!

La route doit « tenir » .

La route doit tenir ; c'est elle qui achemine l'essentiel du transport .

Elle est en permanence entretenue par des territoriaux qui ouvrent tout au long de son tracé des carrières dont ils extraient des cailloux avec lesquels ils comblent les ornières .

Le charroi incessant des camions aux roues pleines fait office de rouleau compresseur .

Le débit de cette route est hallucinant : en une semaine de l'ordre de 90 000 hommes et 50 000 tonnes de munitions....

La route est souveraine .

Et sur la route, les camions sont souverains .

- Les camions appartiennent « à la route » et pas aux unités transportées .
- Ce sont les pc routes et eux seuls qui gèrent le trafic .
- A part les véhicules militaires automobiles, personne n'y rien ne peut emprunter cette route :pas de troupes à pied, pas de troupes à cheval, pas d'artillerie !!!

Le camion en « 14 ».

Jusqu'en 1914, la quasi-totalité du transport se faisait par voie de chemins de fer, soit à écartement « normal » soit à écartement « réduit » : 1 m voire 0.60 m.

Les routes sont peu adaptées à un trafic soutenu

Le jour de la déclaration de guerre, la France a moins de 200 véhicules automobiles .

Ce nombre va exploser en très peu de temps par le biais des réquisitions civiles, mais la réquisition civile réquisitionne tout et n'importe quoi .

Pour faire du travail sérieux ,il faut du matériel « standard » .

La France est obligée d'acheter en masse, aux USA et en Italie des milliers de camions .

Les camions, il faut encore savoir les employer correctement, et ce n'est pas une mince affaire parce que « tout » doit être inventé

L'organisation de la régularisation du trafic, l'organisation des services de dépannage etc...

La vie sur la route.

Les conditions de vie des chauffeurs ne sont pas idéales, et les horaires extrêmement long ; jusque 18 heures (pénurie de chauffeurs).

- Il est interdit aux camions de circuler autrement qu'en groupes ou en convois régulièrement constitués.
- Personne n'a le droit de doubler, à part les véhicules sanitaires et les voitures d'état-major.
- Des vitesses maximales sont imposées : les camionnettes peuvent rouler à 25 km/h, les camions à 15 km/h. Les tracteurs d'artillerie lourde sont limités à 4 km/h si ils tirent la pièce , ou 8 km/h s'ils sont à vide.
- Dans les zones autorisées, c'est-à-dire loin du front, l'éclairage nocturne se fait par lanternes, des fanaux ou des phares blancs. Ailleurs, il faut avoir recours à des feux bleus, moins visibles.
- Il est strictement interdit de s'arrêter sans motif grave.
- Les véhicules en panne ne pouvant être remorqués sont jetés sur les bas-côtés.
- Les groupes de camions ont leur insignes propres. le cygne, le trèfle, le coq, etc.

Le bilan de « la Route » :

- Le trajet est de 75 km
- La route a 7 m de large .
- 1 véhicule passe toutes les 10 secondes en moyenne, jour et nuit .
- 9.000 camions sont affectés à cette route et 6.000 tournent en permanence .
- Par semaine le trafic peut aller à 90 000 hommes et 50 000 tonnes de matériel
En pointe, on peut encore l'augmenter .
- Sur la route du retour, les camions reprennent les blessés , mais souvent ceux-ci reprennent le petit train meusien
- La route ne transporte pas d'artillerie ni de nourriture .
La nourriture est transportée par le petit meusien .

L'entretien de la route et des camions .

Le dégel de février 1916 va rendre quelques jours la route impraticable .

La seule solution est de reboucher au plus vite les ornières par des cailloux .

Dans un premier temps on ouvre des carrières, mais on se rend rapidement compte que le matériel est là sur place ,à quelques cm de profondeur ...

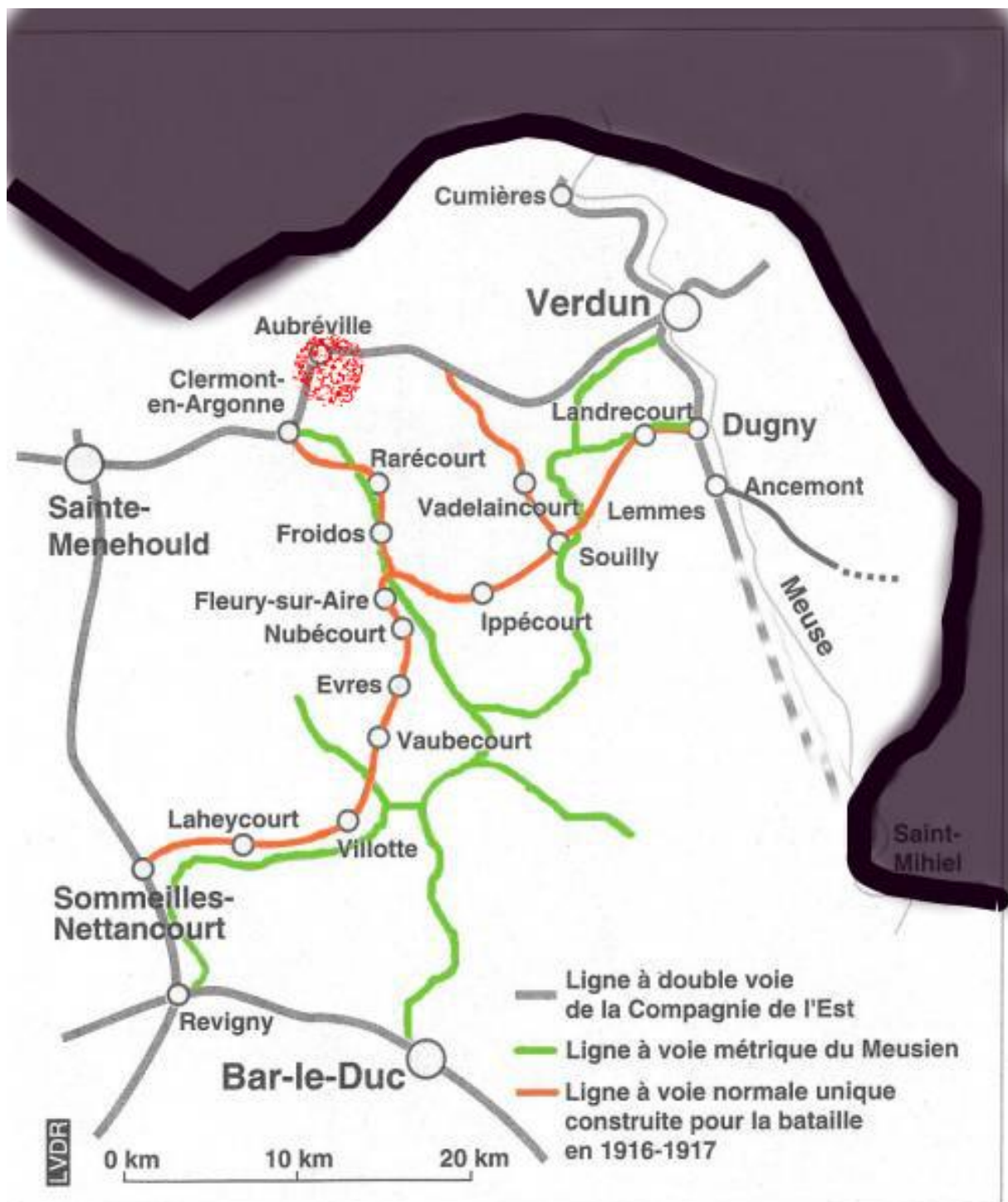
On affecte des milliers d'hommes à prendre des cailloux dans des tranchées le long de la route et de l'étaler sur la route, à charge pour les camions à roues pleines de les damer .

Le problème de la route est solutionné, mais le problème des camions et surtout des roues de camion commence ...

Les presses hydrauliques à bandages caoutchouté fonctionnèrent nuit et jour.

On improvise la fabrication des pièces de rechange sur place .

L'alternative : le train...



La voie principale est celle qui va de Sainte-Ménéhould à Verdun .

C'est une voie double à écartement normal .

Mais ...

Elle doit passer par Aubréville où elle est régulièrement bombardée....et sa « rocade » l'est tout autant ...

Le train à écartement métrique : Meusien – Varinot.

<http://traintouristique-lasuzanne.fr>

L'histoire du « Meusien » remonte aux années 1880 .

C'est un petit train départemental à voie métrique .

Son propriétaire était Charles Varinot, d'où son nom alternatif au « Meusien » .

La Compagnie Meusienne mettait en œuvre une quinzaine de locomotives et quelque trois cents voitures à voyageurs et wagons divers.

Les trains étaient souvent mixtes « voyageurs-marchandises » d'où des manœuvres nombreuses dans toutes les gares pour accrocher ou décrocher les wagons, ce qui abaissait considérablement la vitesse commerciale des convois (12 km/heure environ).



Le Meusien (ici en vert) avait une sérieuse desserte ...

En outre il avait un tracé globalement en « H » ce qui lui permettait de desservir des endroits forts éloignés, sans rupture de charge .

La Guerre .

Dans les semaines qui ont précédé la bataille de Verdun, l'armée se rend compte de l'intérêt stratégique du « Meusien » et entreprend de l'améliorer .

Des locomotives et des wagons sont appelés en renfort, mais ce n'est pas « une affaire » : leurs systèmes de tampons et leurs systèmes d'accrochages sont différents ,tant et si bien qu'il faut procéder par « train tout fait et compatible » plutôt que par loco et wagons interchangeables .

Le parc va passer de 15 locos et 300 wagons à 128 locos et 800 wagons .

Durant la Bataille, ce train transporte principalement de la nourriture .

Au retour, les wagons à marchandises couverts seront aménagés pour le transport des blessés.

Il existe aussi des rames « spéciales » équipées en permanence pour le transport de 250 blessés avec une assistance médicale pendant le transport .

Le trafic a été énorme :une vingtaine de convois à double traction, souvent composés de 20 wagons et plus, circulaient jour et nuit

L'après guerre :

Quand la Compagnie Meusienne récupéra son réseau, elle demanda à l'Armée de le restituer dans son état d'avant 1914,or il avait été considérablement amélioré par l'armée, mais voilà... ces améliorations ne serviraient plus à rien une fois la guerre terminée puisque des « voies normales » allaient jusqu'à Verdun.

Donc le « Meusien » était en surcapacité et condamné à brève échéance .

L'exploitant joua donc la carte des « indemnités de guerre » ...

Un véritable pactole ; près de 13 millions de francs or (location du matériel et péage).

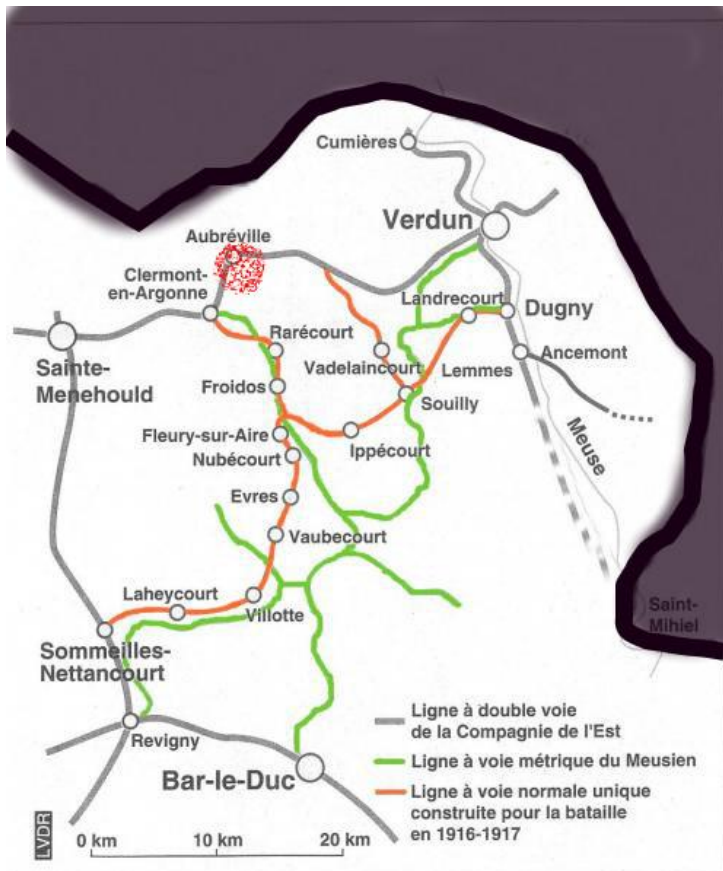
Si elle avait gardé les transformations militaires, elle aurait du les déduire de cette somme ...

Mais l'Etat ne l'entendit pas de cette oreille ; après d'interminables discussions, le dédommagement fut réduit à moins de 2.000.000 de fr or .

Toutes ces tractations étaient du plus mauvais effet et, quand le Gouvernement eut à reconnaître les mérites des différents moyens de transport mis à la disposition de la place forte de Verdun, le rôle du Meusien fut totalement occulté...

La société « tient » encore quelques temps en acheminant le matériel de reconstruction de l'après guerre .

La nouvelle ligne à écartement « normal » : la 6bis



La 6 bis (ici en orange) a été construite en pleins combats ,à partir de février jusque juin 1916.

Il s'agissait d'une ligne à voie unique, mais à voie normale

Cette ligne pouvait assurer l'acheminement de 3 fois plus de fret que la « Voie Sacrée » et 10 fois plus que le Varinot.

Elle permet de récupérer des camions qui ont été expédiés sur le front de la Somme.

Le tracé de cette ligne fait un « Y » ,outre son rôle dans l'acheminement de matériel elle sert aussi de support pour l'ALVF : l'artillerie lourde sur Voie ferrée .