

LA "VOIE SACRÉE"

Le poumon de Verdun



SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR L'ADMINISTRATION
DIRECTION DE LA MÉMOIRE, DU PATRIMOINE ET DES ARCHIVES





© Photo Musée de l'Armée, Paris

Verdun, 1916.

Verdun 1916 : la guerre s'est installée dans la durée. Le sort des armes n'a tranché ni pour l'un ni pour l'autre camp. La France tient le coup, mais au prix de pertes humaines considérables. Prenant les devants, l'Allemagne décide de lancer une offensive. Le choix du général von Falkenhayn, chef d'état-major des armées allemandes, se porte sur Verdun. Ce saillant de la ligne de front, mal relié à l'arrière et difficile à ravitailler, peut en effet être pris sous des feux d'artillerie convergents. Le 21 février 1916, à 7 h 15, le bombardement commence. La bataille de Verdun va durer 300 jours et 300 nuits.

Les communications vont jouer un rôle vital dans la résistance française à l'offensive allemande. En effet, le système de défense adopté repose en particulier sur une rotation des unités, des "troupes fraîches" venant régulièrement relever les troupes en ligne. En outre, il convient d'assurer le ravitaillement rapide et constant de la zone des combats en matériels, munitions et vivres. Il importe donc que les renforts, les munitions et les matériels puissent être rapidement acheminés vers le front, les unités relevées et les blessés tout aussi rapidement évacués.

Si, du côté allemand, un important réseau d'une dizaine de voies ferrées dessert le front, du côté français, Verdun est un cul-de-sac. Seules deux lignes de chemin de fer et une route départementale relient le front à l'arrière. Or, ces voies ferrées sont inutilisables ou peu performantes. La ligne normale Paris-Verdun par Sainte-Menehould, trop proche du front, est périodiquement coupée par les tirs d'artillerie adverses tandis que le réseau ferré d'intérêt local à voie étroite, le "Meusien", ne peut transporter plus de 800 tonnes par jour quand les besoins sont dix fois plus grands. La réorganisation du réseau ferré, engagée sans tarder, ne

peut cependant résoudre la situation qu'à long terme. Dans l'immédiat, le transport des troupes et des munitions repose donc sur l'unique route de Bar-le-Duc à Verdun, d'une soixantaine de kilomètres de long et de 7 mètres de large, sinueuse et de surcroît médiocrement empierrée.

Dès le 19 février 1916, alors que la menace allemande se fait plus précise sur Verdun, l'état-major des armées confie le règlement de la question au service automobile, représenté par le capitaine Doumenc. Une commission régulatrice automobile, la première du nom, est créée le lendemain ; elle est prête à fonctionner le 22 février. La maîtrise de la route lui revient. La "noria", flot incessant des véhicules dans les deux sens, s'organise. Une discipline très ferme concernant le trafic est instaurée : les doublages par les poids lourds et les stationnements sont interdits. Rien, à aucun moment, ne doit freiner la circulation. Il faut à tout prix que cette voie reste constamment en état de supporter les milliers de véhicules qui y passent jour et nuit. La route est réservée aux seuls véhicules automobiles. Les convois hippomobiles ou à pied sont renvoyés sur des axes secondaires. Tous les embranchements sont placés sous une surveillance rigoureuse. En outre, tout véhicule en panne qui ne peut être remorqué est poussé dans le fossé.

La route est découpée en six zones – six "cantons" –, chacune disposant de moyens de liaison et de surveillance ainsi que de l'équipement nécessaire au dépannage des véhicules. Les travaux d'entretien de la route ne s'arrêtent jamais, même au plus mauvais moment de la période, quand, le 28 février, arrive le dégel. Les camions s'enfoncent dans la boue. Des bataillons de territoriaux exploitent alors sans relâche les carrières ouvertes à proximité de la route, jetant par pelletées, en une

Région de Verdun, 8 avril 1916. Troupes revenant du feu et partant au repos.



chaîne continue, la pierre sous les roues à bandage plein des camions qui, à une vitesse de 5 à 20 km/h, font eux-mêmes office de rouleau compresseur. En 10 mois, plus de 700 000 tonnes de pierres sont déversées.



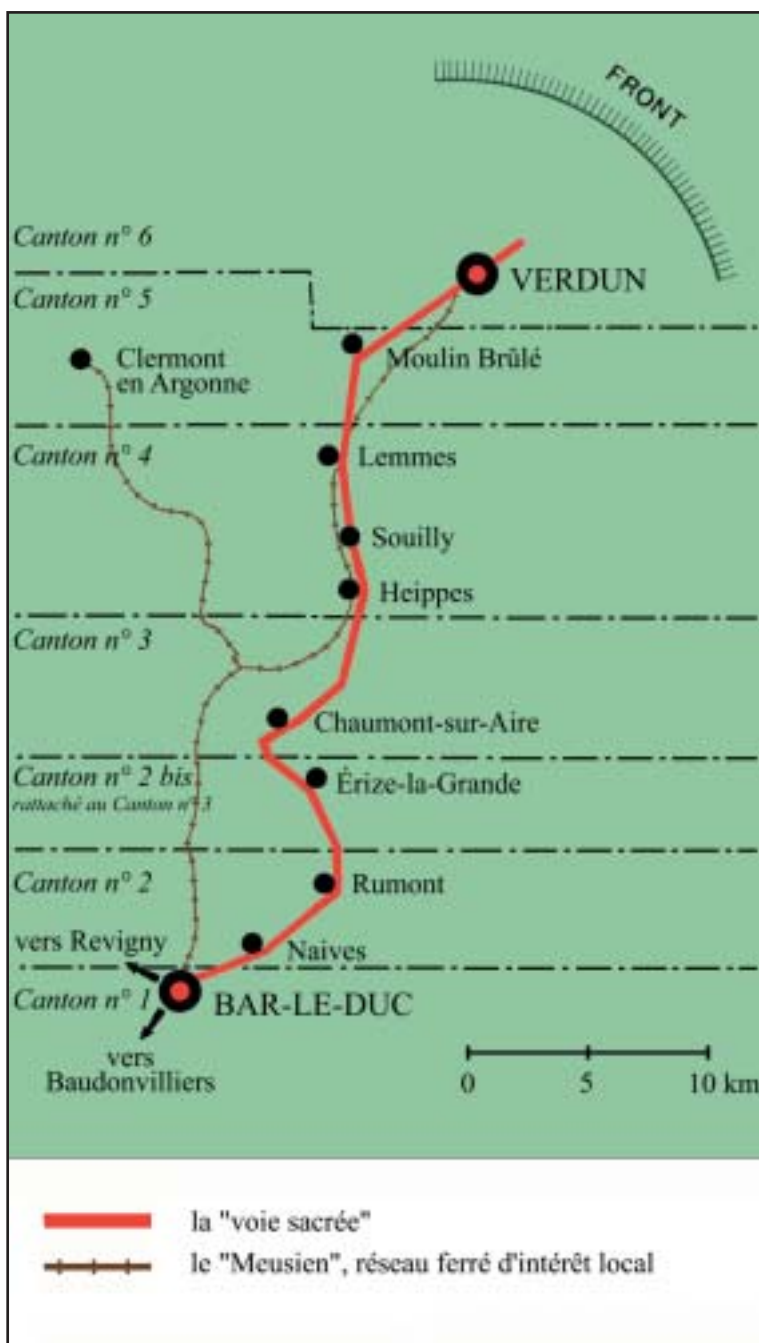
© Photo Musée de l'Armée, Paris

La "voie sacrée", région de Verdun, printemps 1916. La circulation dans les deux sens s'effectue tandis que les territoriaux entretiennent continuellement la route.

Si le transport des vivres ainsi qu'une partie de l'évacuation des blessés sont assurés par le "Meusien" – dont les capacités sont progressivement améliorées – et la ligne Paris-Verdun – dont le trafic est rétabli, de nuit, à partir du mois de mars 1916 –, le service automobile est chargé d'acheminer l'essentiel des renforts, des munitions et des matériels. Tout arrive par chemin de fer, dans la région de Revigny, Bar-le-Duc et surtout à la gare de Baudonvilliers, au sud de Bar. Dès l'arrivée des trains en gare, troupes et matériels sont embarqués sur des camions et, par convois entiers, sont acheminés de Bar-le-Duc à Verdun. Les camions, à vide ou transportant des unités relevées, redescendent sur Bar-le-Duc d'où ils repartent avec un nouveau chargement. Les conducteurs des véhicules doivent tenir le volant 18 heures durant et restent souvent à leur poste plus de 10 jours d'affilée, ne prenant que quelques heures de repos au fond de leur camion. Par souci d'identification, ces hommes vont différencier leurs groupes par des insignes (trèfle, coccinelle, ours...) dessinés sur la caisse de leur véhicule.

Durant la bataille de Verdun, sept groupements automobiles sont à l'œuvre. Près de 8 000 véhicules – camions des groupes de transport du service automobile mais également ambulances, véhicules sanitaires ou de liaison... – empruntent chaque jour la route. Les véhicules s'y succèdent au rythme d'un toutes les 14 secondes, voire toutes les

La "voie sacrée" de Bar-le-Duc à Verdun.



5 secondes aux moments les plus forts de la bataille. En moyenne, 13 000 combattants, 6 400 tonnes de matériel et 1 500 tonnes de munitions sont transportés quotidiennement. La route est utilisée au maximum de ses possibilités. Les transports automobiles, par la mise en œuvre d'une doctrine d'emploi novatrice et efficace, se révèlent être un élément essentiel de la bataille.



© ECPAD France

Heippes, 7 mars 1916, les munitions pour Verdun.

La "voie sacrée", ainsi baptisée par l'écrivain et homme politique Maurice Barrès, devient le symbole de l'énergie déployée dans la défense de Verdun. Dès le 19 mars 1916, le général Joffre rend hommage au personnel du service automobile en le citant à l'ordre du jour : "...depuis la reprise des opérations actives dans la région de Verdun, le service automobile a fourni un très gros effort pour assurer les transports de troupes et de ravitaillement. Grâce à la bonne organisation des mouvements d'une part, à l'endurance et au dévouement du personnel d'autre part, ces transports ont été exécutés avec la plus grande régularité et dans un ordre remarquable..."

Borne de la "voie sacrée".



Collection particulière



Le commandant Doumenc en 1918.

Joseph Doumenc (Grenoble 16 novembre 1880 – Massif du Pelvoux 21 juillet 1948) :

Polytechnicien puis élève de l'École d'application de l'artillerie et du génie de Fontainebleau, Joseph Édouard Aimé Doumenc intègre l'École supérieure de guerre en 1907. Capitaine à l'état-major du 19^e corps d'armée, il sert dans les confins algéro-marocains avant d'être affecté au 60^e régiment d'artillerie à Troyes. Durant la Première Guerre mondiale, adjoint au directeur du Service automobile puis directeur de ce service en 1917, il se signale comme l'organisateur des transports routiers qui assurent le ravitaillement et la relève au cours de la bataille de Verdun en 1916. Par ailleurs, entre novembre 1916 et mars 1917, il participe, aux côtés du général Estienne, à la création des premiers chars d'assaut. Il est nommé commandant en 1918. Après avoir fait campagne au Maroc en 1925, il prend le commandement de la 1^{re} division d'infanterie puis celui de la 1^{re} région militaire. En 1938, il est nommé au Conseil supérieur de la guerre. En 1939, promu général d'armée, il est envoyé à Moscou comme chef de la délégation française chargée de négocier un accord militaire avec l'URSS mais la signature du pacte germano-soviétique met un terme à sa mission. À la déclaration de guerre, il prend la tête de la défense anti-aérienne du territoire avant d'occuper le poste de major général en janvier 1940. Il quitte le service en 1942. Il se tue accidentellement dans les Alpes en 1948.

Le général Doumenc était Grand officier de la Légion d'honneur. Il était en outre titulaire, notamment, de la Croix de guerre 1914-1918 avec neuf étoiles de bronze, de la Croix de guerre théâtres d'opérations extérieurs et de plusieurs décorations étrangères.



© ECPAD France

File de camions sur la "voie sacrée".

Le service automobile :

La création d'un organisme chargé de gérer le parc automobile des armées remonte à 1896. Jusqu'en 1905, une Commission militaire des automobiles consacre ses efforts à la recherche de carburants nouveaux, de nouveaux bandages ou de camions répondant aux besoins spécifiques des armées. En 1905, avec l'essor de l'industrie automobile, deux commissions – la Commission des transports militaires par automobile et la Commission technique de l'artillerie (pour les questions techniques) – sont chargées de poursuivre ces études. Leur action porte sur le recensement des véhicules militaires et civils, la réquisition des véhicules automobiles (le parc militaire étant encore peu étendu) et le développement des poids lourds en France.

Le 17 avril 1913, le général Joffre, chef d'état-major général de l'armée, signe une instruction provisoire sur l'utilisation des véhicules automobiles en temps de guerre. Ce texte fixe les règles d'emploi des véhicules et la tactique de marche des convois automobiles.

Le service automobile est créé le 2 août 1914. Il est organisé en unités appelées sections automobiles : sections de transport de matériel (TM, principalement ravitaillement des unités en vivres ou en munitions), sections de transport de personnel (TP), sections de ravitaillement en viande fraîche (RVF), sections sanitaires (SS), sections de transport de matériel routier (TMR), sections de transport de personnel télégraphique (TPT) et sections de parc (SP, pour l'entretien des véhicules). Les sections sont réunies par quatre pour constituer un groupe rassemblant de 70 à 80 véhicules, commandé par un capitaine. Les groupements se composent de cinq à six groupes. Le premier groupement est créé en avril 1915 ; ils sont au nombre de cinq à la fin de 1915, treize à la fin de 1916, vingt en 1917 et vingt-cinq en juillet 1918. Au-dessus des groupements se trouve la réserve qui, composée de deux à trois groupements, constitue une force disponible à tout instant pour assurer les transports non planifiés. La première réserve est créée en avril 1915.

Ce dispositif est complété par la mise en place de commissions régulatrices automobiles chargées de la régulation du trafic. La première est créée début 1916, pour la bataille de Verdun.

Le service automobile est fusionné avec l'arme du Train et des Équipages militaires entre 1916 et 1920.

Les véhicules de Verdun :

À la veille de la Première Guerre mondiale, l'armée, qui ne dispose que de 170 véhicules automobiles, n'envisage pas de transports militaires importants par ce moyen. En 1914, en effet, l'essentiel du parc de transport est encore constitué par des attelages de chevaux. Les véhicules utilisés ont deux origines : militaire et réquisition (véhicules privés et autobus parisiens mis à la disposition de l'armée). À la fin de la mobilisation, le service automobile compte environ 7 000 véhicules. En 1918, ce parc atteint 95 000 véhicules.

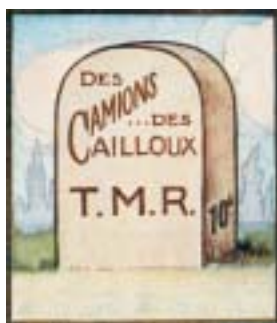
En 1914 et 1915, quelques opérations ponctuelles de transport par automobiles sont effectuées. L'évacuation de Reims les 1^{er} et 2 septembre 1914, organisée par le capitaine Doumenc, constitue la première expérience du genre. Dès 1915, les moyens sont renforcés par l'acquisition de véhicules neufs sortis des usines françaises ou commandés à l'étranger, aux États-Unis en particulier.

C'est cependant à Verdun que les transports automobiles vont montrer toute leur importance. Les attaques massives de l'artillerie allemande rendent en effet les voies ferrées quasi inutilisables, si bien qu'en 1916, celles-ci sont suppléées par la route et le chemin pédestre.

En 1914, la place de Verdun ne dispose que de 26 camions et 15 voitures automobiles dont une ambulance. 7 sections automobiles pour le ravitaillement en vivres et en munitions des troupes de couverture viennent compléter ce parc à la mobilisation. En 1915, les véhicules disponibles sont de 31 camions, 3 tracteurs à vapeur avec 10 remorques, 18 autobus aménagés et 38 voitures dont 14 sanitaires. En 1916, le parc total est de plus de 9 000 véhicules : 3 500 camions du service automobile, quelque 2 000 véhicules de tourisme, 800 véhicules sanitaires, 200 autobus RVF (ravitaillement en viande fraîche) ainsi que toutes sortes de véhicules de service (courrier, génie, artillerie, camions-projecteurs, autocanons...).

Soldats revenant du combat embarquant à bord de camions.





La borne, TMR 709.



Le retour du convalescent, SS 141.

La naissance des insignes militaires :

Après l'adoption des uniformes "bleu horizon" par l'armée, les combattants pour se distinguer les uns des autres et pour témoigner de leur appartenance à telle ou telle unité adoptent, de manière non-officielle, le port d'insignes agrafés sur les uniformes ou, pour les unités motorisées, peints sur les véhicules.

Chaque unité étant désignée, pour le groupe, par le nom de son capitaine puis, pour la section, par son sigle suivi d'un numéro, il apparaît en effet plus facile de les distinguer par un dessin peint sur les boiseries ou les bâches des véhicules que selon cette technique complexe. Les premiers insignes apparaissent ainsi sur les camions qui parcourent la "voie sacrée". Chaque groupe choisit un symbole reproduit de couleur différente selon le numéro des sections, suivant les usages en vigueur au sein des unités montées : bleu (1), rouge (2), vert (3), jaune (4). Créations spontanées, les insignes usent de thèmes extrêmement variés, aussi bien sérieux que ludiques : la femme, les animaux de toutes sortes, les souvenirs de la vie d'avant guerre et l'espoir du retour à la paix, la vie sur le front, l'évolution de la guerre ou encore les missions confiées aux différentes unités.

Le commandement commence par interdire l'ensemble des insignes avant d'en réglementer officiellement l'attribution et le port. Ils sont en outre soumis à l'homologation des services de la symbolique des différentes armes. Les insignes sont désormais totalement intégrés à la tradition militaire car ils en sont l'un des supports les plus communs et les plus lisibles. Chaque corps se reconnaît ainsi à son insigne qui regroupe ses traits caractéristiques, présente son histoire et sa personnalité.

La coccinelle, SS 20.



Le fiacre, TM 55.



Pour en savoir plus :

Commandant Doumenc, *Les transports automobiles sur le front français 1914-1918*, 1920.

Les fronts invisibles : nourrir, fournir, soigner, actes du colloque international sur La logistique des armées au combat pendant la Première Guerre mondiale, organisé par le Comité national du souvenir de Verdun et l'Université de Nancy II les 6, 7 et 8 juin 1980.

Colonel Vernet, "Verdun 1916 : le rail et la route dans la bataille", in *Revue de la société des amis du musée de l'armée* n° 112, 1996.

Fondation de l'automobile Marius Berliet – 39, avenue Esquirol
69003 Lyon.



Monument dédié au Train des Équipages militaires, Nixéville, à 10 km au sud-ouest de Verdun.

Ministère de la défense
Secrétariat général pour l'administration
Direction de la mémoire, du patrimoine et des archives
14, rue Saint-Dominique
00450 ARMÉES

Couverture : "La voie sacrée de Verdun" - 1916, par Georges Scott – © Photo Musée de l'Armée, Paris.