

Le 6 Mars 1916

RAPPORT FAIT PAR M. ABEL FERRY A LA SOUS-COMMISSION DES ARMEMENTS
DU BUDGET ET DE L'ARMEE SUR L'ORGANISATION DE NOTRE RESEAU FERRE
ET ROUTIER DANS LA ZONE DES ARMEES

La Sous-Commission des Armements de la Commission de l'Armée et de la Commission du Budget réunies ont accepté de transmettre au Gouvernement un questionnaire sur l'organisation du réseau ferré et routier dans la zone des armées en vue d'accroître, parallèlement au front la mobilité de la masse de manœuvre.

En effet, le Sous-Secrétaire d'Etat aux Munitions avait déclaré, au cours d'une séance, que le G.Q.G. n'avait pas formulé de plan de matériel de transport analogue à celui que le même G.Q.G. avait formulé pour la fabrication des canons et des munitions.

Nous nous demandions comment on transportait, transbordait et logeait ces fabuleuses accumulations d'obus et de canons dans la zone des armées.

L'ordre de bataille allemand, disions-nous, montre, aussi bien par l'aménagement des voies et lignes intérieures, que par la disposition des réserves placées en profondeur, que la victoire ne peut dépendre que d'une véritable partie de cache-cache entre la masse offensive et les réserves défensives.

Nos collègues se souviennent qu'il nous fut d'abord proposé d'entendre les officiers du G.Q.G.: les Colonels Raguenaud et

Le Hénaf, qui, sous la direction du Général en Chef, ont été les maîtres du réseau ferro et routier de la zone des armées depuis 17 mois. Puis le Ministère revint sur sa décision et au bout de 15 jours votre Commission entendait le Ministre de la Guerre, accompagné de M. le Général Graziani, Chef d'Etat-Major général et du très distingué Colonel Gassouin chef du 4ème bureau du Ministère de la Guerre parlant au nom de ses camarades du G.Q.G.

De cette longue audition deux points sont à retenir: le 1er concernant les voies ferrées normales, le 2ème les voies de 0, 60.

- VOIES FERREES NORMALES -

Le Colonel Gassouin a déclaré que le G.Q.G. n'avait pas créé de voies normales dans la zone des armées et n'en avait doublé aucune: Quelques raccordements, des gares de triages, un tronçon de ligno pour l'attaque de Champagne, le doublement de la voie de St. Pol à Amiens, tels sont les seuls travaux qui eussent été exécutés dans la zone des armées.

Or, les Allemands ont doublé de nombreuses voies normales et ont créé de nouvelles.

Voici, au surplus, un passage de l'audition du Colonel Gassouin:

" M. Ferry - En somme vous doublez quelles lignes ?

" M. Gassouin - Celle seulement, je crois de St. Pol à Amiens.

" M. Ferry - Et aucune du côté de Verdun ?

" M. Gassouin - Non, depuis le début, nous n'avons pas doublé de lignes.

" M. Ferry - Avez-vous pu dresser une carte des doublements faits par les Allemands ?

" M. Gassouin - Je ne connais ces doublements que par des indiscretions."

Il est regrettable que le Gouvernement ou plus exactement le G.Q.G. n'ait pas consenti à nous donner la carte des voies ferrées faites en pays envahis par les Allemands: elle eut été d'après ce que nous en savons pour notre part par des indiscretions (pour employer la formule du Colonel Gassouin) la plus affligeante preuve du manque d'imagination du G.Q.G.

De cette inaction le Colonel Gassouin n'a donné qu'une raison: le manque de main d'œuvre.

Si l'on songe que pendant des mois nos dépôts ont regorgé d'hommes inutilisés, on ne peut que regretter que le G.Q.G. n'ait pas cru devoir les demander pour créer des voies nouvelles.

Et aujourd'hui Verdun nous offre la triste illustration de cet état de chose.

TABLEAU COMPARATIF DES VOIES FERREES ALLEMANDES ET FRANCAISES
DEVANT VERDUN.

Nous nous permettons de dresser le tableau comparatif des voies ferrées allemandes organisées pour envelopper Verdun par le

rail.

Voies ferrees allemandes :

Les renseignements que nous donnons ici sont d'ordre personnel. Nous ne pouvons pas faire état d'autres renseignements puisque le Gouvernement a refusé de nous donner ceux que possède le service de renseignements au G.Q.G.

Voici la liste des lignes allemandes qui enveloppent le saillant de Verdun, de la trouée de St. Mihiel à la limite orientale des voies de l'Argonne:

Voies de rocades existant avant la guerre:

I^o Arnaville - Conflans - Baroncourt - Longuyon - Montmédy.

Voies de rocades normales faites par l'ennemi depuis la guerre:

2^o Le très important réseau du Luxembourg et du Luxembourg Belge.

3^o Carignan-Meix-devant-Virton-Montmedy-Stenay. (I)

4^o Baroncourt- Danvillers-Brandeville.

5^o Foix-Buzancy.

6^o Ameliorations et raccord de la ligne: Mezieres-Sedan.

7^o Raccord Homecourt - Joeuf.

8^o Raccord Conflans.

Lignes de penetrations, perpendiculaires à notre front, existant avant la guerre:

9^o Conflans - Etain.

10^o Stenay-Dun-sur-Meuse.

11^o Challeranges-Apremont.

(I) - Serait peut-être une voie de 0,60

Lignes de pénétrations, perpendiculaires à notre front,
faites par l'ennemi depuis la guerre:

12° Chambley - Hattonchâtel et Thiaucourt - Hattonchâtel.

13° Brieulles-sur-Meuse - Nantillois - Montfaucon.

14° Chemins de fer de campagne vers:

Janville-Woël.

Azannes.

Dun-sur-Meuse- Cierges.

Stenay- Grandpre

Stenay- Buzancy, etc...

Conclusion:

Les Allemands ont enveloppé le saillant de Verdun par
le rail de 14 voies, dont 10 nouvelles. Nous allons voir que pour
notre part nous n'avons su qu'utiliser un tramway.

Lignes Françaises:

Verdun est en temps normal le point de jonction de 4 voies
ferrées normales et du Tramway Meusien. Les lignes nord, de l'Est
et du Sud sont au pouvoir de l'ennemi. La 4ème ligne à l'ouest est
sous le canon de l'ennemi. Le tramway Meusien seul est hors de la
portée du canon ennemi.

Tramway Meusien:

Voici au surplus quelques citations du Colonel Gassouin par-
lant au nom du Ministère de la Guerre, qui dans cette affaire
comme dans beaucoup d'autres n'est qu'un Ministère interposé entre
Chantilly et la représentation nationale:

" M. de Montaigu. - Quelle est la distance entre Verdun

et Revigny ?

"M. Gassouin. - De 50 à 55 Km. on a préféré utiliser ce qu'on avait plutôt que de recourir à la voie normale.

"M. Dumecnil. - Aurait-on pu transformer le réseau de la Meuse en voies normales ?

"M. Gassouin. - Il aurait fallu tout changer: plates-formes, traverses, sans compter les travaux d'art . . .

"Le Meusien fait 1.200 tonnes et fera 2.000 tonnes. On a renoncé à modifier la plate-forme, on avait pensé faire une 3ème voie; on y a renoncé, il aurait fallu modifier le profil. On s'est contenté de travaux d'améliorations."

En conclusion le G.Q.G. s'est contenté d'aménager sur le Meusien une douzaine de gares et 9 évitements nouveaux et de construire un embranchement : Lemmes-Dugny de façon à ravitailler un ou deux corps d'armée dans la vallée de la Meuse sans transbordement à Verdun.

Déviation d'Aubreville:

Restait la ligne de Ste. Menehould-Verdun, elle est à Aubreville sous le canon de l'ennemi. On s'est contenté de faire un raccord à voie de 0,60, qui peut transporter 300 Tonnes et ravitailler un corps d'Armée.

Voici les raisons qu'a données le Colonel Gassouin pour ne pas créer une déviation à voie normale de Dombasle à Ste. Menehould:

"Le tracé aurait demandé plusieurs mois de travail, pour un résultat douteux, car il y avait un point qui n'était pas à l'abri du bombardement aux Islettes. On s'est contenté de faire un

"raccordement à voie de 0,60. Il n'a jamais servi; on a toujours
"réussi à ravitailler Verdun tant par voie normale en passant la
"nuit que par la ligne du Meusien. La voie normale peut toujours
"être utilisée la nuit. De nuit on a transporté par les deux voies
"la fois toute une division. C'était un véritable tour de force.
"On peut donc utiliser la voie à plein. Mais rien ne s'opposerait
"à utiliser le réseau de la Meuse. Le jour il tombe des projectiles
"de temps en temps mais les réparations n'ont jamais été longues.
"Nous avons employé des locomotives sans fumée de la ligne de
"Sceaux.

"M. Ferry. - Et les mouvements de troupes ?

"M. Gassouin. - Nous les ferions en doublant les trains.
"Si une déviation avait été plus facilement réalisable avec un
"meilleur tracé, nous l'aurions faite. La difficulté, ce sont les
"pentes énormes c'est pourquoi on y a renoncé."

"M. de Montaigu. - Vous estimatez que Verdun est à l'abri
"de la pénurie de matériel.

"M. Gassouin. - Complètement."

Conclusion:

Par le Meusien on estimait pouvoir ravitailler environ 4 corps d'Armée, par la voie d'Aubreville environ un corps d'Armée. Était-ce suffisant : les Commissions du Budget et des Armements ne le crurent pas : elles signalèrent en vain cette situation au Gouvernement.

Pendant la bataille de Verdun : 1° la voie d'Aubreville contrairement aux prévisions précitées a été inutilisable. 2° Le Meusien a donné 2.000 tonnes c'est-à-dire le maximum de ce qu'on

pouvait attendre de sa capacité de transport: ce trafic représente 150.000 obus de 75.

Or, il est évident que pendant chacune des journées d'attaque nous avons dépensé plusieurs fois ce chiffre de munitions.

La bataille a donc été nourrie 1° avec les réserves de munitions accumulées dans la région de Verdun. 2° Avec les sections d'automobiles d'armées et avec la réserve générale automobiles du G.Q.G.

Il faut dire que la route Revigny-Verdun avait été portée à 8 m. de largeur, c'est par ces moyens routiers que le G.Q.G. pensait pouvoir suppléer à l'insuffisance du réseau ferroviaire. Mais dans quel état seront nos routes après 2, 3 ou 4 semaines de ce trafic intense ?

Voici que l'on travaille avec acharnement, pendant que se poursuit l'offensive allemande à Verdun, à modifier le Meusien.

La formidable offensive allemande a montré qu'ici comme toujours, depuis le début de la guerre, notre grand Etat-Major avait manqué d'imagination.

Si les Allemands déplagiaient brusquement leur front d'attaque, comment se ferait le dégorgement des corps et du matériel accumulés à Verdun ? Ne pourraient-ils nous gagner de vitesse ? C'est une question que nous ne sommes pas à même de résoudre, mais que nous ne pouvons nous poser sans angoisse. (I)

(I) Le Colonel Gassouin dont la Commission a pu apprécier la compétence, ne semble pas avoir les mêmes inquiétudes. Il serait presque disposé à avancer que grâce à nos 3 lignes de rocades qui enveloppent notre front actuel, nous pourrions transporter nos corps d'armée de Verdun à la région de Saint-Pol par exemple, plus rapidement que ne pourrait le faire l'ennemi par ses lignes intérieures.

- FREINS CONTINUS -

Le frein continu appliqué au transport de marchandises permet de faire passer la vitesse des trains de 25 km. à 45 ou 50 km. à l'heure; il permet par conséquent de réduire de moitié la durée de leurs transports; de faire dans le même temps, avec le même matériel et le même personnel une quantité double de transport.

Les Allemands nous avaient convoqué pour septembre 1914 à un congrès destiné à régler internationalement cette question.

Ont-ils depuis équipé certaines de leurs lignes en freins continus ?

Voici la réponse du Colonel Gassouin.

" M. Massé. - Quelle est la vitesse de vos trains ?

" M. Gassouin. - 25 km. en moyenne.

" M. Ferry. - Les Allemands ont-ils adopté les freins continus pour les trains de marchandises ?

" M. Gassouin. - Non, ils étaient sur le point de le faire, "ils s'en sont beaucoup occupé avant la guerre.

" M. Ferry. - Je crois qu'ils ont trouvé la solution.

" M. Massé. - Vous ne savez pas si les Allemands ont appliqué "la réforme sur certaines lignes ?

" M. Gassouin. - Je ne crois pas qu'ils aient eu le temps de "faire passer tous les wagons aux ateliers.

" M. Dumont. - Ils ont dû se préparer comme nous. Lorsque j'étais Ministre des Travaux Publics, notre programme était prêt; si "les Compagnies avaient voulu y consentir et si nous avions eu "l'appui de la Guerre (I) nous aurions pu avoir le frein continu.

(I) L'Etat-Major objecta alors le manque d'eau sur certaines lignes. Or, on aurait pu y obvier par l'emploi de wagons citerne, ou par l'établissement de citerne établies d'avance en certains points.

" M. Lebrun. - On pourrait être fixé, car il nous revient maintenant des mécaniciens et des chauffeurs, notamment certains qui ont travaillé pendant 18 mois au dépôt de Longuyon. Comme ce sont des techniciens, ils ont parfaitement vu la nature des trains qui passaient; dès qu'un homme arrive on pourrait lui demander de faire sa déposition au Gouvernement militaire de Paris. J'en ai reçu plusieurs qui venaient de ce dépôt; ils seraient parfaitement en situation de dire si les trains de marchandises passant à la gare de Longuyon étaient équipés en frein continu."

Conclusions:

Nous n'avons pas de lignes équipées en frein continu; nous ignorons si les Allemands en ont quelques-unes entre la France et la Russie, ou sur les territoires mêmes de la France envahie; nous ignorons si le G.Q.G. a des renseignements sur ce point.

- CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE -

Si l'on compare les chemins de fer de campagne allemands et les chemins de fer de campagne français, on constate que les Allemands ont une doctrine, un personnel, un matériel et que les Français n'ont ni doctrine, ni personnel, ni matériel.

(I)

Le règlement allemand sur les "étapes de guerre du 14 mai 1902" comportait une série d'articles relatifs aux chemins de fer de campagne. Ils étaient minutieux et pratiques et ils instituaient un personnel, des cadres, une hiérarchie. La doctrine allemande concevait le chemin de fer de campagne comme devant accompagner l'armée en marche.

On pourrait, dit Bernhardi, atteindre 15 km. de construction de voies et même plus par jour; il faut s'efforcer d'avancer la construction aussi vite que l'armée. En comptant une interruption quotidienne de service de 8 heures on peut chaque jour faire marcher 16 trains avec un rendement moyen de 550 à 600 tonnes par jour, le rendement peut même être accru.

Le matériel était formidable, dans leur emprunt de 1913 les Allemands avaient inscrit 13 millions pour accroître leur matériel de voies de 0, 60.

(I) - Règlement allemand - Art. 82: "Les chemins de fer de campagne au cours d'une campagne sont un puissant moyen de transport, surtout en pays ennemi, même alors que le terrain présente de très grands obstacles, ils permettent de transporter des tonnages considérables, beaucoup plus vite qu'on ne pourrait le faire avec des voitures attelées marchant sur de bonnes routes.

"Art. 86 - Pour la poussée en avant des magasins sont particulièrement propres les chemins de fer de campagne et les voies fluviales. Là où manquent ces deux moyens de transport il faut se servir des parcs de transport d'étapes ainsi que des machines routières et des automobiles existantes.

"Art. 101. -Pour le transport en avant des munitions, etc "depuis le point terminus du chemin de fer jusqu'aux dépôts de munitions ou établissements de réception des colonnes de munitions "de corps d'armées, les chemins de fer de campagne ou de pénétration et les voies fluviales sont particulièrement utilisables. "La où de pareils moyens de transport n'existent pas, on se sert des colonnes de munitions d'étapes, tout en utilisant, les machines routières et les automobiles."

France.

Les voies de campagnes sont d'invention française. Le Général Gallifet, en 1892 avait écrit dans un rapport officiel que la construction d'une partie au moins de ces équipages de Chemins de fer faite dès le temps de paix était aussi nécessaire que celle des canons, des affûts, des caissons et des voitures de toutes sortes (I)

Or, 6 mois avant la guerre la doctrine officielle du G.E.M. ne reconnaissait pas les chemins de fer de campagne comme devant servir à accompagner les armées en campagne. Nous n'avions que quelques matériels de voie de 0,60 pour la défense de nos places-fortes.

Le règlement portant organisation générale des services de l'arrière aux armées, du 8 décembre 1913, c'est-à-dire, fait un semestre avant la guerre par ceux qui devaient la conduire, ne portait même pas trace des chemins de fer de campagne.

1 an même après la guerre et 9 mois après les premières commandes de matériel, la nouvelle édition du Règlement sur le service de l'arrière ne mentionnait même pas l'existence du Chemin de fer de campagne.

N'ayant ni doctrine, ni matériel, nous n'avions naturellement ni cadre, ni personnel.

La voie de 0, 60 était à ce point inconnue de l'armée qu'un

(I) - La possibilité de faire venir par le chemin de fer à voie de 0,60 tout ce qui est nécessaire pour le service de l'armée avec sûreté et dans un délai de quelques heures, même aux plus grandes distances à prévoir, permet d'augmenter le confortable des hommes tout en allégeant les convois de toutes sortes trainés à la suite des armées (Gallifet - Rapport du 3 Octobre 1892.)

chef d'Etat-Major de corps d'armée breveté et très distingué, après un an de campagne, ignorait que cette voie pût porter de grosses pièces. Nous avons d'ailleurs constaté, M. Mignot-Bozérian et moi-même, dans notre visite au dépôt de 0,60 de Chartres, un fait qui tiendrait à prouver qu'on ne s'est jamais servi de voies de 0,60 pour mobiliser nos plus lourdes pièces. Il existe en effet en magasin à Chartres, des plates-formes permettant de réunir des wagons entre eux, afin de leur faire porter un poids indivisible de 48 à 60 tonnes; des trains ainsi constitués peuvent transporter nos plus lourdes pièces d'artillerie. Or, aucune de ces plates-formes n'a été demandée au front. Il semble que l'on n'ait jamais songé à utiliser les voies de 0,60 pour le transport des pièces lourdes de plus de 24 tonnes.

Peut-on trouver dans ce fait une des raisons qui ont rendu notre artillerie lourde moins mobilisable que l'artillerie lourde allemande, ainsi que nous venons d'en faire, dit-on, la triste expérience à Verdun ?

Ecole des voies de 0,60 :

Pour remédier à ce manque de préparation du personnel on a créé une Ecole des voies de 0,60. La visite que M. Mignot-Bozérian et moi-même y avons faite au nom de la Sous-Commission des Armements et qui a donné lieu à un rapport auquel il n'a jamais été répondu, nous a permis de constater que cette Ecole n'a pas l'impulsion qu'elle devrait avoir. Elle est conduite par un Commandant de réserve, entrepreneur de Ciment dans la vie civile, et un

éminent académicien (I). Il y aurait lieu de mettre à la tête de cette Ecole un spécialiste en la matière.

Il y a d'ailleurs entre l'Ecole d'instruction et le front une absolue séparation; l'école ignore les enseignements de la guerre en ce qui concerne les voies de 0,60 et elle ne peut suivre au front l'application des méthodes d'exploitation et de construction qu'elle a enseignées.

En conclusion: Rien n'avait été fait avant la guerre pour préparer le personnel des Chemins de fer de campagne et peu de chose a été fait depuis la guerre pour réparer cette lacune.

Commandes de matériel:

En Novembre 1914, 1.000 km. de voies de 0,60 avec matériel roulant correspondant, complètement livrées et employées.

En août 1915, 300 km. de voies de 0,60 avec matériel roulant correspondant. Les premières livraisons ont commencé fin décembre.

Octobre 1915: 200 km. de voies avec matériel roulant correspondant. Les premières livraisons viennent d'être faites.

Décembre 1915: 500 kilomètres de voies de 0,60 avec matériel roulant correspondant.

Nos commandes livrées et à livrer montent à 350 kilomètres et à 7.885 wagons.

La Commission a été généralement frappée de la faiblesse

(I)- Ces remarques ont été faites durant l'audition du Ministre. Les paroles optimistes par lesquelles on nous a répondu ne nous ont pas convaincu.

de ces commandes. Il n'y a que 1.200 km. de posé sur le front.

Au cours de la discussion, MM. Masse, Mignot-Bozerian, Baudry d'Asson, Dumesnil et divers autres membres ont exprimé leurs regrets de voir ces commandes faites par petits paquets.

On sait qu'on manque actuellement au front de locomotives et surtout de wagons.

Mauvais entretien du matériel:

Le dépôt d'Epernay n'est même pas organisé pour la réparation des machines employées sur le front de Champagne dont la majeure partie sera bientôt inutilisable. Nous avons fait à ce sujet un rapport auquel il n'a pas été plus répondu qu'à nos deux rapports sur l'Ecole de Jouy-en-Josas et sur le dépôt de Chartres.

M. Mignot-Bozérian et moi-même avons signalé qu'on ignorait à l'atelier de réparation d'Epernay le catalogue des pièces de rechange adressé par le dépôt de Chartres. Ce catalogue était resté chez le Commandant Tricon au Ministère à Paris.

Bref en ce qui concerne l'entretien et l'emploi de ce matériel M. Mignot-Bozerian et moi-même croyons pouvoir avancer qu'il n'y a ni organisation ni direction.

- LOCO-TRACTEURS SILENCIEUX -

Les Allemands disposent de loco-tracteurs silencieux qui leur permettent de pousser jusqu'aux P.C. des Colonels et même des Commandants de Bataillon, et d'éviter ainsi un portage dont tous ceux qui connaissent la vie de tranchée, savent les fatigues et l'usure qu'il en résulte pour la troupe.

Il est scandaleux de songer que l'on vient seulement d'en requisitionner 7 a la Maison Campagne pour le service des tranchées françaises.

Je cite le Colonel Gassouin:

" On ne s'était pas préoccupé jusqu'alors d'avoir des appareils spéciaux s'approchant à petite distance des tranchées. On a songé à faire avec des moteurs d'automobiles quelques locotracteurs de fortune. "

M. Dumesnil a fait remarquer que l'on pourrait requisitionner chez les particuliers 2 ou 300 automobiles munis de moteurs de 30 chevaux.

Il serait intéressant de savoir quelle solution a été donnée à cette suggestion.

La conclusion en ce qui concernait les locotracteurs siégeants a été donnée par M. Massé:

- " Ce qui nous frappe, dit-il, c'est la petite quantité de commandes faites. Elle ne nous paraît pas répondre à un programme. "

- VOIES DE 1 METRE -

En ce qui concerne les voies de 1 mètre aucune commande n'a été faite: on a trouvé suffisamment à l'intérieur, de voies disponibles pour n'en avoir pas à commander.

- CONCLUSION GENERALE -

Le questionnaire que votre Sous-Commission avait adressé au Gouvernement tendait à inviter le G.Q.G. à formuler un plan général de matériel de transport analogue à celui que le G.Q.G. avait formulé pour la fabrication des canons et des munitions.

Les moyens d'attaque mis à la disposition du Général en Chef, écrivions-nous, ne risquent-ils pas d'attacher au sol par des semelles de plomb nos armées de manœuvre ? Et si les moyens de transport mis à sa disposition par le Parlement ne croissent pas de la même proportion, nos munitions, par leur masse même, ne risquent-elles pas de supprimer sa liberté de manœuvre ?

Rendre sa liberté stratégique à l'armée écrasée par le nouvel et colossal train de combat que le pays mettait à sa disposition, telle était notre préoccupation.

Les déclarations du Colonel Gassouin et du Ministre nous ont à demi rassurés.

En dehors des entrepôts de l'intérieur, il a été créé dans la zone des armées trois grands entrepôts dans lesquels nous pouvons entreposer 6 millions de projectiles de 75 et 3 millions de projectiles lourds. Il peut sortir de chacun de ces entrepôts 16 trains par jour. Les trains de munitions sont généralement de 25 à 30 wagons. Ils peuvent loger 250 à 300 tonnes, soit 20 à 25 mille obus de 75. Il peut donc sortir à raison de 16 trains par jour de chacun de ces trois dépôts environ 200.000 obus de 75 soit un total de 600.000 obus.

Il n'est tenu compte dans ce calcul ni des trains de munitions qui peuvent venir directement de l'intérieur, ni des approvisionnements propres aux batteries.

Il semble donc que l'on puisse dire que les 3 ou 4 lignes de reçades qui enveloppent notre front sont bien équipées.

Mais n'aurait-on pas dû faire de nouvelles voies normales comme l'ont fait, en si grand nombre, les Allemands ? Je crois que oui et la bataille de Verdun en fait actuellement la pénible démonstration.

As-t-on suffisamment irrigué notre front en voies de 1 m., de 0,60 et de 0,40 ? Je dis que non et je me permets d'avancer que la démonstration en sera faite le jour où il nous sera donné une carte comparative sincère du réseau de campagne allemand et du réseau de campagne français.

A vrai dire le G.Q.G. s'est efforcé de combler cette lacune par la multiplication des sections d'automobiles. L'automobile a un inconvénient, il exige un nombreux personnel. Le Colonel Gassouin a reconnu que pour transporter 5 millions d'obus par automobiles, il fallait au moins un personnel de 40.000 hommes, et par chemins de fer de campagne 3.000 hommes seulement. Mais l'automobile a l'avantage de se prêter à des combinaisons tactiques plus variées.

La Commission a manifesté sa satisfaction d'avoir vu multiplier les besoins en automobiles. Elle a exprimé son regret, par plusieurs de ses membres, de n'avoir pas vu faire le même effort pour les chemins de fer de campagne et pour les chemins de fer à voies normales.

Le G.Q.G. a vu petit; il n'a pas conçu une organisation de moyens de transport lui permettant de surprendre l'ennemi par la brusque et soudaine accumulation de moyens de combat.

Un tel travail tiendrait du gigantesque.

Notre front n'est pas organisé: son aménagement sera un travail aussi prodigieux que l'est à l'heure actuelle l'organisation en production de guerre de tout l'arrière pays. Et si nous avons posé le problème dans son ensemble, c'est que dans l'organisation offensive de nos 900 km. de front, tout se tient. Le doublement d'une voie ferrée à 30 km en arrière du front et l'aménagement d'une parallèle de départ d'infanterie à 100 m. de l'ennemi ne peuvent être envisagés indépendamment l'un de l'autre.

Il y a quelque chose de déconcertant à prévoir aussi la possibilité de faire glisser parallèlement au front X millions d'obus à les transborder sur des voies étroites, à préparer pour leur emploi l'aménagement de la plus grande partie du front en secteur d'attaque: mais celui qui au début de la guerre eut prévu sa durée, sa consommation en hommes, en munitions, eût-il été écoute ?

Et les grandes victoires de l'Histoire ne sont-elles pas une œuvre d'imagination étonnant l'ennemi, les contemporains, la postérité !

Actuellement le Haut Commandement est prisonnier du terrain. Il ne peut attaquer que sur un secteur, où boyaux, tranchées, abris, téléphones, voies de 0,60, de 0,40 sont préparées d'avance. Il est prisonnier du train de munitions que la France en travail lui fournit chaque jour plus formidable.

Il n'y aura manœuvre que le jour où, libéré de ces deux servitudes par l'aménagement du front et par l'organisation du réseau ferré et routier, et suffisamment pourvu d'artillerie lourde, le Général en Chef pourra mettre en place ses troupes et ses munitions avant que les réserves allemandes ne soient alertées.

Conclusions:

La Sous-Commission des Armements décide à l'unanimité:

Questions - 1^o Demande au Gouvernement le plan dressé par le 2^{ème} bureau du G.Q.G. des voies ferrées normales, de 0,60 et de 0,40 fait par les Allemands, soit en Belgique, soit dans le Luxembourg, soit en pays français envahi.

2^o - Demande si l'on peut affirmer avec certitude que les Allemands n'ont pas de trains équipés en freins continus et sur quels parcours.

Regrets: 3^o La Sous-Commission des Armements regrette que rien n'ait été fait pour préparer le personnel, et la doctrine d'emploi des Chemins de fer de campagne avant la guerre et que trop peu de chose ait été fait depuis la guerre, pour réparer cette lacune.

4^o Elle attire l'attention du Gouvernement sur le médiocre rendement de l'Ecole de Jouy-en-Josas.

5° Elle regrette que l'on n'ait songé à commander des locotracteurs silencieux qu'après 18 mois de guerre.

6° Elle demande au Gouvernement s'il considère que l'on ait eu raison de se contenter pour la défense de Verdun d'un tramway, alors que les Allemands établissaient et utilisaient, pour l'attaque, 14 lignes.

7° Elle demande au Ministre de la Guerre, en ce qui concerne le matériel des voies ferrées de toutes nature d'établir un plan de commandes répondant enfin à une doctrine stratégique d'ensemble.

ARCHIVES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE