

Bien porté le y.
le jour de l'anniversaire

[L'empreinte d'un chien]

ARCHIVES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

DES DÉBATS

CHAMBRE

ЧЕЛПВГІОЕ ІВНІСІЯЕ

CHAMBRE DES DEPUTES

SECRET

- COMMISSION DE L'ARMEE -

21 Mars 1916

-:-:-:-:-

- 3ème RAPPORT -

SUR LES MOYENS DE TRANSPORTS DANS LA ZONE DES ARMEES

MOYENS DE RAVITAILLEMENTS DE LA REGION DE VERDUN:

1° - RAPPORT de Mrs. HENRI PATE et LAURAIN
sur la voie Ste.Menehould-Verdun

2° - RAPPORT de Mrs. SEYDOUX et MIGNOT-BOZERMAN
sur les routes et le ravitaillement par service automobile entre
Bar-le-Duc et Verdun.

3° - RAPPORT de Mrs. RENAUDEL et ABEL FERRY
sur le chemin de fer à voie étroite entre Bar-le-Duc et Verdun et
sur les ponts de la Meuse.

4° - CONCLUSIONS GENERALES PRÉSENTÉES AU NOM DES 3 PRÉCEDENTES
SOUS-COMMISSIONS par M. ABEL FERRY et adopté par la Commission de l'armée
dans sa séance du 21 mars.
~~Il est à la disposition de l'Assemblée Nationale~~

RAPPORT FAIT PAR M.M. HENRY PATE et LAURAIN chargés
D'EXAMINER LA VOIE FERREE DE Ste. MENEHould à VERDUN (ligne
N° 4), ET LES MOYENS EMPLOYÉS (Voie de 0.60) POUR LE RAVITAIL-
LEMENT DES TROUPES ENGAGEES DANS LA BATAILLE DE VERDUN.

-:-:-:-:-:-

I - SITUATION AVANT L'ATTAQUE ALLEMANDE

La ligne 4 présente deux saillants qui ont été bom-
bardés dès le début des opérations: à Suippes et à Aubreville.
Le trafic malgré cela n'a jamais été interrompu.

Au delà de Ste. Menehould sur la ligne à voie norma-
le (deux voies) circulaient 48 à 52 trains par jour.

Un train de ravitaillement en vivres transporte de
250 à 300 tonnes.

Un train de ravitaillement en munitions a un rende-
ment beaucoup plus grand.

Dès le mois de Novembre 1914 des dispositions furent
prises, à cause du bombardement de la ligne à Aubréville. A
ce moment là la décision fut prise de ne faire passer les trains
que la nuit seulement; ce qui diminuait le rendement de la voie.

Malgré cela dans un sens circulaient trois trains à
l'heure - Dans une nuit de durée moyenne, 24 trains passaient.

Cette obligation de passer à Aubreville pendant la
nuit avait conduit à envisager deux moyens de remédier à cette
situation:

1°) Déviation de Clermont à Dombasle à voie normale.

2°) Etude d'une voie de 0.60 de Clermont en Argonne

à Dombasle.

I^o -DEVIATION CLERMONT à DOMBASLE à VOIE NORMALE:

L'idée de cette déviation à voie normale s'est posée le 29 janvier 1915. Partant de la ligne Ste. Menehould-Verdun, à 1 km. au-delà de Clermont en Argonne cette ligne devait passer par Auzéville, Ippécourt et remontait par Rampont rejoindre la ligne 4 à Blercourt. Cette déviation avait une longueur de 27 kilomètres et exigeait 3 mois de travaux, un travail d'art d'une hauteur de 8 m. près du moulin de Rampont. Pour la construction de cette voie dans le délai indiqué, 16 compagnies du 5ème Génie était nécessaires.

La direction de l'arrière n'a pas fait construire cette voie; c'était, a-t-elle dit, un très gros travail, nécessitant un travail d'art et difficile à exécuter sur un terrain argileux, et d'autre part il n'y avait pas, suivant elle, intérêt à faire cette déviation si on pouvait remplacer momentanément la voie ferrée entre Clermont et Blercourt par une voie de 0.60.

Il est regrettable que la Direction de l'Arrière n'ait pas donné suite à ce projet. Le Commandement, s'il s'était montré prévoyant, aurait dû ordonner la construction de cette déviation.

En effet la voie de 0.60 n'a pas le même rendement qu'une voie normale; il y a une grande différence, et ne sert pas ou peu pour le transport des troupes. Si la voie normale avait été mise en construction au moment où elle fut projetée, elle aurait été terminée fin Mai 1915, soit 8 mois 1/2 avant l'attaque allemande du 21 février 1916. Cette constatation se

dispense de commentaires.

2° - ETUDE D'UNE VOIE DE 0'60 de Clermont en Argonne
à Dombasle :

Le projet de la déviation (voie normale) abandonné, la construction d'une voie de 0.60 de Clermont à Dombasle fut envisagée. Le tracé prévu partant de Clermont passait par Auzéville Brocourt pour aboutir à Dombasle; soit 16 kilomètres: même distance que la voie normale existante.

Cette voie de 0.60 devait avoir pour but de transporter à Dombasle les vivres ou munitions transbordées à Clermont des Islettes.

Le rendement de la voie de 0.60 est faible. Une rame (en général 4 wagons) transporte 20 tonnes. Il faut 12 trains de 0.60 pour transborder un train à voie normale puisque ce dernier est de 250 tonnes.

Tels étaient les projets envisagés au moment de l'attaque du 21 février.

II- SITUATION DEPUIS L'ATTAQUE DU 21 FEVRIER 1916

Au moment de l'attaque il n'existeit donc pour le ravitaillement de l'armée de ce côté qu'une voie normale bombardée, utilisable seulement la nuit et un projet de construction de voie de 0.60 pour le transbordement des vivres et munitions de Clermont à Dombasle;

I° - Voie normale

Du 21 au 22 février la ligne Ste.Menejould-Werdun a été fortement détériorée à Aubreville. Malgré cela dans la nuit le Génie a pu faire passer 2 rames: une 3ème a déraillé;

la locomotive s'est ensablée d'où obstruction complète de la voie.

Au moment de cette interruption il y avait encore du côté de Verdun 700 à 800 wagons, 25 à 30 locomotives, un train de 305, un train de 24, un train de 200 et un de 155.

Il n'y eut jamais d'accalmie dans le tir de l'artillerie ennemie. Les coups fichaient dans la direction de Vauquois et la zone de tir était Courcelles-Parois.

Le génie a fait une déviation autour de la locomotive ensablée pour pouvoir faire passer le matériel qui se trouvait sur la partie de la ligne Aubreville-Verdun. Ce n'est que dans la nuit du 3 au 4 Mars que nous avons pu ramener 22 machines. La dernière qui devait passer cette nuit-là - une machine de 5.000 kg - en raison de la faible courbe de la déviation a déraillé. D'où deux machines obstruant la voie.

Le génie a alors fait une 2ème déviation et dans la nuit du 7 au 8 il a pu ramener vers Ste. Menhould 296 wagons, dans la nuit du 8 au 9, 130 wagons, dans la nuit du 10, la pièce de 305 et le groupe de 24.

Depuis notre visite, d'autres wagons ont été ramenés et dans la nuit du lundi 13 au mardi 14, un train a pu passer.

La machine de 5.000 kg est sur ses roues et sur sa voie: la déviation pour la remettre sur la ligne est faite. Le génie ne s'est pas pressé de la retirer afin de ne pas donner l'éveil à l'ennemi. Les deux machines laissées sur la voie en détresse pouvaient faire supposer aux avions allemands que notre voie normale était inutilisable. A l'heure où nous écrivons

ce rapport la machine de 5.000 est sauvée.

Maintenant la voie est complètement réparée et la nuit les trains peuvent passer. Il ne passe pour l'instant par Aubreville aucun train de ravitaillement; mais si besoin en était la chose est possible. Pour renforcer nos moyens d'action l'ordre a été donné de faire une voie normale (déjà commencée sur 3 kilomètres) partant de Revigny, passant par Sommeille Nettancourt, Laheycourt, Lisle en Barrois, Vaubécourt et Fleury sur Aire, pour de là se prolonger vers l'Est ou vers le Nord: vraisemblablement vers l'est; soit un tracé de 32 kilomètres. La ligne aura une seule voie: les travaux sont commençés depuis 8 jours, et par un beau temps ils peuvent être achevés en trois mois.

A l'heure actuelle par la voie normale il arrive aux Islettes: 2 trains, soit..... 500 tonnes
à Clermont en Argonne, 4 trains, soit.. 1.000 -
plus un train de munitions, soit..... 400 -

Soit au total..... 1.900 tonnes.

Le Commandement ne demande pas à la voie tout ce qu'elle pourrait donner. La Direction de l'arrière prétend qu'elle pourrait assurer le transport de 2.500 tonnes sous réserve du dégorgement par les chantiers de débarquement aux Islettes et à Clermont en Argonne.

2° - Voie de 0.60

Le projet préparé par le D.A. avant l'attaque comme il a été dit ci-dessus dans le Chapitre I^o est exécuté. Il est

même complété. La carte ci-jointe en donne le détail. Nous avons constaté la bonne marche des travaux en cours pour amener la voie de 0.60 jusqu'à Blercourt. Les travaux doivent être terminés actuellement, ils devaient l'être mardi dernier 14 Mars 1916.

Au lieu d'avoir deux transbordements l'un à Clermont, et l'autre à Dombasle d'où les munitions ou les vivres gagnaient Blercourt et Verdun par voitures, il n'y a plus qu'un transbordement à Clermont.

Par cette voie de 0.60 on transporte en travaillant pendant 24 heures: 480 tonnes de vivres ou 960 tonnes de munitions.

Etat du Matériel - Le matériel est suffisant. Les locomotives commencent à être fatiguées. Il y a assez de rails pour les travaux commencés. Pour exécuter ceux qui sont prévus pour le 10ème Corps, il ne sera pas suffisant. Il faut donc prévoir l'envoi ~~d'un~~ nouveau matériel à cet effet. La pose de la voie de 0.60 est de 3 kilomètres par jour.

• • •

- CONCLUSION -

Il y a un fait certain c'est qu'avant l'attaque allemande du 21 février rien n'avait été fait. Nous ne saurions trop blâmer ce manque d'organisation et de prévoyance qui aurait pu être cause d'un désastre pour notre armée. Il y a des

responsabilités à établir. Des sanctions devront être prises sans faiblesse contre les coupables qui, soit par négligence, soit par ignorance n'ont pas prévu la préparation de ces voies de ravitaillement qui sont la base même de la résistance.

Depuis le 21 Février tout a été organisé d'une façon parfaite; le ravitaillement est assuré; le matériel, les munitions, les vivres, les troupes arrivent à temps. Nous avons été agréablement surpris et nous ne pouvons qu'adresser nos félicitations à tous ceux qui ont contribué à réparer les terribles fautes du passé.

Notre admiration va sans réserves à ces cheminots qui sous la mitraille ont sauvé le matériel qui était resté à Verdun ou sur la ligne d'Aubreville à Verdun, à ces troupes du génie qui sans répit, avec un courage remarquable ont réparé la voie normale, assuré le passage des trains dans des conditions extrêmement difficiles, aux officiers commissaires de gare, aux chefs de gare qui sont restés à leur poste, refusant d'être évacués, au personnel et aux chefs de la voie de 0.60 qui ont fait preuve d'une activité surprenante.

Tous ces officiers, tous ces soldats, tous ces cheminots ont permis pour cette région le ravitaillement des troupes; ils auront largement contribué à la victoire.

Nous ne parlons pas dans ce rapport de ce qu'il aurait fallu faire, des mesures à prendre pour tout le front, de l'importance des chemins de fer, tant pour l'attaque que pour la défense.

Nous résumons ainsi les observations que nous avons

pu faire pendant notre mission:

Rien n'avait été fait avant la grande bataille.

Tout a été improvisé depuis et merveilleusement organisé.

L'héroïsme rare de nos soldats et de leurs officiers; le talent du chef qui les dirige depuis le 26 ont permis la résistance.

Mais si le haut Commandement avait fait preuve de prévoyance et de méthode, quelle situation critique évitée, que de vies épargnées !

L'étude que nous avons commencée devra se poursuivre sur tout le front, afin de voir ce qui a été fait pour assurer partout non seulement le ravitaillement des troupes, en vivres et en munitions mais aussi le transport du matériel, et le déplacement rapide de nos grandes unités.

- :-:-:+:-:-:-:-

ARCHIVES DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Le 16 mars 1916.

RAPPORT PRÉSENTE PAR Mrs SEYDOUX ET MIGNOT-BOZERIAN SUR L'ETAT
DES ROUTES ET L'UTILISATION DU MATERIEL AUTOMOBILE DANS LA REGION
DE VERDUN,

La région de Verdun est ravitaillée en matériel et munitions par les gares de Bar-le-Duc et de Baudonvillers en personnel par la gare de Longeville et les stations de la voie ferrée Revigny Bar-le-Duc.

Le réseau routier qui dessert les différentes gares et stations est divisé en 6 cantons routiers dirigés chacun par un officier. 2.000 cantonniers travaillent à l'entretien des routes et 130 voitures routières (sur les 600 des armées) assurent le transport des matériaux nécessaire. La presque totalité des cailloux est trouvée sur place la qualité en est médiocre, on supplée à la qualité par la quantité.

Le service automobile jusqu'au 10 Février 1916 ne comprenait que les voitures affectées à la région fortifiée de Verdun mais le réseau automobile du G.Q.G. qui n'a pas d'affectation spéciale et dont les différentes unités se trouvaient reparties sur le front fut amenée dans la région de Verdun entre le 10 et le 20 février.

La réserve générale a été renforcée par différents groupements prélevés dans d'autres régions et de plus les corps d'armée qui sont venus renforcer ont amené partie des groupes automobiles appartenant aux armées dont ils étaient détachés.

Au total à l'heure actuelle (14 Mars) 52 groupes automobiles assurent le service dans la région de Verdun disposant d'environ 6.000 voitures camions soit un peu moins du 1/10ème des ressources totales de l'Armée.

1/3

La capacité de transport est par jour de 3.600 tonnes de matériel et de 24000 hommes de troupes. Ces derniers peuvent être transportés d'un seul coup. En plus les voitures sanitaires peuvent transporter 2.000 blessés couchés par jour et ne sont pas comprises dans le total de voitures précédent énoncé.

La route de Bar-le-Duc à Verdun supporte sur un parcours de 60 kilomètres environ la totalité de l'effort et a été réservée exclusivement aux transports par camions-automobiles.

Une première constatation s'impose c'est l'excellent état dans lequel se trouve cette route malgré le trafic intense qui lui est imposé. Il passe en effet dans chaque sens une voiture toutes les 51 secondes soit dans les deux sens 1 voiture toutes les 25 secondes 5. De plus la période du 21 février au 14 Mars a comporté plusieurs alternatives de neige, pluie, gel et dégel, conditions très défavorables.

A chaque extrémité du parcours un circuit organisé permet d'éviter les embûches qui seraient occasionnés par le demi tour sur la route même. La circulation n'est donc interrompue à aucun moment et coule en quelque sorte régulièrement comme une rivière.

Les routes avoisinantes sont réservées en principe aux convois hippomobiles, néanmoins les convois automobiles empruntent parfois ces routes pour aller chercher des troupes au cantonnement dans des localités situées de chaque côté de l'artère principale ou transporter les munitions dans les dépôts situés à proximité.

L'état des voies secondaires bien que moins parfait que celui de l'artère principale est encore très suffisant.

Nous avons eu l'occasion d'assister à un transport de munitions ainsi qu'à un transport de matériel de 75 par convoi automobile. Chaque camion charge une pièce de 75 ou 3 caissons. Une grande quantité de matériel de remplacement avait déjà été transportée par ce moyen.

Dans les quelques parcs visités la réserve de projectiles de tous calibres était très importante et susceptible d'après les renseignements recueillis de parer aux besoins pendant 7 jours environ.

Des parc automobiles situés à l'arrière, Bar-le-Duc, Chavannes, Nancy, Châlons la Cote assurent la réparation du matériel.

Des dépôts de matériel sont constitués à Troyes et à Dijon.

Un certain nombre de groupements et de groupes entretiennent et réparent leur matériel, la durée d'indisponibilité des camions est réduite ainsi de 15 jours à 3 jours.

De l'avis de tous les chefs de groupes consultés il serait désastreux pour le matériel qui leur est confié de faire de nouveaux prélèvements d'ouvriers spécialistes. Ils ont le strict minimum et lorsqu'un ouvrier est indisponible ils ne peuvent le remplacer avec leurs propres ressources. La diminution des ouvriers se traduirait par une usure rapide et une moins bonne utilisation du matériel.

L'effort fourni par les conducteurs de camions est considérable pendant la période du 21 Février au 13 Mars ils ont marché toutes les nuits avec un repos de 3 à 4 heures par 24 heures et l'obligation d'assurer l'entretien du matériel. Leur moral est excellent car ils se rendent compte de l'importance du service dont ils sont chargés et les combattants sont unanimes à admirer leur attitude même sous le bombardement.

Le matériel automobile bien entretenu se comporte admirablement

La seule critique à formuler concerne la mauvaise qualité des bandages caoutchoutés fournis récemment par les maisons Goodrich, Torrilhon et Bergougnan. Ces bandages ont remplacé les bandages américains des camions White à 2 tonnes dont la durée correspondait à un parcours de 18 à 20.000 Kilomètres les nouveaux bandages ne sont utilisables que pour un parcours de 2.000 Kilomètres environ.

Au nom de la Commission de l'Armée votre Sous-Commission a dé-

S : 2

jà signalé tout particulièrement ce défaut au S/Secrétaire d'Etat aux munitions en lui demandant de prendre les mesures les plus énergiques pour remédier au défaut constaté et rechercher les responsabilités.

En résumé le service automobile organisé dès le début de la guerre s'est développé d'une façon normale et logique pour suppléer à l'insuffisance des transports par voie ferrée. Après avoir fonctionné au moment des attaques de Perthes en Novembre 1914, sur l'Yser en Février, Mars 1915 en Artois en Mai 1915 en Champagne en Septembre et Octobre 1915 il prouve par les résultats qu'il obtient actuellement dans la région de Verdun combien il sait se plier aux circonstances et combien son utilisation s'adapte avec une grande facilité à une situation donnée.

Il faut rendre hommage aux hommes qui l'ont organisé, développé et qui auteurs d'une doctrine contribuent dans une très large mesure à la défense nationale.

Albert Seydoux.

ARCHIVES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

III

La S/Commission composée de Mrs. RENAUDEL et A. FERRY avait été chargée d'étudier le RAVITAILLEMENT DE LA R.F.V. par le CHEMIN DE FER A VOIE ETROITE CONNU SOUS LE NOM DE MEUSIEN, ainsi que les PONTS SUR LA MEUSE ENTRE St. MIHIEL ET VERDUN.

• • •

Nous y avons consacré quatre jours complets et nous croyons pouvoir vous rappeler les résultats d'une enquête poussée sur place aussi à fond que possible .

La Commission verra par l'énumération détaillée et datée des travaux exécutés aussi bien sur les ponts de la Meuse que sur le Meusien, qu'après un premier effort fait au courant de l'hiver 1914 1915, le Haut-Commandement semble s'être tenu pour satisfait.

Les travaux actuellement exécutés et qui sont poussés avec une merveilleuse vigueur datent tous de l'offensive allemande sur Verdun.

Après avoir étudié le Meusien nous avons cru devoir pousser nos investigations sur le réseau à voies normales qui dessert la R.F.V. et jusqu'à la gare régulatrice de Troyes.

Le Meusien est un petit chemin de fer à voie d'un mètre qui se nourrit par deux artères, à la grande voie normale de Bar-le-Duc Ces deux artères partant l'une de Bar-le-Duc, l'autre de Revigny, se réunissent à Rambercourt. De Rambercourt part une voie vers Verdun.

Pour étudier le Meusien il faut distinguer 3 périodes: la 1^e correspond à la période de paix, la 2^e à la préparation d'offensive de Woëvre en Février Mars 1915, la 3^e période enfin date de l'offensive allemande sur Verdun Février Mars 1916.

• •

1re Période.- Le débit de paix du Meusien était de 400 tonnes environ.

L'autorité militaire en prit possession le 1^{er} décembre 1914.

2ème Période. Post-Bellum, mars 1915.

Le débit est porté à 1.200 tonnes de ravitaillement ~~en vivres~~, c'est à dire de matières peu pondéreuses.

Cet accroissement avait été obtenu: d'une part par une amélioration du matériel roulant, d'autre part par des travaux exécutés sur la voie: 1° des locomotives malheureusement de types différents, des wagons ayant malheureusement des attelages différents, requisitionnés sur nos lignes de l'intérieur avaient complété ce matériel primitif de la Compagnie.

2°. La gare de Bar-le-Duc avait reçu 2 voies de Transbordement nouvelles; la gare de Revigny avait été améliorée d'une part par un faisceau de triage comprenant 10 voies normales de 600 mètres chacune et d'autre part par un dépôt de voie de 1 mètre. L'amélioration de ces deux gares avaient accru les facilités de transbordement.

En outre il avait été créée 8 gares de ravitaillement: Pierrefitte, Chaumont, Beauzée, Heippes, Suoilly, Lemnes, Dugny, Nixeville, plus Souhesmes, comme gare d'évacuation des blessés, ces gares étaient situées de façon à ravitailler les corps d'armées cantonnés parallèlement à la Meuse de Saint-Mihiel à Verdun.

Quant à la voie elle-même elle subit les améliorations suivantes: 10 ou 12 croisements supplémentaires avaient été faits sur la ligne.

Celà avait permis de tracer un cadre à 36 marches mais dans les quelles on ne faisait passer en fait, que 25 marches de trains.

D'autre part on avait fait en prévision de la coupure, par le canon ennemi, de la ligne à Nixeville, un embranchement sur Dugny et une gare à Dugny.

Ces diverses modifications donnèrent comme nous l'avons dit des possibilités de ravitaillement en vivres de 1.200 tonnes.

Il ne fut après l'échec de l'offensive de Woëvre presque rien entrepris de nouveau. On se contenta entre Revigny -Rambercourt, de remplacer vers la mi novembre les rails qui étaient de 15 Kilogs, par des rails de 25 Kilogs afin d'accroître le débit de ce tronçon. On sait que les Commissions du Budget et des Armements pendant l'été et vers le milieu de l'hiver ainsi que de nombreux parlementaires réclamèrent la création d'une voie normale. Le G. Q. G. s'y refusa.

Il se refusa également et à plus juste titre au doublement de la voie du Meusien, celle-ci eut couté autant que la voie normale et n'eut pas à beaucoup près obtenu le même tonnage.

3ème Période 21 février 1916.

L'offensive allemande sur Verdun se déclanche le 21 février.

Du 21 février au 16 mars, le débit est progressivement porté de 1.200 tonnes à 1.500 tonnes; à partir du 15 mars il atteindra 1.800 tonnes et le 20 on aura de 1.900 à 2.000 tonnes de ravitaillement en vivre.

Cet accroissement proviendra de multiples causes: les travaux exécutés permettront, à partir du 15, de faire passer des rames de 80 tonnes au lieu de rames de 70 tonnes.

Depuis le 5 mars la ligne a été doublée entre Vaubécourt et La Vaumarie, cela permet au ravitaillement qui se fait dans la région de Pierrefitte et de Chaumont de se faire depuis Revigny sans emprunter le rail Verdun Bar-le-Duc. Enfin profitant de la large infrastructure du Meusien entre Beauzée et La Vaumarie, on va accroître jusqu'à Beauzée le débit de cette ligne.

Entre Rambercourt, Bar-le-Duc et Rambercourt Revigny, la voie

continue d'être unique.

Trois voies étroites de garage ont été créées depuis le 21 février. L'estacade de Layécourt a été également achevé depuis le 21, enfin la gare de Revigny à partir du 15 mars pourra donner quelques trains supplémentaires.

Chacune des améliorations exécutées se fait au jour le jour sentir, dans le débit de la ligne, c'est ce qui explique l'ascension ~~étonnante~~ du tonnage du 21 février au 20 mars.

Dans chacune des 8 gares du Meusien, il a été crée un magasin pour y débarquer le contenu des trains, dès qu'ils arrivent; ces magasins peuvent contenir 1 jour de vivres.

Cette excellente mesure a supprimé la gène qui résultait du transbordement à heure fixe des vivres des wagons dans les camions.

En prenant le débit du jour auquel nous écrivons qui est actuellement de 1.600 tonnes, le Meusien nourrit 230.000 hommes et 95.000 chevaux.

Nous tenons à rendre hommage à l'effort local qui a été fait. Les employés du Meusien ont, au péril de leur vie, sauvé le matériel des ateliers de réparations qui étaient à Verdun.

Ils ont fourni et ils fournissent encore un extraordinaire effort de travail. Les chefs, officiers de réserves ou officiers d'active, rivalisent visiblement d'ingéniosité, de dévouement, de compétence et chacun, comme partout en France à l'heure présente, fait la preuve de cette extraordinaire bonne volonté qui mieux organisée devrait être une inépuisable source d'action et de succès.

Car à lire ce rapport je devine que nos collègues devront dire: c'est très bien, mais pourquoi si tard.

Chemin de fer à voie normale.

Ils se seraient posé avec plus de force encore cette question, s'ils s'étaient trouvé comme nous en présence d'une voie normale commencée depuis le 1^r mars et n'ayant encore d'établi qu'une plate-forme de 3 Kilomètres. On pousse la voie avec énergie: on pose le rail à mesure que le travail avance: il n'en faudra pas moins deux et trois mois pour l'achever. Elle n'est qu'à une voie: il serait désirable qu'elle fut doublée.

Ainsi il a fallu l'offensive allemande pour que le Haut-Commandement se décida d'une part à accroître le débit du Meusien, d'autre part à créer la voie normale si souvent réclamée. Le Kromprinz a obtenu en 4 jours du G.Q.G. ce que les Commissions parlementaires n'avaient pu obtenir..

ARCHIVES DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Ponts.

Défendre un saillant, une rivière débordée à dos est l'exemple classique d'une situation militaire difficile.

Avant la guerre il existait 6 ponts à Verdun:

Thierville, extérieur à Verdun

La Galavaude intérieur "

Pont-Chaussés " "

Pont- Beaurepaire " "

Pont-Neuve " "

Pont de l'usine électrique"

Pont Belleray au sud de Verdun

Pont Dieue " " "

Depuis Aout 1915 jusqu'au 21 février il a été fait

Un pont à Haudainville,

Deux ponts à Villers, dont l'un est l'ancien pont rétabli.

Deux ponts à Tilly
~~Un pont à Marchais-en-Brie~~ (id.)
Un pont à Troyon.

Soit 9 ponts avant la guerre et 7 ponts depuis.

Des passerelles d'infanterie ont été établies tous les 500 mts.

Les camions des munitions, comme les pièces lourdes d'artillerie ne peuvent passer que sur les ponts existants avant la guerre: l'Armée du Général Pétain a commandé dans ce but 5 ponts sur pylô pouvant supporter les plus lourdes charges: notre collègue Renaudel ainsi que moi-même nous sommes engagé à signaler au Gouvernement l'importance qu'il y aurait non seulement à donner satisfaction aux demandes formulées par l'armée Pétain mais encore à multiplier, dans la mesure des disponibilités, les moyens de passage par pont sur pylô sur la Meuse.

L'artillerie légère a actuellement 27 ponts à sa disposition, 9 autres sont en construction; ~~des passerelles d'infanterie ont été créées tous les 500 mètres.~~

C

Les mines que les Allemands immangent à Saint-Mihiel sont arrêtées par le barrage de Maizay et se perdent dans les nombreux dépours de la rivière dont les hauts fonds font barrage permanent.

L'artillerie ennemie n'a pas pu détruire un seul pont: J'avais déjà constaté le même fait à Nieuport: l'étroit ruban que présente un pont, la difficulté qu'il y a à mettre ses piles hors d'usage rendent à peu près vaine et illusoire la destruction des ponts par le canon à longue portée.

En résumé: situation satisfaisante en ce qui concerne nos moyens de passage sur la Meuse.

Il n'en est pas moins vrai qu'ici encore la plus part des progrès réalisés datent de l'offensive allemande.

ARCHIVES DE L'ASSEMBLEE NATIONALE



Organisation du service de l'arrière de la zone de Verdun.

La régulatrice de la région de Verdun est la gare de St. Dizier elle sera bientôt organisée de façon à pouvoir débiter 700.000 hommes.

Troyes qui pendant le 1^{re} offensive de Champagne avait débité 450.000 hommes, grâce à de nouveaux faisceaux de voies de triage a pu en septembre débiter 800.000 hommes: la moitié de l'armée française pourra donc être ravitaillée par ces deux régulatrices voisines.

Monsieur Renaudel et moi-même avons visité les raccords exécutés autour de Saint-Dizier pour permettre aux courants passants par Troyes de n'en pas traverser la gare: la pluspart de ces travaux avaient été faits avant la guerre par application des plans successifs de concentration.

Le réseau de raccord ainsi fait permet:

1/ -Un courant: Paris-Troyes.

Sens-Troyes

Troyes-Châlons

2/ " St. Florentin-Troyes

Troyes-Belfort

Troyes-Briennes.

3/ " Sens-Châlons

Sens-Troyes (supplémentaires)

4/ " St. Florentin-Briennes

St. Florentin-Belfort.

Des travaux ont en outre été exécutés pour permettre aux gares limitrophes de la zone de l'intérieur, le garage du matériel venant de la zone des Armées. Besançon, Gray, Is-sur-Tille ont été dans ce but l'objet de travaux importants. (voies de garages)

Transport des munitions.

Nous nous étions lors de notre premier rapport à la S/Commission des Armements préoccupés de connaître comment le G.Q.G. pensait loger et transborder les formidables accumulations d'obus du au travail de nos usines après l'audition du Colonel Gassouin, nous nous sommes tenus pour satisfaits et l'enquête que nous avons menée avec Monsieur Renaudel dans l'un de ces dépôts a achevé de nous convaincre que le Haut Commandement pouvait à sa volonté faire glisser parallèlement à son front les millions d'obus que consomme une bataille moderne.

Nous avons été frappés de la rapidité avec laquelle peuvent se faire les envois de munitions: un train de 75 peut partir, 25 minutes après la réception de l'ordre d'envoi: et l'ensemble des dépôts existants actuellement sur le front peut débiter 200.000 75 par jour.(1)

Bref si nous résumons en une phrase nos constatations, nous dirions: La zone arrière du service des étapes qui dessert la région de Verdun est bien organisée: la zone avant de cette même région, avant l'offensive allemande, l'était moins et l'était peu.

Renaudel —
Abel Ferry —

(1). Nous ferions peut-être une seule réserve, au point de vue de la sécurité,: les magasins nous ont paru un peu proches les uns des autres.

IV

CONCLUSIONS GENERALES présentées par M. Abel FERRY au nom des trois Sous-Commissions.

L'organisation de l'ensemble de nos moyens de transport dans la zone des armées est fonction de la forme en équerre prise par le front après les batailles de la Marne et de l'Yser.

L'ennemi détient la plus riche partie de notre réseau du Nord; ce réseau lui offre des facilités de transport en lignes intérieures qu'il a encore améliorées.

Quant à l'armée française, elle possède quatre lignes de rocade qui courent parallèlement à nos tranchées: Sur chacune de ces lignes passe un courant de transport indépendant des trois autres

Chacune de ces lignes à voie double peut assurer le transport de près d'une division par jour; c'est donc en chiffre rond un peu moins de deux C.A. par jour que notre réseau peut débiter; de nombreuses lignes perpendiculaires à notre front permettent un regroupement assez aisément des unités.

On sait l'emploi qu'a fait de ces quatre lignes de rocade le 4ème Bureau du Grand Etat-Major pour la bataille de la Marne et pour ce qu'on a appelé la course à la mer.

On nous a donné l'assurance que chaque fois qu'une unité était mise au repos, son enlèvement était étudié et

prévu de telle façon qu'il put commencer de s'exécuter six heures après l'ordre de départ.

Lorsque les fronts se sont figés le G.Q.G. s'est trouvé en présence d'un double problème:

Fallait-il créer de nouvelles lignes de rocade ?

Fallait-il se contenter d'améliorer le réseau existant ?

C'est cette deuxième solution qui prévalut.

Le Colonel Gassouin a exposé à la Sous-Commission des Armements que pour des travaux de grande envergure le 4ème Bureau de l'E.M.G. avait manqué de main-d'œuvre: nous avons répondu qu'il fut tout au moins une époque où nos dépôts regorgeaient d'hommes inutilisés; c'est là une question de responsabilité gouvernementale: s'il en fallait tirer une conclusion, ce serait celle que nous redisons et répétons sans cesse et sans résultats: on ne fait pas conduire la guerre par deux gouvernements.

Le G.Q.G. s'est donc contenté d'améliorer l'outil qu'il avait entre ses mains. Le réseau de l'Est militairement perfectionné depuis 1870 par les travaux consécutifs à 17 plans de concentration était un bel instrument militaire: le réseau du Nord un bel instrument commercial.

Les efforts du service de l'arrière tendirent à le rendre plus souple et plus maniable: une ~~quarxxaxxxdxxmikkexx~~

quarantaine de millions⁽¹⁾ y furent employés: ~~une~~ quinzaine
de mille ~~XX~~ sapeurs y travaillèrent.

Que valent ces améliorations ? Le Colonel Gassouin a donné leur liste à la Sous-Commission des Armements: elle comprend 6 à 700 rubriques: ce sont pour la plupart des faisceaux de triage pour faciliter le fonctionnement des régulatrices, des moyens de débarquement pour faciliter le transport des troupes, des raccords pour éviter les rebroussements, des garages pour loger les munitions, des appareils de signalisation⁽²⁾ etc.

Il résulte de notre enquête comme des déclarations du Colonel Gassouin à la Sous-Commission des Armements, que le débit du réseau qui enveloppe nos lignes de combat s'est de ce fait considérablement accru.

Une évaluation précise du rendement de ces centaines de travaux de détails est impossible à chiffrer: ces innombrables mises au point de la machine ferrée parlent moins aux yeux que des traits sur la carte figurant des lignes nouvelles: il y aurait pourtant injustice à les ignorer ou à les dédaigner.

En fait notre réseau ferré dans son état actuel permet des concentrations plus soudaines que celles qui ont été jusqu'ici exécutées pour chacune de nos attaques: il permet de nourrir abondamment la bataille en munitions. Notre réseau permet donc la manœuvre.

Le réseau secondaire de voies de 0,60 et de 0,40 qui sert

(1) - La somme de ces améliorations, étant donné d'une part que la main-d'œuvre est pour rien, mais d'autre part que des matières premières prévues sont chères, est à peu près impossible à chiffrer avec exactitude.

(2) - Voir mon 2ème rapport sur les voies ferrées.

à amener les munitions des voies normales aux batteries et aux tranchées est moins bien aménagée ainsi que nous l'avons démontré dans notre second rapport: la simple lecture de la carte des voies de 0,6 de notre front fait apparaître ce contraste: certains fronts comme celui de l'offensive de Champagne sont bien fournis: certains réseaux comme celui de la place forte de Verdun, prévu pendant la paix et amélioré pendant la guerre sont bien garnis: par contre le réseau du sud de la Woëvre apparaît dégarni comme un arbre déchiqueté par les obus: le réseau de Lorraine est pauvre.

La Commission des Armements a dégarni réclamé des commandes plus fortes en voies de 0,60 en voies de 0,40: le G.Q.G. les a faites trop faibles: croirait-on qu'à l'heure présente il a peine à "placer" près des armées son stock, pourtant si pauvre, de voies de 0,40: la mode n'y est pas encore: Oh! lenteur de l'expérience: une volonté forte et ordonnée devrait en imposer l'emploi.

Je sais bien que grâce à son entreprise de transport automobile le G.Q.G. peut ravitailler la moitié de l'armée française à 100 Km. de la voie ferrée: c'est là un résultat qui par son exécution comme par sa ^{conception} pensée générale fait honneur à ses créateurs: l'Automobile a sauvé Verdun.

En cas d'offensive si le terrain d'attaque est suffisamment fourni en routes, le service automobile peut largement contribuer à assurer la liaison entre la voie ferrée et la troupe assaillante.

Aménagement du terrain.

Reste l'aménagement du terrain d'attaque: à ce point de vue, nous avons dit souvent: Notre front n'est pas organisé, ni défensivement, ni offensivement selon une prévision coordonnée.

En Argonne ce ne fut qu'après les attaques de Kromprinz en juillet 1915 que l'on s'aperçoit que cet important secteur manquait d'organisation défensive.

A Verdun! nos collègues ont encore dans l'oreille l'accent frémissant des paroles prophétiques du malheureux Colonel Driant: Allez y voir, disait-il, venez y voir".

Il semble bien qu'il y avait à Verdun absence de seconde et de troisième ligne comme il y avait pénurie de moyens de transport: on s'est débrouillé! et il faut remercier les exécutants soldats de l'avant et automobiliste du service de l'arrière:

Il n'y avait pas manque absolu de prévision: il y avait seulement prévision courte et demi-préparation.

Cette absence de colossal dans les vues d'avenir de cette guerre, c'en est toute l'histoire depuis bientôt deux ans.

La vision ne s'est élargie que là où le Parlement a porté son contrôle et son autorité.

Contrôle parlementaire: l'artillerie lourde et les munitions.

" " la fabrication des tubes de 75.

" " le fusil.
" " les effectifs.
" " encore inachevé et en action: les engins
de tranchées

" " en gestation: les moyens de transport.

Notre œuvre resterait inachevée si nous ne savions obliger le Haut-Commandement à pourvoir, tout son front, d'organisations défensives ~~tant~~ ~~que~~ offensives.

En quoi consiste ce qu'on est convenu d'appeler assez improprement la percée? A créer, par le refoulement de l'ennemi hors de la zone de ses organisations fortifiées, une ou deux ailes par lesquelles nous puissions l'attaquer sur un de ses flancs et manoeuvrer.

Or, toutes les expériences d'attaques françaises aussi bien que d'attaques allemandes poursuivies depuis 15 mois, montrent que le

succès de ces attaques est proportionné à l'effet de surprise obtenu. Les Allemands en mai 1915 en Artois, en septembre 1915, en Champagne comme nous même en février 1916 à Verdun, n'ignoraient pas les préparatifs d'attaque exécutés par l'adversaire: mais les uns comme les autres étaient ignorants de la date et de la puissance des moyens d'attaques de l'assaillant: il y eut donc, sinon surprise stratégique, du moins dans les trois cas, surprise tactique.

Pour les uns comme pour les autres il y eut succès dans la mesure où il y eut surprise: Ce succès cessa et les pertes pour l'assaillant commencèrent lorsque les réserves du défenseur arrivèrent.

L'avance allemande du 21 au 24 Février à Verdun ne pu pas plus être exploitée que les succès français du 9 mai à Saint-Vast et du 25 Septembre en Champagne.

"La surprise peut-elle être tentée?

"Le G.Q.G. l'a cru, écrivions-nous dans notre rapport de Novembre 1915, lorsqu'il tenta avec trois corps soudainement amenés la réduction de la hernie de St. Mihiel: malheureusement le sol marécageux propre à la Woëvre au printemps et l'absence de toute préparation du terrain d'attaque firent échouer notre offensive. Par contre les attaques inopinées des allemands, à la tranchée de Calonne, enlevèrent nos premières positions. En Argonne le 13 juillet, il n'y eut dans l'axe de la Haute Chevauchée, entre eux et Ste. Menehould, de 11heures du matin à 4 heures du soir que six compagnies lancées en contre-attaque, s'ils avaient eu le dessein de faire autre chose qu'une démonstration et s'ils avaient, dans l'un et l'autre cas, disposé d'une forte réserve, nul de ceux qui s'y trouvait n'affirmerait, qu'ils ne seraient pas arrivés en mai, au Roselier près de Verdun, en juillet à Ste. Menehould."

Notre collègue Tardieu avec la maîtrise qui lui est propre et une expérience qui s'étend du G.Q.G. aux fonctions d'officier combattant a dans la communication qu'il a faite, la semaine dernière

à la commission des armements, posé de façon analogue, le problème à résoudre: Tromper l'ennemi sur le point où se produit l'attaque principale.

Lorsque nous parlons des effets de la surprise, nous ne l'entendons plus au sens stricte où il se comprenait dans les guerres passées: la surprise comme les pertes, comme la consommation en munitions, comme les effectifs, comme toutes choses en cette guerre, a décuplé de taille.

Surprendre, c'est mettre ses batteries lourdes en position, ses munitions et ses corps d'attaque en place, avant que l'ennemi n'ait alerté ses réserves.

Or, nous avons acquis, au cours de nos ~~récentes~~ enquêtes et de nos études, la conviction que nos moyens ferrés et nos moyens routiers, nous permettent une concentration plus soudaine qu'aucune de celles exécutées jusqu'à présent.

Reste donc l'aménagement préalable du terrain en terrain d'attaque: les boyaux, les parallèles de départ, les abris de bombardement: ce travail est-il fait sur tous les secteurs où le terrain n'exclut pas absolument une hypothèse d'attaque? Non.

Sur tout le front les positions éventuelles de batteries lourdes sont elles partout préparées; les tables de tir sont-elles faites? Non.

Il n'y aura pourtant manœuvre que le jour où il y aura préparation et surprise, et il n'y aura surprise que si tout le front, il y aura préparation.

Continuerons nous à organiser de trimestre en trimestre une offensive sur un terrain connu des allemands, des neutres, et des français.

De sublimes soldats! d'admirables officiers, des chefs de services de premier ordre: des parties d'organisation achevées comme le service automobile, voisinant avec d'étonnantes imprévisions.

D'admirables éléments, pas de moteur: Telle est notre conclusion.

Abel Ferry

1371

Conclusions votées à l'unanimité
par la Gruppe de l'armée
~~Nous voterons nos conclusions avec le~~
~~voter les conclusions suivantes~~
ds la séance du 22 mars 1918

1^o La Com. de l'Armée regrette que la régiem
~~A Verdun~~ n'aït pas été qu'il n'ait pas
été une très ferme normale,
ravitaillant la R. F. V. à l'abri des
canons de l'ennemi.

2 Elle constate que depuis l'attaque
allemande de plusiers efforts ont été
faits pr. améliorer les moyens
de ravitaillement de la R. F. V.

3 Elle se félicite des

- 8

fonctionnement et de l'organisation
du service automobile de l'arrière.

3 Elle demande quelles mesures
apres le conflit pour assurer
que l'ensemble de notre front est organisé
au point de vue défensif

5 Elle pose la même
question au point de vue
offensif.

ARCHIVES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRET

CHAMBRE DES DEPUTES

- COMMISSION DE L'ARMEE -

21 Mars 1916

-:-:-:-:-

3^eme RAPPORT

SUR LES MOYENS DE TRANSPORTS DANS LA ZONE DES ARMEES

MOYENS DE RAVITAILLEMENTS DE LA REGION DE VERDUN :

1^o - RAPPORT de Mrs. HENRY PATE et LAURAIN
sur la voie Ste. Menehould-Verdun

2^o - RAPPORT de Mrs. SEYDOUX et MIGNOT-BOZERIAN
sur les routes et le ravitaillement par service automobile entre
Bar-le-Duc et Verdun

3^o - RAPPORT de Mrs. RENAUDEL et ABEL FERRY
sur le chemin de fer à voie étroite entre Bar-le-Duc et Verdun et
sur les ponts de la Meuse.

4^o - CONCLUSIONS GENERALES PRÉSENTÉES AU NOM DES 3 PRÉCEDENTES
Sous-Commission par M. ABEL FERRY ET ADOPTÉES PAR LA COMMISSION
DE L'ARMEE DANS SA SEANCE DU 21 MARS.

-:-:-:-:-:-

RAPPORT FAIT PAR M.M. HENRY PATE et LAURAIN chargés
D'EXAMINER LA VOIE FERREE DE STE. MENEHOULD à VERDUN (ligne N° 4),
ET LES MOYENS EMPLOYÉS (Voie de 0.60) POUR LE RAVITAILLEMENT DES
TROUPES ENGAGEES DANS LA BATAILLE DE VERDUN.

-:-:-:-:-:-:-

I - SITUATION AVANT L'ATTAQUE ALLEMANDE

La ligne 4 présente deux saillants qui ont été bombardés dès le début des opérations: à Suippes et à Aubreville. Le trafic malgré cela n'a jamais été interrompu.

Au delà de Ste. Menehould sur la ligne à voie normale (deux voies) circulaient 48 à 52 trains par jour.

Un train de ravitaillement en vivres transporte de 250 à 300 tonnes.

Un train de ravitaillement en munitions a un rendement beaucoup plus grand.

Dès le mois de Novembre 1914 des dispositions furent prises à cause du bombardement de la ligne à Aubreville. A ce moment là, la décision fut prise de ne faire passer les trains que la nuit seulement; ce qui diminuait le rendement de la voie.

Malgré cela dans un sens circulaient trois trains à l'heure - Dans une nuit de durée moyenne, 24 trains passaient.

Cette obligation de passer à Aubreville pendant la nuit avait conduit à envisager deux moyens de remédier à cette situation:

- 1°) Déviation de Clermont à Dombasle à voie normale.
- 2°) Etude d'une voie de 0.60 de Clermont en Argonne à Dombasle.

I° - DEVIATION CLERMONT à DOMBASLE à VOIE NORMALE

L'idée de cette déviation à voie normale s'est posée le 29 janvier 1915. Partant de la ligne Ste.Menehould-Verdun, à 1 km. au delà de Clermont en Argonne cette ligne devait passer par Auzéville, Blercourt et remontait par Rampont rejoindre la ligne 4 à Blercourt. Cette déviation avait une longueur de 27 kilomètres et exigeait 3 mois de travaux, un travail d'art d'une hauteur de 8 m. près du moulin de Rampont. Pour la construction de cette voie dans le délai indiqué, 16 compagnies du 5ème Genie étaient nécessaires.

La Direction de l'arrière n'a pas fait construire cette voie; c'était, a-t-elle dit, un très gros travail, nécessitant un travail d'art et difficile à executer sur un terrain argileux, et d'autre part, il n'y avait pas, suivant elle, intérêt à faire cette déviation si on pouvait remplacer momentanément la voie ferree entre Clermont et Blercourt par une voie de 0.60.

Il est regrettable que la Direction de l'arrière n'ait pas donné suite à ce projet. Le Commandement, s'il s'était montré prévoyant, aurait dû ordonner la construction de cette déviation.

En effet la voie de 0.60 n'a pas le même rendement qu'une voie normale; il y a une grande différence, et ne sert pas ou peu pour le transport des troupes. Si la voie normale avait été mise en construction au moment où elle fut projetée, elle aurait été terminée fin Mai 1915, soit 8 mois 1/2 avant l'attaque allemande du 21 février 1916. Cette constatation se dispense de commentaires.

2° - ETUDE D'UNE VOIE DE 0.60 de CLERMONT EN ARGONNE A

DOMBASLE :

Le projet de la déviation (voie normale) abandonne, la construction d'une voie de 0.60 de Clermont à Dombasle fut envisagée. Le tracé prévu partant de Clermont passait par Auzéville Brocourt pour aboutir à Dombasle; soit 16 kilomètres: même distance que la voie normale existante.

Cette voie de 0.60 devait avoir pour but de transporter à Dombasle les vivres ou munitions transbordees à Clermont des Islettes.

Le rendement de la voie de 0.60 est faible. Une rame (en général 4 wagons) transporte 20 tonnes. Il faut 12 trains de 0.60 pour transborder un train à voie normale puisque ce dernier est de 250 tonnes.

Tels étaient les projets envisagés au moment de l'attaque du 21 février.

II - SITUATION DEPUIS L'ATTAQUE DU 21 FEVRIER 1916

Au moment de l'attaque il n'existeit donc pour le ravitaillement de l'armée de ce côté qu'une voie normale bombardée, utilisable seulement la nuit et un projet de construction de voie de 0.60 pour le transbordement des vivres et munitions de Clermont à Dombasle;

I° - Voie normale

Du 21 au 22 février la ligne Ste.Menehould-Verdun a été fortement détériorée à Aubreville. Malgré cela dans la nuit le Génie a pu faire passer 2 rames: une 3ème a déraillé; la locomotive s'est ensablée d'où obstruction complète de la voie.

Au moment de cette interruption il y avait encore du côté

de Verdun 700 à 800 wagons, 25 à 30 locomotives, un train de 305, un train de 24, un train de 200 et un de 155

Il n'y eut jamais d'accalmie dans le tir de l'artillerie ennemie. Les coups fichaient dans la direction de Vauquois et la zone de tir était Courcelles-Parois.

Le génie a fait une déviation autour de la locomotive ensablée pour pouvoir faire passer le matériel qui se trouvait sur la partie de la ligne Aubreville-Verdun. Ce n'est que dans la nuit du 3 au 4 Mars que nous avons pu ramener 22 machines. La dernière qui devait passer cette nuit-là - une machine de 5.000 kg. - en raison de la faible courbe de la déviation a déraillé. D'où deux machines obstruant la voie

Le génie a alors fait une 2ème déviation et dans la nuit du 7 au 8, il a pu ramener vers Ste. Menehould 296 wagons, dans la nuit du 8 au 9, 130 wagons, dans la nuit du 10, la pièce de 305 et le groupe de 24.

Depuis notre visite, d'autres wagons ont été ramenés et dans la nuit du lundi 13 au mardi 14, un train a pu passer.

La machine de 5.000 kg. est sur ses roues et sur sa voie: la déviation pour la remettre sur la ligne est faite. Le génie ne s'est pas pressé de la retirer afin de ne pas donner l'eveil à l'ennemi. Les deux machines laissées sur la voie en détresse pouvaient faire supposer aux avions allemands que notre voie normale était inutilisable. A l'heure où nous écrivons ce rapport la machine de 5.000 est sauvee.

Maintenant la voie est complètement réparée et la nuit les trains peuvent passer. Il ne passe pour l'instant par Aubreville aucun train de ravitaillement, mais si besoin en était la chose est

possible. Pour renforcer nos moyens d'action l'ordre a été donné de faire une voie normale (deja commencée sur 3 kilomètres) partant de Revigny, passant par Sommeille Nettancourt, Laheycourt, Lisle en Barrois, Vaubécourt et Fleury sur Aire, pour de la se prolonger vers l'Est ou vers le Nord: vraisemblablement vers l'est; soit un tracé de 32 kilomètres. La ligne aura une seule voie: les travaux sont commencés depuis 8 jours, et par un beau temps ils peuvent être achevés en trois mois.

A l'heure actuelle par la voie normale il arrive:
aux Islettes: 2 trains, soit... 500 tonnes
a Clermont en Argonne, 4 trains, soit... 1.000 -
plus un train de munitions, soit 400 -
Soit au total 1.900 tonnes

Le Commandement ne demande pas à la voie tout ce qu'elle pourrait donner, La Direction de l'arrière prétend qu'elle pourrait assurer le transport de 2.500 tonnes sous réserve du dégagement par les chantiers de débarquement aux Islettes et à Clermont en Argonne.

2° - Voie de 0.60

Le projet préparé par le D.A. avant l'attaque comme il a été dit ci-dessus dans le Chapitre Ier est exécuté. Il est même complété. La carte ci-jointe en donne le détail. Nous avons constaté la bonne marche des travaux en cours pour amener la voie de 0.60 jusqu'à Blercourt. Les travaux doivent être terminés actuellement, ils devaient l'être mardi dernier 14 Mars 1916.

Au lieu d'avoir deux transbordements l'un à Clermont et l'autre à Dombasle d'où les munitions ou les vivres gagnaient

Blercourt et Verdun par voitures, il n'y a plus qu'un transbordement à Clermont.

Par cette voie de 0.60 on transporte en travaillant pendant 24 heures: 480 tonnes de vivres ou 960 tonnes de munitions.

Etat du Matériel - Le matériel est suffisant. Les locomotives commencent à être fatiguées. Il y a assez de rails pour les travaux commencés. Pour exécuter ceux qui sont prévus pour le 10ème Corps, il ne sera pas suffisant. Il faut donc prévoir l'envoi d'un nouveau matériel à cet effet. La pose de la voie de 0.60 est de 3 kilomètres par jour.

- CONCLUSION -

Il y a un fait certain c'est qu'avant l'attaque allemande du 21 février rien n'avait été fait. Nous ne saurions trop blâmer ce manque d'organisation et de prévoyance qui aurait pu être cause d'un désastre pour notre armée. Il y a des responsabilités à établir. Des sanctions devront être prises sans faiblesse contre les coupables qui, soit par négligence, soit par ignorance n'ont pas prévu la préparation de ces voies de ravitaillement qui sont la base même de la résistance.

Depuis le 21 Février, tout a été organisé d'une façon parfaite; le ravitaillement est assuré; le matériel, les munitions, les vivres, les troupes arrivent à temps. Nous avons été agréablement surpris et nous ne pouvons qu'adresser nos félicitations à tous ceux qui ont contribué à réparer les terribles fautes du passé.

Notre admiration va sans réserves à ces cheminots qui sous la mitraille ont sauvé le matériel qui était resté à Verdun ou sur la ligne d'Aubreville à Verdun, à ces troupes du génie qui sans répit, avec un courage remarquable ont réparé la voie normale, assuré le passage des trains dans des conditions extrêmement difficiles, aux officiers commissaires de gare, aux chefs de gare qui sont restés à leur poste, refusant d'être évacués, au personnel et aux chefs de la voie de 0.60 qui ont fait preuve d'une activité surprenante.

Tous ces officiers, tous ces soldats, tous ces cheminots ont permis pour cette région le ravitaillement des troupes; ils auront largement contribué à la victoire.

Nous ne parlons pas dans ce rapport de ce qu'il aurait fallu faire, des mesures à prendre pour tout le front, de l'importance des chemins de fer, tant pour l'attaque que pour la défense.

Nous résumons ainsi les observations que nous avons pu faire pendant notre mission:

Rien n'avait été fait avant la grande bataille.

Tout a été improvisé depuis et merveilleusement organisé.

L'héroïsme rare de nos soldats et de leurs officiers, le talent du chef qui les dirige depuis le 26 ont permis la résistance.

Mais si le haut Commandement avait fait preuve de prévoyance et de méthode, quelle situation critique évitée, que de vies épargnées !

L'étude que nous avons commencée devra se poursuivre sur tout le front, afin de voir ce qui a été fait pour assurer partout non seulement le ravitaillement des troupes, en vivres et en munitions mais aussi le transport du matériel et le déplacement rapide de nos grandes unités.

Le 16 Mars 1916

RAPPORT PRÉSENTE par Mrs SEYDOUX et MIGNOT-BOZERIAN SUR
L'ETAT DES ROUTES ET L'UTILISATION DU MATERIEL AUTOMOBILE DANS LA
RÉGION DE VERDUN.

-:-:-:-:-:-

La région de Verdun est ravitaillée en matériel et munitions par les gares de Bar-le-Duc et de Badonvilliers, en personnel par la gare de Longeville et les stations de la voie ferrée Revin-Bar-le-Duc.

Le réseau routier qui dessert les différentes gares et stations est divisé en 6 cantons routiers dirigés chacun par un officier. 2.000 cantonniers travaillent à l'entretien des routes et 130 voitures routières (sur les 600 des armées) assurent le transport des matériaux nécessaires. La presque totalité des cailloux est trouvée sur place, la qualité en est médiocre, on supplée à la qualité par la quantité.

Le service automobile jusqu'au 10 Février 1916 ne comprenait que les voitures affectées à la région fortifiée de Verdun mais le réseau automobile du G.Q.G. qui n'a pas d'affectation spéciale et dont les différentes unités se trouvaient réparties sur le front fut amené dans la région de Verdun entre le 10 et le 20 février.

La réserve générale a été renforcée par différents groupements prélevés dans d'autres régions et de plus les corps d'armée qui sont venus renforcer ont amené partie des groupes automobi-

les appartenant aux armées dont ils étaient détachés.

Au total à l'heure actuelle (14 Mars) 52 groupes automobiles assurent le service dans la région de Verdun.

La capacité de transport est par jour de 3.600 tonnes de matériel et de 24.000 hommes de troupe. Ces derniers peuvent être transportés d'un seul coup. En plus les voitures sanitaires peuvent transporter 2.000 blessés couchés par jour et ne sont pas comprises dans le total de voitures précédemment énoncée.

La route de Bar-le-Duc à Verdun supporte sur un parcours de 60 kilomètres environ la totalité de l'effort et a été réservée exclusivement aux transports par camions-automobiles.

Une première constatation s'impose c'est l'excellent état dans lequel se trouve cette route malgré le trafic intense qui lui est imposé. Il passe en effet dans chaque sens une voiture toutes les 51 secondes soit dans les deux sens une voiture toutes les 25 secondes 5. De plus la période du 21 février au 14 Mars a comporté plusieurs alternatives de neige, pluie, gel et dégel, conditions très défavorables.

A chaque extrémité du parcours un circuit organisé permet d'éviter les embûches qui seraient occasionnées par le demi-tour sur la route même. La circulation n'est donc interrompue à aucun moment et coule en quelque sorte régulièrement comme une rivière.

Les routes avoisinantes sont réservées en principe aux convois hippomobiles, néanmoins les convois automobiles empruntent parfois ces routes pour aller chercher des troupes au cantonnement dans des localités situées de chaque côté de l'artère principale

ou transporter les munitions dans les dépôts situés à proximité.

L'état des voies secondaires bien que moins parfait que celui de l'artère principale est encore très suffisant.

Nous avons eu l'occasion d'assister à un transport de munitions ainsi qu'à un transport de matériel de 75 par convoi automobile. Chaque camion charge une pièce de 75 ou 3 caissons. Une grande quantité de matériel de remplacement avait déjà été transportée par ce moyen.

Dans les quelques parcs visités la réserve de projectiles de tous calibres était très importante et susceptible d'après les renseignements recueillis de parer aux besoins pendant 7 jours environ.

Des parcs automobiles situés à l'arrière, Bar-le-Duc, Chavannes, Nancy, Charmes la Cote assurent la réparation du matériel.

Des dépôts de matériel sont constitués à Troyes et à Dijon.

Un certain nombre de groupements et de groupes entretiennent et réparent leur matériel, la durée d'indisponibilité des camions est réduite ainsi de 15 jours à 3 jours.

De l'avis de tous les chefs de groupes consultés il serait désastreux pour le matériel qui leur est confié de faire de nouveaux prélevements d'ouvriers spécialistes. Ils ont le strict minimum et lorsqu'un ouvrier est indisponible ils ne peuvent le remplacer avec leurs propres ressources. La diminution des ouvriers se traduirait par une usure rapide et une moins bonne utilisation du matériel.

L'effort fourni par les conducteurs de camion est considérable pendant la période du 21 février au 13 Mars ils ont marché toutes les nuits avec un repos de 3 à 4 heures par 24 heures et l'obligation d'assurer l'entretien du matériel. Leur moral est excellent car ils se rendent compte de l'importance du service dont ils sont chargés et les combattants sont unanimes à admirer leur attitude même sous le bombardement.

Le matériel automobile bien entretenu se comporte admirablement.

La seule critique à formuler concerne la mauvaise qualité des bandages caoutchoutés fournis récemment par les maisons Goodrich, Torrilhon et Bergougnan. Ces bandages ont remplacé les bandages américains des camions Wite à 2 tonnes dont la durée correspondait à un parcours de 18 à 20.000 kilomètres les nouveaux bandages ne sont utilisables que pour un parcours de 2.000 kilomètres environ.

Au nom de la Commission de l'Armée, votre Sous-Commission a déjà signalé tout particulièrement ce défaut au Sous-Secrétaire d'Etat aux munitions en lui demandant de prendre les mesures les plus énergiques pour remédier au défaut constaté et rechercher les responsabilités.

En résumé, le service automobile organisé dès le début de la guerre s'est développé d'une façon normale et logique pour suppléer à l'insuffisance des transports par voie ferrée. Après avoir fonctionné au moment des attaques de Perthes en Novembre 1914, sur l'Yser en février, Mars 1915; en Artois en Mai 1915; en Champagne en Septembre et Octobre 1915, il prouve par les résultats qu'il

obtient actuellement dans la région de Verdun combien il sait se plier aux circonstances et combien son utilisation s'adapte avec une grande facilité à une situation donnée.

Il faut rendre hommage aux hommes qui l'ont organisé, développé et qui auteurs d'une doctrine contribuent dans une très large mesure à la défense nationale.

Albert SEYDOUX.

ARCHIVES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

La S/Commission composée de Mrs. RENAUDEL et A. FERRY avait été chargée d'étudier le RAVITAILLEMENT DE LA R.F.V. par le CHEMIN DE FER A VOIE ETROITE CONNU SOUS LE NOM DE MEUSIEN, ainsi que les PONTS SUR LA MEUSE ENTRE St.MIHIEL et VERDUN.

Nous y avons consacré quatre jours complets et nous croyons pouvoir vous rappeler les résultats d'une enquête poussée sur place aussi à fond que possible.

La Commission verra par l'énumération détaillée et datée des travaux exécutés aussi bien sur les ponts de la Meuse que sur le Meusien, qu'après un premier effort fait au courant de l'hiver 1914 - 1915, le Haut-Commandement semble s'être tenu pour satisfait.

Les travaux actuellement exécutés et qui sont poussés avec une merveilleuse vigueur datent tous de l'offensive allemande sur Verdun.

Après avoir étudié le Meusien nous avons cru devoir pousser nos investigations sur le réseau à voies normales qui dessert la R.F.V. et jusqu'à la gare régulatrice de Troyes.

Le Meusien est un petit chemin de fer à voie d'un mètre qui se nourrit par deux artères, à la grande voie normale de Bar-le-Duc. Ces deux artères partant l'une de Bar-le-Duc, l'autre de Révigny, se réunissent à Rambercourt. De Rambercourt part une voie vers Verdun.

Pour étudier le Meusien il faut distinguer 3 périodes; la 1^{ère} correspond à la période de paix, la 2^{ème} à la préparation d'offensive de Woëvre en Février, Mars 1915, la 3^{ème} période enfin date de l'offensive allemande sur Verdun Février Mars 1916.

1^{ère} Préiode.- Le débit de paix du Meusien était de 400 tonnes environ.

L'autorité militaire en prit possession le 1^{er} décembre 1914.

2^{ème} Période.- Post-Bellum, mars 1915.

Le débit est porté à 1.200 tonnes de ravitaillement en vivres, c'est-à-dire de matières peu pondéreuses.

Cet accroissement avait été obtenu d'une part par une amélioration du matériel roulant, d'autre part par des travaux exécutés sur la voie; 1^o- des locomotives malheureusement de types différents, des wagons ayant malheureusement des attelages différents, réquisitionnés sur nos lignes de l'intérieur avaient complété ce matériel primitif de la Compagnie.

2^o La gare de Bar-le-Duc avait reçu 2 voies de Transbordement nouvelles; la gare de Révigny avait été améliorée d'une

d'une part par un faisceau de triage comprenant 10 voies normales de 600 mètres chacune et d'autre part par un dépôt de voie de 1 mètre. L'amélioration de ces deux gares avaient accru les facilités de transbordement. En outre il avait été créé 8 gares de ravitaillement : Pierrefitte, Chaumont, Beauzée, Heippes, Suoilly, Lemmes, Dugny, Nixeville, plus Souhesmes, comme gare d'évacuation des blessés, ces gares étaient situées de façon à ravitailler les corps d'armées cantonnés parallèlement à la Meuse de Saint-Mihiel à Verdun.

Quant à la voie elle-même elle subit les améliorations suivantes : 10 ou 12 croisements supplémentaires avaient été faits sur la ligne.

Cela avait permis de tracer un cadre à 36 marches mais dans lesquelles on ne faisait passer en fait, que 25 marches de trains.

D'autre part on avait fait en prévision de la coupure, par le canon ennemi, de la ligne à Nixeville, un embranchement sur Dugny et une gare de Dugny.

Ces diverses modifications donnerent comme nous l'avons dit des possibilités de ravitaillement en vivres de 1.300 tonnes.

Il ne fut après l'échec de l'offensive de Woëvre presque rien entrepris de nouveau. On se contenta entre Revigny - Rambercourt, de remplacer vers la mi Novembre les rails qui étaient de 15 kilogs, par des rails de 25 kilogs afin d'accroître le débit de ce tronçon. On sait que les Commissions

du Budget et des Armements pendant l'été et vers le milieu de l'hiver ainsi que de nombreux parlementaires réclamèrent la création d'une voie normale. Le G.Q.G. s'y refusa.

Il se refusa également et à plus juste titre au doublement de la voie du Meusien, celle-ci eut coûté autant que la voie normale et n'eut pas à beaucoup près obtenu le même tonnage.

3ème Prériode 31 Février 1916.

L'offensive allemande sur Verdun se déclanche le 21 Février.

Du 31 Février au 16 mars, le débit est progressivement porté de 1.200 tonnes à 1.500 tonnes; à partir du 15 mars il atteindra 1.800 tonnes et le 20 on aura de 1.900 à 3.000 tonnes de ravitaillement en vivre.

Cet accroissement proviendra de multiples causes; les travaux exécutés permettront, à partir du 15, de faire passer des rames de 80 tonnes au lieu de rames de 70 tonnes.

Depuis le 5 mars la ligne a été doublée entre Vauvécourt et La Vaumarie, cela permet au ravitaillement qui se fait dans la région de Pierrefitte et de Chaumont de se faire depuis Revigny sans emprunter le rail de Verdun Bar-le-Duc. Enfin profitant de la large infrastructure du Meusien entre Beauzée et La Vaumarie, on va doubler la voie afin d'accroître jusqu'à Beauzée le débit de cette ligne.

Entre Rambercourt, Bar-le-Duc et Rambercourt Revigny, la voie continue d'être unique.

Trois voies étroites de garage ont été créées depuis le 21 Février. L'estacade de Layécourt a été également achevé depuis le 21, enfin la gare de Revigny à partir du 15 mars pourra donner quelques trains supplémentaires.

Chacune des améliorations exécutées se fait au jour le jour sentir, dans le débit de la ligne, c'est ce qui explique l'ascension progressive du tonnage du 21 Février au 30 Mars.

Dans chacune des 8 gares du Meusien, il a été créé un magasin pour y débarquer le contenu des trains, dès qu'ils arrivent; ces magasins peuvent contenir 1 jour de vivres.

Cette excellente mesure a supprimé la gène qui résultait du transbordement à heure fixe des vivres des wagons dans les camions.

En prenant le débit du jour auquel nous écrivons qui est actuellement de 1.800 tonnes, le Meusien nourrit 230.000 hommes et 95.000 chevaux.

Nous tenons à rendre hommage à l'effort local qui a été fait. Les employés du Meusien ont, au péril de leur vie, sauvé le matériel des ateliers de réparations qui étaient à Verdun.

Ils ont fourni et ils fournissent encore un extraordinaire effort de travail. Les chefs, officiers de réserves ou officiers d'active, rivalisent visiblement d'ingéniosité, de dévouement, de compétence et chacun, comme partout en France

à l'heure présente, fait la preuve de cette extraordinaire bonne volonté qui mieux organisée devrait être une inépuisable source d'action et de succès.

Car à lire ce rapport, je devine que nos Collègues devront dire: c'est très bien, mais pourquoi si tard.

Chemin de fer à voie normale.

Ils se seraient posé avec plus de force encore cette question, s'ils s'étaient trouvé comme nous en présence d'une voie normale commencée depuis le 1^e Mars et n'ayant encore d'établi qu'une plate-forme de 3 kilomètres. On pousse la voie avec énergie; on pose le rail à mesure que la travail avance; il n'en faudra pas moins deux et trois mois pour l'achever. Elle n'est qu'à une voie; il serait désirable qu'elle fut doublée.

Ainsi il a fallu l'offensive allemande pour que le Haut-Commandement se décida d'une part à accroître le débit du Meusien, d'autre part à créer la voie normale si souvent réclamée. Le Kronprinz a obtenu en 4 jours du G.Q.G. ce que les Commissions parlementaires n'avaient pu obtenir..

Ponts.

Défendre un saillant, une rivière débordée à dos est l'exemple classique d'une situation militaire difficile.

Avant la guerre il existait 6 ponts à Verdun:

Thierville, extérieur à Verdun

La Galavaude intérieur "

Pont-Chaussés " "

Pont-Beaurepaire " "

Pont-Nouvo " "

Pont de l'usine électrique "

Pont Belleray au sud de Verdun

Pont Dieue " " "

Depuis Août 1915 jusqu'au 31 février il a été fait
un pont à Haudainville.

Deux ponts à Villers, dont l'un est l'ancien pont
rétabli.

Deux ponts à Tilly

Un pont à Monthairon

Un pont à Troyon.

Soit 9 ponts avant la guerre et 7 ponts depuis.

Des passerelles d'infanterie ont été établies tous les 500 mètres.

Les camions des munitions, comme les pièces lourdes d'artillerie ne peuvent passer que sur les ponts existants avant la guerre; l'Armée du Général Pétain a commandé dans ce but 5 ponts sur pylône pouvant supporter les plus lourdes charges;

notre collègue RENAUDEL ainsi que moi-même nous sommes engagés à signaler au Gouvernement l'importance qu'il y aurait non seulement à donner satisfaction aux demandes formulées par l'armée Pétain mais encore à multiplier dans la mesure des disponibilités, les moyens de passage par pont sur pylo sur la Meuse.

L'artillerie légère a actuellement 27 ponts à sa disposition, 9 autres sont en construction;

Les mines que les Allemands immergent à Saint-Mihiel sont arrêtées par le barrage de Maizay et se perdent dans les nombreux détours de la rivière dont les hauts fonds font barrage permanent.

L'artillerie ennemie n'a pas pu détruire un seul pont; j'avais déjà constaté le même fait à Nieuport; l'étroit ruban que présente un pont, la difficulté qu'il y a à mettre ses piles hors d'usage rendent à peu près vaine et illusoire la destruction des ponts par le canon à longue portée.

En résumé ; situation satisfaisante en ce qui concerne nos moyens de passage sur la Meuse.

Il n'en est pas moins vrai qu'ici encore la plupart des progrès réalisés datent de l'offensive allemande.

Organisation du service de l'arrière de la zone de Verdun.

La régulatrice de la région de Verdun est la gare de St. Dizier, elle sera bientôt organisée de façon à pouvoir

débiter 700.000 hommes.

Troyes qui pendant la 1ère offensive de Champagne avait débité 450.000 hommes, grâce à de nouveaux faisceaux de voies de triage a pu en septembre débiter 800.000 hommes; la moitié de l'armée française pourra donc être ravitaillée par ces deux régulatrices voisines.

Monsieur Renaudel et moi-même avons visité les raccords exécutés autour de Saint-Dizier pour permettre aux courants passant par Troyes de n'en pas traverser la gare: la plupart de ces travaux avaient été faits avant la guerre par application des plans successifs de concentration!

Le réseau de raccord ainsi fait, permet :

1°/ Un courant : Paris-Troyes

Sens-Troyes

Troyes-Châlons

2°/ " St. Florentin-Troyes

Troyes-Belfort

Troyes-Briennes

3°/ " Sens-Châlons

Sens-Troyes (supplémentaire)

4°/ " St. Florentin-Briennes

St. Florentin-Belfort.

Des travaux ont en outre été exécutés pour permettre aux gares limitrophes de la zone de l'intérieur, le garage du matériel venant de la zone des Armées. Besançon, Gray, Is-sur-Tille ont été dans ce but l'objet de travaux importants

(Voies de garage)

Transport des munitions.

Nous nous étions lors de notre permier rapport à la S/Commission des Armements préoccupés de connaître comment le G.Q.G. pensait loger et transborder les formidables accumulations d'obus du au travail de nos usines après l'audition du Colonel Gassouin, nous nous sommes tenus pour satisfaits et l'enquête que nous avons amenée avec Monsieur Renaudel dans l'un de ces dépôts a achevé de nous conviancre que le Haut-Commandement pouvait à sa volonté faire glisser parallèlement à son front les millions d'obus que consomme une bataille moderne.

Nous avons été frappés de la rapidité avec laquelle peuvent se faire les envois de munitions : un train de 75 peut partir 35 minutes après la réception de l'ordre d'envoi; et l'ensemble des dépôts existants actuellement sur le front peut débiter 300,000 75 par jour (1)

Bref si nous résumons en une phrase nos constatations, nous dirions : Le zone arrière du service des étapes qui dessert la région de Verdun est bien organisée; la zone avant de cette même région, avant l'offensive allemande, l'était

(1) Nous ferions peut-être une seule réserve, au point de vue de la sécurité; les magasins nous ont paru un peu proches les uns des autres.

moins et l'était peu.

RENAUDEL

ABEL FERRY

IV

CONCLUSIONS GENERALES présentées par M. Abel FERRY au nom
des trois Sous-Commissions.

L'organisation de l'ensemble de nos moyens de transport dans la zone des armées est fonction de la forme en équerre prise par le front après les batailles de la Marne et de l'Yser.

L'ennemi détient la plus riche partie de notre réseau du Nord; ce réseau lui offre des facilités de transport en lignes intérieures qu'il a encore améliorées.

Quant à l'armée française, elle possède quatre lignes de rocade qui courent parallèlement à nos tranchées. Sur chacune de ces lignes passe un courant de transport indépendant des trois autres.

Chacune de ces lignes à voie double peut assurer le transport de près d'une division par jour; c'est donc en chiffre rond un peu moins de deux C.A. par jour que notre réseau peut débiter; de nombreuses lignes perpendiculaires à notre front permettent un regroupement assez aisé des unités.

On sait l'emploi qu'a fait de ces quatre lignes de rocade le 4ème Bureau du Grand Etat-Major pour la bataille de la Marne et pour ce qu'on a appelé la course à la mer.

On nous a donné l'assurance que chaque fois qu'une unité était mise au repos, son enlèvement était étudié et prévu de telle façon qu'il put commencer de s'exécuter six heures après l'ordre de départ.

Lorsque les fronts se sont figés le G.Q.G. s'est trouvé en présence d'un double problème:

Fallait-il créer de nouvelles lignes de rocade?

Fallait-il se contenter d'améliorer le réseau existant?

C'est cette deuxième solution qui prévalut.

Le Colonel Gassouin a exposé à la Sous-Commission des Armements que pour des travaux de grande envergure le 4ème Bureau de l'E.M.G. avait manqué de main-d'œuvre: nous avons répondu qu'il fut tout au moins une époque où nos dépôts regorgeaient d'hommes inutilisés; c'est là une question de responsabilité gouvernementale; s'il en fallait tirer une conclusion, ce serait telle que nous redisons et répétons sans cesse et sans résultats: on ne fait pas conduire la guerre par deux gouvernements.

Le G.Q.G. s'est donc contenté d'améliorer l'outil qu'il avait entre ses mains. Le réseau de l'Est militairement perfectionné depuis 1870 par les travaux consécutifs à 17

plans de concentration était un bel instrument militaire; le réseau du Nord un bel instrument commercial.

Les efforts du service de l'arrière tendirent à le rendre plus souple et plus maniable; une quarantaine de mil-lions (1) y furent employés : quinze mille sapeurs y travail-lèrent.

Que valent ces améliorations ? Le Colonel Gassouin a donné leur liste à la Sous-Commission des Armements; elle comprend 6 à 700 rubriques; ce sont pour la plupart des faisceaux de triage pour faciliter le fonctionnement des régulatrices, des moyens de débarquement pour faciliter le transport des troupes, des raccords pour éviter les rebrous-sements , des garages pour loger les munitions, des appareils de signalisation (2) etc.

Il résulte de notre enquête comme des déclarations du Colonel Gassouin à la Sous-Commission des Armements, que le débit du réseau qui enveloppe nos lignes de combat s'est de ce fait considérablement accru.

Une évaluation précise du rendement de ces centaines de travaux de détails est impossible à chiffrer: ces innom-brables mises au point de la machine ferrée parlent moins aux

(1) La somme de ces améliorations, étant donné d'une part que la main-d'œuvre est pour rien, mais d'autre part que des ma-tières premières prévues sont chères, est à peu près impossi-ble à chiffrer avec exactitude.

(2) Voir mon 2ème rapport sur les voies ferrées.

yeux que des traits sur la carte figurant des lignes nouvelles il y aurait pourtant injustice à les ignorer ou à les dédaigner.

En fait notre réseau ferré dans son état actuel permet des concentrations plus soudaines que celles qui ont été jusqu'ici exécutées pour chacune de nos attaques; il permet de nourrir abondamment la bataille en munitions. Notre réseau permet donc la manœuvre.

Le réseau secondaire de voies de 0,60 et de 0,40 qui sert à amener les munitions des voies normales aux batteries et aux tranchées est moins bien aménagé ainsi que nous l'avons démontré dans notre second rapport: la simple lecture de la carte des voies de 0,60 de notre front fait apparaître ce contraste; certains fronts comme celui de l'offensive de Champagne sont bien fournis; certains réseaux comme celui de la place forte de Verdun, prévu pendant la paix et amélioré pendant la guerre sont bien garnis; par contre contre le réseau du sud de la Woëvre apparaît dégarni comme un arbre déchiqueté par les obus ; le réseau de Lorraine est pauvre.

La Commission des Armements a réclamé des commandes plus fortes en voies de 0,60 en voies de 0,40; le G.Q.G. les a faites trop faibles; croirait-on qu'à l'heure présente il a peine à "placer" près des armées son stock, pourtant si pauvre,

de voies de 0,40; la mode n'y est pas encore; Oh! lenteur de l'expérience; une volonté forte et ordonnée devrait en imposer l'emploi.

Je sais bien que grâce à son entreprise de transport automobile le G.Q.G. peut ravitailler la moitié de l'armée française à 100 km de la voie ferrée; c'est là un résultat qui par son exécution comme par sa conception générale fait honneur à ses créateurs ; l'Automobile a sauvé Verdun.

En cas d'offensive si le terrain d'attaque est suffisamment fourni en routes, le service automobile peut largement contribuer à assurer la liaison entre la voie ferrée et la troupe assaillante.

Aménagement du terrain.

Reste l'aménagement du terrain d'attaque; à ce point de vue nous avons dit souvent; Notre front n'est pas organisé, ni défensivement, ni offensivement selon une prévision coordonnée.

En Argonne ce ne fut qu'après les attaques du Kromprinz en juillet 1915 que l'on s'aperçoit que cet important secteur manquait d'organisation défensive.

A Verdun nos collègues ont encore dans l'oreille l'accent frémissant des paroles prophétiques du malheureux Colonel DRIANT : Allez y voir, disait-il, venez y voir."

Il semble qu'il y avait à Verdun absence de seconde et de troisième lignes comme il y avait pénurie de moyens de transport; on s'est débrouillé; et il faut remercier les exécutants soldats de l'avant et automobiliste du service de l'arrière.

Il n'y avait pas manque absolu de prévision; il y avait seulement prévision courte et demi-préparation.

Cette absence de colossal dans les vues d'avenir de cette guerre, c'en est toute l'histoire depuis bientôt deux ans.

La vision ne s'est élargie que là où le Parlement a porté son contrôle et son autorité.

Contrôle parlementaire : l'artillerie lourde et les munitions.

- " " La fabrication des tubes de 75
- " " le fusil
- " " les effectifs
- " " encore inachevé et en action: les engins de tranchées.
- " " en gestation: les moyens de transport.

Notre œuvre resterait inachevée si nous ne savions obliger le Haut-Commandement à pourvoir, tout son front, d'organizations défensives et offensives.

En quoi consiste ce qu'on est convenu d'appeler assez improprement la percée. A créer, par le refoulement de l'ennemi hors de la zone de ses organisations fortifiées, une ou deux ailes par lesquelles nous puissions l'attaquer sur un de ses flancs et manœuvrer.

Or, toutes les expériences d'attaques françaises aussi bien que d'attaques allemandes poursuivies depuis 15 mois, montrent que le succès de ces attaques est proportionné à l'effet de surprise obtenu. Les Allemands en mai 1915 en Artois, en septembre 1915, en Champagne comme nous-mêmes en février 1916 à Verdun, n'ignoraient pas les préparatifs d'attaque exécutés par l'adversaire; mais les uns comme les autres étaient ignorants de la date et de la puissance des moyens d'attaque de l'assaillant; il y eut donc, sinon surprise stratégique, du moins dans les trois cas, surprise tactique.

Pour les uns comme pour les autres il y eut succès dans la mesure où il y eut surprise: Ce succès cessa et les pertes pour l'assaillant commencèrent lorsque les réserves du défenseur arrivèrent.

L'avance allemande du 31 au 24 Février à Verdun ne put pas plus être exploitée que les succès français du 9 mai à Saint-Vast et du 25 septembre en Champagne.

"La surprise peut-elle être tentée?

"Le G.Q.G. l'a cru, écrivions-nous dans notre rapport de
"Novembre 1915, lorsqu'il tenta avec trois corps soudainement
"amenés la réduction de la hernie de Saint-Mihiel; malheureu-
"sement le sol marécageux propre à la Woëvre au printemps et
"l'absence de toute préparation du terrain d'attaque firent
"échouer notre offensive. Par contre les attaques inopinées
"des Allemands, à la tranchée de Calonne, enlevèrent nos pre-
"mières positions. En argonne, le 13 juillet, il n'y eut dans
"l'axe de la Haute-Chevauchée, entre eux et Ste Menehould,
"de 11 heures du matin à 4 heures du soir que six compagnies
"lancées en contre-attaque, s'ils avaient eu le dessein de
"faire autre chose qu'une démonstration, s'ils avaient, dans
"l'un et l'autre cas, disposés d'une forte réserve, nul de
"ceux qui s'y trouvait n'affirmerait, qu'ils ne seraient pas
"arrivés en mai, au Roselier près de Verdun, en juillet à
"Ste Menehould."

Notre Collègue Tardieu avec la maîtrise qui lui est pro-
pre et une expérience qui s'étend du G.Q.G. aux fonctions
d'officier combattant a dans la communication qu'il a faite,
la semaine dernière à la commission des armements, posé de
façon analogue, le problème à résoudre: tromper l'ennemi sur
le point où se produit l'attaque principale.

Lorsque nous parlons des efforts de la surprise, nous ne
l'entendons plus au sens stricte où il se comprenait dans les
guerres passées; la surprise comme les pertes, comme la consom-
mation en munitions, comme les effectifs, comme toutes choses
en cette guerre, a décuplé de taille.

Surprendre, c'est mettre ses batteries lourdes en position; ses munitions et ses corps d'attaque en place, avant que l'ennemi n'ait alerté ses réserves.

Or, nous avons acquis, au cours de nos enquêtes et de nos études, la conviction que nos moyens ferrés et nos moyens routiers, nous permettent une concentration plus soudaine qu'aucune de celles exécutées jusqu'à présent.

Reste donc l'aménagement préalable du terrain en terrain d'attaque: les boyaux, les parallèles de départ, les abris de bombardement; ce travail est-il fait sur tous les secteurs où le terrain n'exclut pas absolument une hypothèse d'attaque ? Non.

Sur tout le front les positions éventuelles de batteries lourdes sont-elles partout préparées; les tables de tir sont-elles faites ? Non.

Il n'y aura pourtant manœuvre que le jour où il y aura préparation et surprise, et il n'y aura surprise que si sur tout le front, il y a préparation.

Continuerons nous à organiser de trimestre en trimestre une offensive sur un terrain connu des Allemands, des neutres et des Français.

De sublimes soldats! d'admirables officiers, des chefs de services de premier ordre; des parties d'organisation achevées comme le service automobile, voisinant avec d'étonnantes imprévisions.

D'admirables éléments, pas de moteur; Telle est notre conclu-

sion.

ABEL FERRY

CONCLUSIONS VOTEES A L'UNANIMITE PAR LA COMMISSION DE
L'ARMEE.

dans la séance du 23 Mars 1916

-
- 1°) La Commission de l'Armée regrette qu'il n'ait pas été créé une voie ferrée normale, ravitaillant la R.F.V., à l'abri du canon de l'ennemi.
- 2°) Elle constate que depuis l'attaque allemande de sérieux efforts ont été faits pour améliorer les moyens de ravitaillement de la R.F.V.
- 3°) Elle se félicite du fonctionnement et de l'organisation du service automobile de l'arrière.
- 4°) Elle demande quelles mesures a pris le Gouvernement pour s'assurer que l'ensemble de notre front est organisé au point de vue défensif.
- 5°) Elle pose la même question au point de vue offensif.