

ECOLE DE GUERRE



PROMOTION *VERDUN*

2015 -2016

La Voie Sacrée, symbole de la victoire défensive de Verdun

Chef d'escadron Matthieu CHASTAING

Sous la direction du

Colonel Thierry NOULENS, Ph D

Professeur à l'École de Guerre

SOMMAIRE

Introduction

I/ Verdun du point de vue français : une bataille défensive aux énormes besoins logistiques ..	6
A/ L'utilisation massive de l'artillerie.....	6
<input type="checkbox"/> Explication doctrinale.....	7
<input type="checkbox"/> L'épreuve des faits.....	7
<input type="checkbox"/> Des chiffres jusqu'alors jamais égalés.....	8
B/ Le ravitaillement en troupes	9
<input type="checkbox"/> Une nécessité imposée par l'intensité des combats	9
<input type="checkbox"/> Le principe de la noria : effet-majeur stratégique du général Pétain.....	9
<input type="checkbox"/> Des volumes de force jusqu'alors jamais égalés	9
C/ Le soutien médical au cours de la bataille de Verdun	10
<input type="checkbox"/> Bref aperçu historique	10
<input type="checkbox"/> Le cas de Verdun	10
<input type="checkbox"/> Un bilan des pertes et des blessés	11
II/ La nécessité de maintenir un itinéraire logistique	11
A/ Vue du côté allemand : le choix de Verdun.....	12
<input type="checkbox"/> L'étude allemande du « Où ? ».....	12
<input type="checkbox"/> Couper les itinéraires de ravitaillement	13
B/ Vu du côté français : maintenir à tout prix le cordon ombilical	13
<input type="checkbox"/> Du premier constat	13
<input type="checkbox"/> ... Aux premières décisions.....	14
C/ De la RD à la Voie Sacrée	15
<input type="checkbox"/> Sur la brèche dès les premières heures	15
<input type="checkbox"/> Une utilisation maîtrisée et efficace	15
<input type="checkbox"/> Un bilan qui lui confère le caractère « sacré »	16
III/ Deux acteurs de la conception et du maintien en condition de la Voie Sacrée : le Service Automobile et la Commission régulatrice automobile.....	16
A/ Origines du SA et des CRA	17
<input type="checkbox"/> Le Service Automobile	17

□ La Commission Régulatrice Automobile (CRA)	17
B/ Formes et articulations.....	18
□ La direction du service automobile	18
□ La commission régulatrice automobile.....	19
C/ DSA et CRA : bilan après la bataille de Verdun	19

Conclusion

Bibliographie-Filmographie

Introduction

Verdun 1916-2016. La France commémore cette année les cent ans d'une bataille qui reste fermement ancrée dans sa mémoire nationale.

Cet ancrage s'est notamment fait par les familles. En effet, chacune a peu ou prou perdu un de ses membres à Verdun. Il suffit d'observer la quasi-totalité des monuments aux morts des communes de France, même celles qui n'ont réellement connu la guerre depuis des siècles, pour retrouver les noms de fils du pays qui sont allés jusqu'au sacrifice suprême sur cette terre de Meuse pour défendre le sol national.

Il a également été forgée par l'émotion qu'il a et qu'il continue de susciter. Certes le pays est passé de l'expression « Ils ne passeront pas ! » à des sentiments plus mitigés. La France retient davantage aujourd'hui que cette bataille était particulièrement meurtrière, qu'elle n'a pas permis d'avancées significatives sur les opérations contre l'Allemagne et qu'elle était dirigée par des généraux qui n'avaient pas le souci de la condition du personnel qui leur était confié. Cette évolution dans le sentiment voire le ressentiment national est assez caractéristique de la confusion actuelle qui existe entre histoire-souvenir et mémoire. Pour autant, les Armées montrent l'exemple. De l'École Nationale des Sous-Officiers d'Active de l'Armée de Terre de Saint-Maixent avec la promotion « sous-officiers de Verdun » à l'École de Guerre avec sa promotion « Verdun », chacun se remémore le service de millions de soldats français sans tomber dans le *pathos*.

Il s'est enfin construit grâce à l'ensemble des symboles issus de cette bataille : les combats du *Bois des Caures* menés héroïquement par les chasseurs à pied du lieutenant-colonel Driant, le style de commandement empreint d'humanité du général Pétain grand vainqueur de Verdun, les tranchées, les combats de la prise et de la reprise du fort de Douaumont, la cote 304, le *Mort Homme*. Ces récits nous ont été enseignés à l'école et se sont transmis de générations en générations participant ainsi à l'écriture de notre roman national.

Il existe un autre symbole de ces 300 jours de bataille acharnée : la « Voie Sacrée ». Mais cette route départementale longue de 75 kilomètres reliant Bar-le-Duc à Verdun baptisée ainsi par Maurice Barrès et qui est jalonnée par les célèbres bornes kilométriques surmontées d'un casque *Adrian* constitue-t-elle uniquement une partie du roman national, un outil de propagande de l'époque pour célébrer la qualité de l'outil militaire français ou constitue-t-elle d'un point de vue historique et opératif la source de puissance qui a permis aux Armées Françaises de remporter une victoire défensive ?

Nous verrons successivement, que du côté français la bataille de Verdun est une bataille essentiellement défensive dont les besoins logistiques induits sont particulièrement importants. De ce constat, nous étudierons que le maintien d'un axe logistique était un impératif du commandement opératif français. Le Service Automobile et les commissions régulatrices automobiles ont contribué à concevoir, utiliser et maintenir en état de fonctionnement durant les 300 jours qu'a duré la bataille de Verdun et qu'à ce titre elles sont réellement partie prenante dans la victoire.



Borne kilométrique sur la Voie Sacrée

I/ Verdun du point de vue français : une bataille défensive aux énormes besoins logistiques

Répondant à une volonté du *Kaiser* allemand Guillaume II et du général von Falkenhayn de ne pas rester inactif sur le front occidental des opérations, une attaque massive est planifiée dans la région fortifiée de Verdun (RFV) pour le début de l'année 1916. Pour autant, l'action combinée de fuite en renseignements par des déserteurs alsaciens et de mauvaises conditions météorologiques ont conduit le Grand Quartier Général (GQG) allemand à reporter cette offensive de quelques jours. Le commandement français était donc au courant des préparatifs allemands et le répit autorisé par la tempête du début d'année 1916 lui a permis de prendre les mesures correctrices adéquates. L'attaque allemande débute le 21 février 1916 à neuf heures par un tir de préparation d'artillerie de plus de quatre heures. Vont s'en suivre trois cents jours de combat durant lesquelles le mot d'ordre sera de chaque côté de ne pas perdre un centimètre de terrain. Du point de vue français, la bataille peut être découpée en quatre phases distinctes :

- du 21 au 25 février : le choc initial durant lequel l'armée allemande malgré une supériorité numérique ne parvient pas à créer les conditions d'une victoire décisive ;
- du 26 février au 10 avril : la bataille défensive sous le commandement du général Pétain ;
- de mai à juin : les dernières tentatives d'offensive allemandes ;
- de juillet à décembre : la contre-offensive française.

On peut retenir de ce découpage en phases successives que les besoins en infanterie, en artillerie et donc en logistique associée à ces deux fonctions opérationnelles ont été énormes et que donc les voies de communication en approvisionnement ont été particulièrement nécessaires. C'est ce que les paragraphes suivants chercheront à démontrer.

A/ L'utilisation massive de l'artillerie

Bien que numériquement et qualitativement inférieure à l'artillerie allemande depuis le début de la guerre, l'artillerie française va jouer un rôle particulièrement important dans la bataille de Verdun. En effet, durant les phases défensives, les français organiseront peu à peu leur appui-feux sur le modèle allemand en appliquant le concept de tir de barrage défensif¹.

¹ Allain Bernède, *Verdun 1916 : le point de vue français*, Edition Cénomane 2002, p. 65.

Dans les phases offensives, c'est cette fois le concept de tir de préparation d'artillerie qui prévaut. On retient assez communément que sur les trois cents jours qu'ont duré la bataille et sur l'ensemble de la zone d'opération (20 km de front sur 12 km de profondeur) ce sont 60 à 80 millions d'obus qui se sont abattus sur la région de Verdun. Ce qui correspond à 1 obus tous les 3 m². Ce ratio énorme trouve un retentissement tout particulier lorsque l'on pense que la cote du Poivre a perdu en neuf mois sept mètres de hauteur².

- Explication doctrinale

Cette utilisation massive de l'artillerie correspond aux principes de la guerre développés par Foch et notamment celui de la concentration des efforts. Ce principe avait été rappelé dès le 20 novembre 1915 dans une directive éditée par le Grand Quartier Général du général Joffre basé à Chantilly qui stipulait que « [...] *sous peine d'exposer l'infanterie à des pertes excessives, une attaque ne peut réussir qu'à la condition d'avoir été préparée et d'être appuyée de façon continue par une puissante artillerie [...]* »³. Aussi l'infanterie est protégée par l'artillerie et elle s'arrête sur positions lorsqu'elle est mal ou pas appuyée par les canons amis.

À partir du mois de mars 1916, l'État-Major (EM) du général Pétain qui commande le secteur de Verdun et qui est basé à Souilly constate que la mission de contre-batterie a été abandonnée au profit du tir de barrage décrit supra. Le 3^e bureau préconise donc : « [...] *pour obtenir des résultats satisfaisants, il est indispensable de faire des tirs nourris exigeant dans les tirs sur zone, sur des batteries ennemies encadrées, une dépense de munitions pouvant atteindre 400 coups par batterie [...]* »⁴.

- L'épreuve des faits

Enfin, après deux mois d'offensive allemande, le 3^e bureau de l'EM de Souilly édite le 3 avril un retour d'expérience solide et des directives à ses unités subordonnées notamment celles issues de l'artillerie :

« [...] *Au tir de concentration exécuté sur un point doit répondre un tir de concentration exécuté sur la partie du front ennemi qui lui fait face et d'où doivent partir les attaques qu'on doit essayer de la sorte de l'écraser dans l'œuf.*

² Les grandes batailles de l'histoire : Verdun documentaire d'Henri de Turenne 1973.

³ Allain Bernède, *op. cit.*, p.153.

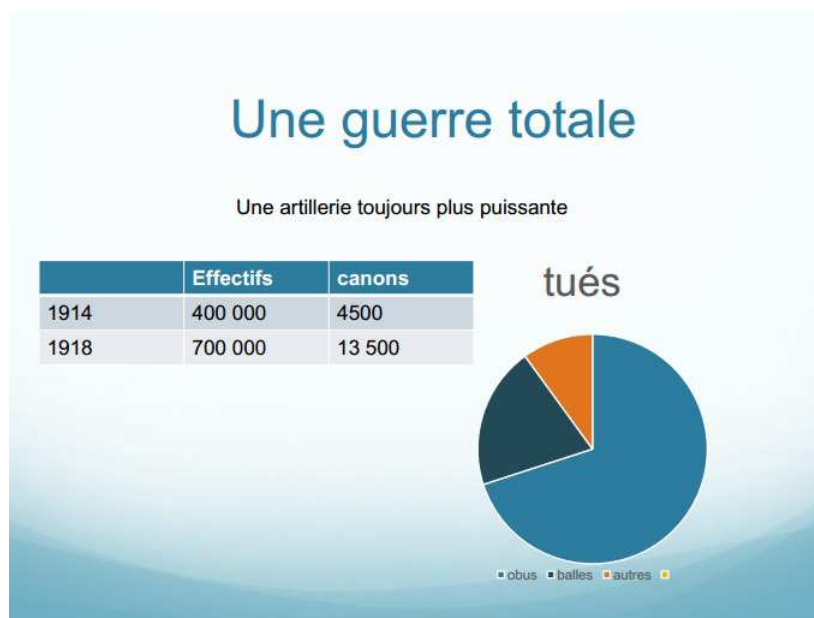
⁴ *Idem.*

Si l'attaque allemande peut s'emparer de son objectif, effectuer sans aucune perte de temps et avant que l'ennemi ait pu s'y loger un tir de concentration sur cet objectif.

Pour que ces résultats soient satisfaisants, il est indispensable que la riposte dans les deux cas soit immédiate et qu'elle soit aussi violente que l'attaque. Il faut pour cela que les chefs d'artillerie à tous les degrés de la hiérarchie soient prévoyants et que la préparation des tirs soit assez poussée pour qu'une seule indication les déclenche dans le minimum de temps.

L'influence de ces tirs et leur action ne pouvant être efficaces que s'ils sont aussi violents que ceux de l'adversaire, on doit y consacrer toutes les pièces qui peuvent être utilement employées [...] qu'elles appartiennent ou non au secteur attaqué [...] »⁵.

- Des chiffres jusqu'alors jamais égalés



Bilan des pertes durant la 1^{ère} Guerre Mondiale (présentation du général Marill lors du colloque de l'arme du Train du 04/02/2016)

Que ce soit dans la doctrine ou dans les ordres qui ont été diffusés par la II^e armée, l'artillerie a occupé une place aussi centrale que l'infanterie dans la bataille de Verdun. La majeure partie des pertes durant la bataille est d'ailleurs causée par les tirs d'artillerie. Or l'artillerie est une arme qui nécessite un soutien logistique important car pour transporter les quelques 36 000 tonnes de munitions⁶ françaises qui ont été tirées pendant les dix mois il faut d'une

⁵ Allain Bernède, *op. cit.* p. 141 – 142.

⁶ Rémy Porte, *La Direction des services automobiles des armées et la motorisation des armées françaises (1914-1919)*, Annexe 18, Editions Lavauzelle [2004].

part des moyens de transport en quantité suffisante et d'autre part des axes suffisamment robustes pour absorber ces flux.

B/ Le ravitaillement en troupes

▪ Une nécessité imposée par l'intensité des combats

Dès que le général Pétain et son état-major arrivent à la tête des opérations de la région fortifiée de Verdun le 26 février 2016, ils saisissent l'importance que va revêtir le facteur humain dans cette bataille. Les premières heures de combat ont donné un aperçu sanglant de ce que vont être les neuf mois à venir : longs tirs de préparations d'artillerie qui meurtrissent les chairs et les âmes suivis de l'offensive de l'infanterie durant laquelle le combat se fait au corps à corps dans les tranchées ou dans les forts. Pour tenir, dans ces rudes affrontements, l'état-major du général Pétain décide que les unités ne feront qu'un court passage sur le front.

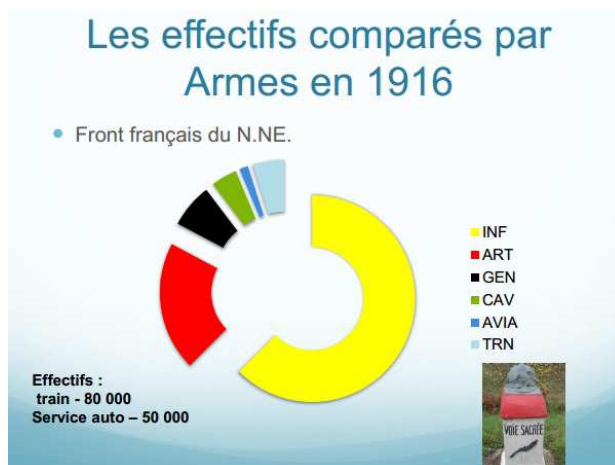
▪ Le principe de la noria : effet-majeur stratégique du général Pétain

Dans ses mémoires, le général von Falkenhayn déclare que le but qu'il voulait atteindre durant la bataille de Verdun était de saigner à blanc l'armée française. En d'autres termes son effet majeur était d'infliger le maximum de pertes à l'armée française pour réaliser un gain territorial et pour contraindre par la suite les gouvernements alliés à se mettre à la table de négociation. L'effet majeur stratégique qu'aurait pu retenir le général Pétain⁷ aurait été de maintenir la noria. En effet, garantir la rotation des unités sur le front, c'est également garantir leur moral et donc leur potentiel de combat. On peut donc en déduire que gagner la bataille de Verdun est revenu à gagner la bataille du moral et que cette victoire a été permise par la rotation des unités.

▪ Des volumes de force jusqu'alors jamais égalés

On retient que ce sont les trois quart de l'armée française qui se sont succédé à Verdun et que c'est ce taux de rotation qui a contribué à ancrer la bataille dans la mémoire nationale. De manière purement comptable, sur les 100 divisions de l'armée françaises 75 ont servi à Verdun. Au bilan ce sont 2,4 millions de soldats qui se sont succédés dans les tranchées pour une durée de 15 jours. La représentation des armes présentes pendant la bataille de Verdun laisse apparaître une très large majorité de fantassins. En revanche, les cavaliers sont les grands absents de cet affrontement.

⁷ Général Marill, conférence « la Voie Sacrée- le train un des grands acteurs de la victoire de Verdun », colloque de l'arme du Train à l'École Militaire, 04/02/2016.



Répartition par armes durant la bataille de Verdun (présentation du général Marill lors du colloque de l'arme du Train du 04/02/2016)

Ce flux inégalé de soldats montants et descendants au front a été complété par des besoins sanitaires à la mesure de ce déploiement. Les volumes de pertes et de blessés ont été tels que la chaîne santé française a été particulièrement sollicitée durant la bataille.

C/ Le soutien médical au cours de la bataille de Verdun

▪ Bref aperçu historique

Le service de santé français était revenu de loin. En effet, le début des opérations en 1914 avait mis en lumière les failles dans l'organisation du service issue du règlement de 1910. Ainsi, les révisions apportées grâce au retour d'expérience en « boucle courte » tant dans la composition et l'emploi des formations sanitaires avait rendu plus efficace la prise en charge des blessés. La priorité donnée à une chirurgie effectuée le plus à l'avant possible, rendue systématique avant toute évacuation vers l'arrière, avait permis une diminution significative du nombre de morts. Désormais, le schéma reposait sur un échelonnement allant des postes de secours dans les tranchées jusqu'aux hôpitaux d'infrastructure de l'intérieur⁸.

▪ Le cas de Verdun

La conjonction des fuites en renseignement et des mauvaises conditions météorologiques évoquées précédemment a également permis au service de santé de se réarticuler en vue de faire face à l'énorme déluge de feu et de victimes auxquels il allait être confronté. Le médecin général inspecteur Mignon réorganisa énergiquement le dispositif santé de la région de

⁸ Raymond Wey (médecin général inspecteur (2S)), « Le soutien médical au cours de la bataille de Verdun », *Revue de la Défense Nationale Verdun 100 ans après*, février 2016.

Verdun en faisant effort sur les formations de l'avant. Il avait notamment concentré des équipes chirurgicales aux nœuds ferroviaires menant aux hôpitaux d'infrastructures situés plus en arrière du front. En outre, il fallait un axe pour relier l'avant du front au réseau ferroviaire principal. La future « Voie Sacrée » allait remplir cette fonction. Ce sont donc au final 41 équipes médicales qui ont été déployées à Verdun et, en dépit de la foudroyance de l'attaque, le service de santé a réussi à absorber les pertes et les blessés.

- Un bilan des pertes et des blessés

Les 300 jours de la bataille de Verdun ont coûté à l'armée française 62 000 morts, 100 000 disparus et 215 000 blessés dont 145 000 dans les premiers jours de l'attaque. Durant la période du 21 au 29 février, 2 500 soldats ont été blessés quotidiennement⁹. De tels chiffres soulignent à la fois la pertinence du dispositif du service de santé déployé mais également la solidité du réseau routier et ferroviaire qui a pu maintenir ce flux d'évacuation de blessés. En complément de la noria évoquée supra, la « Voie Sacrée » a contribué à conserver à un haut niveau les forces morales des troupes françaises engagées à Verdun. En effet, le poilu savait qu'il risquait sa vie lorsqu'il montait au front mais il gardait à l'esprit qu'il ne resterait que quelques jours en première ligne et qu'en cas de blessure il pourrait être évacué et soigné.

La bataille de Verdun a donc des besoins particulièrement importants en munitions d'artillerie, ainsi qu'en personnel et en évacuation de blessés pour maintenir au plus haut la force morale du soldat français. Il apparaît d'emblée que ces impératifs logistiques sont à relier à l'existence d'un itinéraire suffisamment imposant pour permettre le maintien de ces flux.

II/ La nécessité de maintenir un itinéraire logistique

Du point de vue français, l'utilisation croissante de l'artillerie combinée aux énormes besoins humains et sanitaires ont rendus pertinent voire obligatoire le maintien d'un itinéraire logistique entre Bar-le-Duc et Verdun. Un tel impératif se retrouve du côté allemand dont le soutien s'appuyait sur la densité du réseau ferroviaire.

⁹ Raymond Wey (médecin général inspecteur (2S)), *op. cit.*

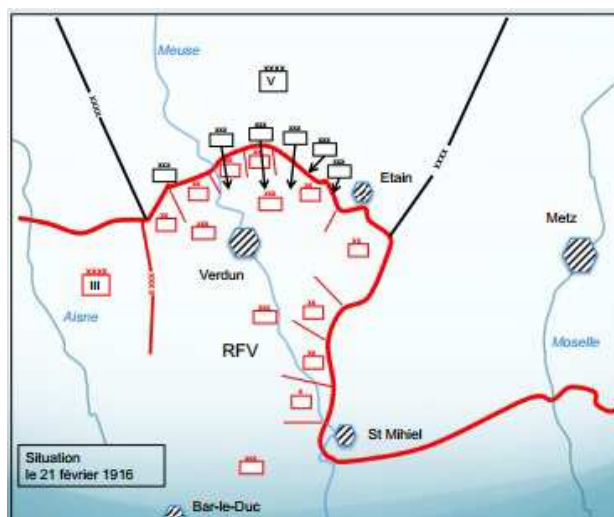
A/ Vue du côté allemand : le choix de Verdun

Au milieu de l'année 1915, l'opinion publique allemande et le *Kaiser* Guillaume II s'impatientent des manques de résultats sur le front occidental. Aussi, le *Kaiser* demande au général von Falkenhayn de planifier une nouvelle opération dont le but sera de consolider des gains territoriaux et donc d'amener les Français à négocier. Le Grand Quartier Général allemand commence donc à planifier les opérations et s'attache notamment à répondre à la question du « Où ? » doit se dérouler cette bataille.

▪ L'étude allemande du « Où ? »

Plusieurs motifs sont donnés pour expliquer le choix de Verdun pour lancer une nouvelle opération. Il y a tout d'abord le poids de l'histoire car Verdun représente un vrai symbole pour les deux belligérants. En effet le traité éponyme y est signé en 843. Il partage en trois le saint Empire romain-germanique de Charlemagne et préfigure la France et l'Allemagne. Par ailleurs, Verdun est le théâtre de nombreux passages de troupes et de nombreuses querelles qui se sont apaisées par la signature du traité de Chambord par Henri II en 1552¹⁰ puis par l'arrivée sur le trône d'Henri IV. Il fait rapidement de la citadelle une sentinelle française aux portes de l'Empire. Verdun constitue géographiquement le dernier point de passage obligé de l'Est vers Paris car la succession de relief et de marécages obligent l'envahisseur à emprunter la route de Verdun. Enfin, dans le cas précis de 1916, la région de Verdun constitue un saillant français dans les lignes allemandes. L'éliminer en lançant une offensive c'est également s'assurer un dispositif linéaire propice à la manœuvre et à la concentration des feux d'artillerie.

¹⁰ Le Traité de Chambord fut signé en 1552 par Henri II. Il unifia les trois évêchés de Toul, de Verdun et de Metz sous l'autorité du roi de France.



Le saillant de Verdun (présentation du général Marill lors du colloque de l'arme du Train du 04/02/2016)

- Couper les itinéraires de ravitaillement

Verdun est donc une ville symbolique d'un point de vue historique, géographique et tactique. Mais du point de vue allemand, cette région doit aussi être attaquée car c'est elle qui logistiquement est la moins soutenable. En effet, l'étude terrain montre que la ville ne peut être approvisionnée que par l'unique route la reliant à Bar-le-Duc ou par le chemin de fer appelé le « Meusien », le reste du terrain étant battu par les feux de l'artillerie allemande. En attaquant Verdun, les Allemands s'assuraient d'avoir la capacité de couper la ville de l'arrière et donc de lui enlever tout ravitaillement possible.

B/ Vu du côté français : maintenir à tout prix le cordon ombilical

Dès le milieu de l'année 1915, les pièces d'artillerie de la RFV avaient été évacuées pour permettre l'appui-feux sur d'autres champs de bataille. Les officiers en place dans la garnison avaient le sentiment que la défense de Verdun n'était pas prioritaire et que le strict minimum y était maintenu pour ne pas inquiéter la population locale. Fort de ce constat tactique, lorsque les premiers renseignements montrant qu'une offensive pourrait se dérouler dans la région de Verdun sont arrivés, les membres du Grand Quartier Général français ont tout de suite senti qu'il y avait une faiblesse pour maintenir un axe majeur d'approvisionnement.

- Du premier constat...

Même si le général Joffre écrit dans ses mémoires que « [...] à la vérité, cette attaque ne nous prenait pas au dépourvu [...] », force est de constater que la question des approvisionnements

qui allaient être vitaux dans cette bataille n'avait pas été prise dans sa globalité lors de l'étude des plans. Le 19 février, lorsqu'une première appréciation de situation est faite au général Joffre par le général Herr, chef de la RFV, les propos sont éloquentes : « [...] Avec le chef d'état-major, on traite différentes questions de routes. Par suite de la configuration du terrain, le nombre de route à la disposition de la RFV n'est pas suffisant [...] »¹¹. Ce constat initial contraste nettement avec ce qui existe du côté allemand, car leur réseau ferroviaire est beaucoup plus dense.

Ressources disponibles			Besoins estimés	
Voie ferrée normale	Paris /Avricourt	Interrompue à Bar-le-Duc	Troupes	Montantes et descendantes (15 000 à 20 000 hommes /jour)
	Saint-Dizier /Revigny	Interrompue à Baudonvillers	Munitions	2.000 tonnes/jour en moyenne
Voie ferrée de 1 m. Petit Meusien.	Bar-le-Duc /Verdun	Rendement de 800 à 1.000 tonnes/jour	Vivres et matériels divers	100 tonnes/jour /division (pour 15 à 20 divisions)
Voie ferrée de 0,60	Clermont /Verdun	Rendement de 800 tonnes/jour maximum	Génie	
Route nationale	Inexistante		Evacuations	Descendantes (matériels et blessés)
Route départementale	Baudonvillers à Verdun par Bar-le-Duc	Largeur moyenne de six mètres		

Inventaire des itinéraires dans la région de Verdun (Rémy Porte, op. cit.)

▪ ... Aux premières décisions

Le capitaine Doumenc, délégué à la direction du service automobile (DSA), s'engage à transporter quotidiennement 2 000 tonnes et 12 000 soldats sous réserve que le service automobile soit maître de la gestion des routes. La journée qui précède le début de l'offensive est occupée à effectuer des reconnaissances de routes, de gares, d'installations et à établir les premières liaisons avec les unités subordonnées. Le général Herr, chef de la RFV approuve toutes les dispositions proposées par le capitaine Doumenc sous réserve que la voie ferrée

¹¹ Journal du commandant de Galbert à la date du 19 février 1916, cité par Gilles Neviaski, *Le grand quartier général septembre 1915-mai 1916*, maîtrise d'histoire sous la direction de monsieur le professeur GH Soutou, université de Paris IV- Sorbonne, 1996.

principale soit hors d'usage, ce qui fut effectivement le cas dès le début du tir de préparation d'artillerie allemand¹².

C/ De la RD à la Voie Sacrée

En complément du « Meusien », la voie ferrée métrique, la route départementale qui relie Bar-le-Duc à Verdun va donc agir dès le 21 février comme l'unique moyen de prévenir l'asphyxie de la première ligne française.

▪ Sur la brèche dès les premières heures ...

Le *Trommelfeuer* allemand débute le 21 février tôt le matin et à 10 heures le chef de le RFV rend compte au général Joffre du commencement des opérations. Dès 16h45, les premiers manques en munition d'artillerie se font ressentir du côté français et dès lors le service automobile est mis à contribution pour : « [...] *apporter une solution* [...] »¹³. Face à cette sollicitation des premières heures et dans l'optique de gagner en efficacité dans le soutien de cette dure bataille qui vient de débiter, le message annonçant la mise à disposition de la route départementale au profit automobile est émis dans la nuit du 21 au 22 février vers l'ensemble des unités stationnant et opérant dans la région de Verdun. Ainsi le 22 février à midi : « [...] *en quatre heures, la route de Bar était entièrement dégagée et appartenait à la commission régulatrice. Dès le 23, la première division était transportée par ses soins* [...] »¹⁴. Concomitamment, le service automobile fait converger des véhicules qui permettront d'assurer les flux montant et descendant vers la ligne de front.

▪ Une utilisation maîtrisée et efficace

Ce message du 22 février est donc synonyme de maîtrise du réseau routier et ferroviaire de la région de Verdun. Au final sur la route départementale Bar-le-Duc / Verdun, seuls les véhicules automobiles sont autorisés et les chevaux bannis. La maîtrise est consolidée grâce à la division de la route en six tronçons dont la gestion est confiée à la toute jeune commission régulatrice automobile (CRA) créée le 19 février. Grâce aux 3 000 puis 6 000 et enfin 9 000 véhicules et à la valeur des soldats, la « Voie Sacrée » a permis l'acheminement de troupes, munitions et matériels divers. Tout arrivait par chemin de fer à la gare de Baudonvilliers au

¹² Rémy Porte, *La Direction des services automobiles des armées et la motorisation des armées françaises (1914-1919)*, Ed. Lavauzelle, 2004.

¹³ Colonel Louis Dulin, « la Voie sacrée ou les tringlots dans l'enfer de Verdun », *Revue du Train* p. 65—67 et p. 70, 1958.

¹⁴ Général Palat, *la revue sur Verdun*, Ed. Berger-Levrault, Tome 10, p. 139, 1925.

sud de Bar. C'était le point de départ de cette route de 75 kilomètres qui s'étendait jusqu'au carrefour de Moulin-Brûlé.

▪ Un bilan qui lui confère le caractère « sacré »

Pendant la bataille de Verdun, les 51 groupes (près de 9 000 véhicules) ont transporté hebdomadairement 90 000 hommes, 50 000 tonnes de matériels en couvrant au total 1 million de kilomètres. Ce sont donc un véhicule toutes les 14 secondes qui se sont succédés de Bar à Verdun. Au printemps 1916, le trafic mensuel a dépassé 500 000 tonnes et 400 000 hommes sans compter les 200 000 blessés évacués par le service de santé. Deux millions de tonnes furent ainsi transportées tandis que 1 200 soldats territoriaux¹⁵ lançaient inlassablement 700 000 tonnes de calcaires pour damer la route afin d'éviter son effondrement. La pugnacité des conducteurs est également à souligner car ils restaient à leur poste de travail plus de 18 heures consécutives parfois sous les feux de l'artillerie allemande.

	TRAIN	SERVICE AUTO	TOTAL GENERAL
OFFICIERS	105	66	171
TROUPES	7490	3500	10 990
TOTAL	7505	3566	11 161

Pertes enregistrées par l'arme du Train et le SA (présentation du général Marbill lors du colloque de l'arme du Train du 04/02/2016)

De cet engagement dans la bataille naît chez ces soldats une réelle fierté de servir qui se traduit par une symbolique et des couleurs (notamment le vert et le blanc) qui les identifient et les caractérisent.

Il est donc clair que la « Voie Sacrée » fut l'organe vital, essentiel, pour alimenter Verdun. Son rôle essentiel n'est donc pas usurpé, et son appellation reçue en avril 1916 par Maurice Barrès n'est pas contredite par les faits de guerre dont elle a été le théâtre.

III/ Deux acteurs de la conception et du maintien en condition de la « Voie Sacrée » : le Service Automobile et la Commission Régulatrice Automobile

¹⁵ Soldats employés uniquement à l'entretien de la « Voie Sacrée »

Si la « Voie Sacrée » est le symbole du soutien extraordinaire mis en œuvre durant la bataille de Verdun, les soldats qui ont conçu cet outil et servi dessus ne doivent pas être oubliés. Les deux acteurs incontournables de Verdun sont le Service Automobile (SA) avec notamment la figure du capitaine Doumenc et la Commission Régulatrice Automobile (CRA).

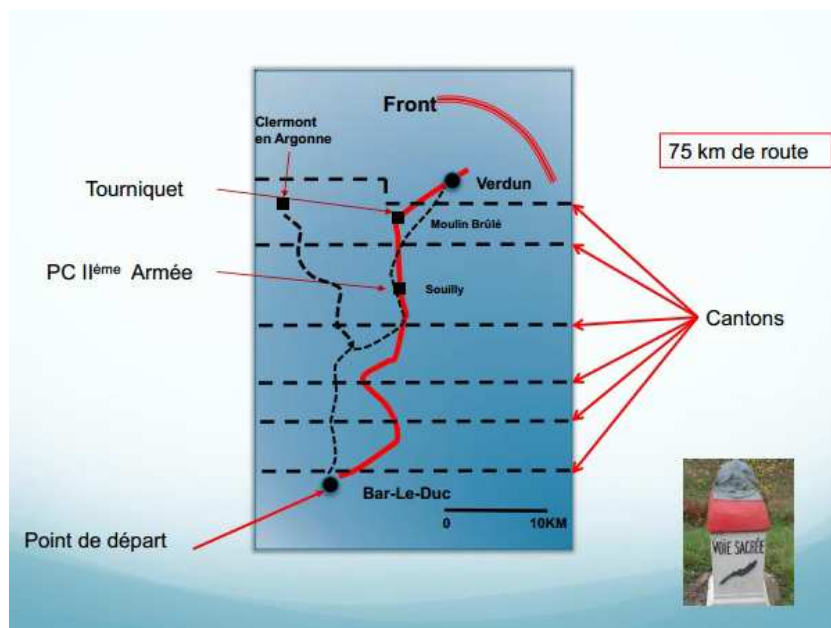
A/ Origines du SA et des CRA

▪ Le Service Automobile

Prenant en compte le développement de l'activité automobile, les textes de 1913 et 1914 portants sur l'organisation des armées prévoient la création d'un service automobile. Cette entité composée à l'origine uniquement de deux officiers et d'un soldat est rattachée à la direction de l'arrière du grand quartier général (DA/GQG) du général Joffre. À partir d'août 1914, ce service évolue de manière permanente dans ses structures et dans ses missions en s'adaptant au plus près aux impératifs du terrain et des combats. Une des personnes clés de ce service est le capitaine Doumenc, polytechnicien et artilleur comme beaucoup de ses camarades « X ». Il a participé à l'intégralité de la Première Guerre mondiale en son sein en qualité d'adjoint au chef de service. Ses qualités de planificateur et de meneur d'hommes se sont révélées déterminantes lors de plusieurs batailles notamment celle de la Marne en 1914 et de Verdun en 1916. Le SA compte en août 1914, 6 000 véhicules et 10 000 hommes, et est le bras armé du 4^e bureau du GQG.

▪ La Commission Régulatrice Automobile (CRA)

Lorsque le 20 février, le capitaine Doumenc arrive dans la région de Verdun pour procéder aux reconnaissances d'itinéraires et de sites, il en profite pour rassembler les officiers qui lui sont subordonnés et leur donner ses directives. À 19 heures ce même jour, il décide la création de la première CRA. Elle aura pour mission de surveiller les flux sur la route départementale Bar/Verdun à partir de six cantons de régulations tous placés sous ses ordres, tout en faisant respecter la discipline de circulation. La responsabilité de la CRA sera de taille car elle devra assurer un écoulement maximal des véhicules se rendant vers le front ou en repartant.



Les 6 cantons sur la Voie Sacrée (présentation du général Marill lors du colloque de l'arme du Train du 04/02/2016)

B/ Formes et articulations

▪ La direction du service automobile

Bien que modestes à la déclaration de guerre, les effectifs de la DSA n'ont cessé de croître tout au long de la guerre. En effet de 6 000 véhicules et 10 000 hommes, le service est passé au début des opérations à Verdun et pour cette seule région à 8 500 hommes et près de 9 000 véhicules de tous types. La cellule de base du service automobile est la section composée de 25 véhicules. Quatre sections forment un groupe. Un groupe transporte un bataillon d'infanterie ou deux jours de vivre pour un corps d'armée à deux divisions d'infanterie. Cinq groupes forment un groupement qui arrive à transporter une brigade en une rotation. Il y a au plus fort de la bataille 7 groupements qui tournaient en permanence sur la Voie Sacrée. En plus de cette puissance de transport, il faut s'imaginer le foisonnement d'idées qui jaillissaient du SA. D'ailleurs, de nombreux écrits confirment que la création d'un axe uniquement dédié à l'automobile et que le principe de noria avaient été décidés avant l'arrivée de l'état-major de la II^e Armée du général Pétain à qui on attribue généralement ces deux décisions clés dans la victoire défensive de Verdun¹⁶.

¹⁶ Rémy Porte, *op. cit.*, p. 180 - 181.

▪ La Commission Régulatrice Automobile

Cette entité est au cœur de l'organisation générale du soutien de la bataille. De la gare de Baudonvilliers où arrivent les trains de munitions aux dépôts avancés des forts de Verdun, toute la route est placée sous l'autorité de la CRA. Les 6 cantons qui permettent une meilleure surveillance de l'axe sont chacun commandé par un officier de la DSA qui impose aux chauffeurs en transit une stricte discipline de conduite. La CRA dispose de son propre réseau téléphonique spécialisé qui lui permet d'être en relation permanente avec le commandement de la II^e Armée. Progressivement, les unités élémentaires sont regroupées en formations plus importantes ce qui permet de gagner des postes d'officiers et de secrétaires et de donner davantage de souplesse aux plans d'emploi des véhicules. En cas d'attaque allemande massive, la CRA rendrait immédiatement compte au GQG ce qui déclencherait l'arrivée de moyens supplémentaires. Ce mode d'organisation consacre un soutien de moins en moins réalisé organiquement mais de plus en plus déconcentrés à des grands services.

C/ DSA et CRA : bilan après la bataille de Verdun

Dès la victoire défensive de Verdun acquise par la France, la CRA est dissoute. La DSA continue à servir au sein du GQG. En novembre 1918, le service compte 45 000 véhicules et 110 000 hommes. Sur la Somme, en juillet 1916, les transports automobiles eurent la charge de tous les ravitaillements et de toutes les relèves. Le dispositif de Verdun avec une route gardée et une CRA est adopté et prouve à nouveau l'excellence du système. En novembre 1917 pour soutenir une attaque lancée par les Britanniques, le commandement décida brusquement une opération du type « Voie Sacrée ». En 24 heures fut monté en collaboration avec le chemin de fer le transport 3 divisions au complet sur 140 kilomètres. Les capacités du DSA (moyens, doctrine, formation) ont constitué un exemple pour les Américains lorsqu'ils ont rejoint les Alliés en 1917 et ils en ont fait leur modèle de soutien logistique jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Ce sont donc les transports de 1917 ajoutés à l'expérience de Verdun qui permirent de concevoir l'organisation de 1918 et de tenir tête aux différentes offensives allemandes de mars, avril et d'assurer les offensives alliées à partir de juillet. Ce qui permit d'atteindre un record jamais espéré par le commandement : en juillet 1918, le SA a transporté 1 200 000 tonnes et 1 million d'hommes. Aujourd'hui les bornes qui jalonnent la Voie Sacrée, nous rappellent que les 75 kilomètres qui séparent Bar à Verdun furent le début d'un véritable calvaire pour tous les soldats du fantassin au tringlot en passant par l'artilleur.

Conclusion

Au bilan, les avancées technologiques dans le domaine de l'automobile et les besoins croissants des Armées ont conduit à la création du Service Automobile en avril 1915. Ainsi le nombre de véhicules est passé de 170 en 1914 à plus de 600 en 1915. Le Service a ensuite acquis au fil de ses missions une réelle maturité.

Le 19 février 1916, pressentant les combats à venir et aux regards des capacités de transport insuffisantes de la voie de chemin de fer desservant Verdun, le Service automobile propose au Grand Quartier Général du général Joffre d'utiliser des véhicules pour soutenir la bataille à venir. Le général Pétain, premier commandant de la II^e Armée en charge du secteur de Verdun, a très rapidement confirmé les propositions du Service Automobile en sanctuarisant le système de la « noria ». Selon lui, cet outil conférait à son armée la capacité à durer dans la défense d'une position stratégique. Ainsi un véritable cordon ombilical s'est déployé entre Bar-le-Duc et Verdun, entre l'arrière et le front.

Longue de 75 kilomètres, cette route départementale a d'emblée été scindée en 6 tronçons permettant une meilleure gestion des flux routiers. Chacune de ces parties était placée sous la responsabilité de la Commission Régulatrice Automobile, ancêtre des unités de Circulation Routière actuelles. Celle-ci avait pour mission de surveiller et de contrôler les accès à cette unique voie routière d'approvisionnement.

Le maintien en condition de cette route, initialement peu large et carrossable, est l'œuvre de 1200 soldats territoriaux. Le terrassement de cette route était assuré par la succession de pelletées de pierres calcaires jetées par les soldats sous les roues des camions. Mission ingrate mais ô combien nécessaire à la bonne utilisation de cet itinéraire qui ne pouvait pas être coupé.

La Voie Sacrée en tant qu'unique axe routier qui ne soit pas pris sous le feu allemand reliant l'arrière de l'avant du front peut être légitimement considéré comme le cordon ombilical autorisant le ravitaillement en matériel et la relève en matériel, facteurs de succès pour la victoire défensive française. Sur la Somme en juillet 1916, les transports ont eu la charge de l'ensemble des ravitaillements et des relèves. Le dispositif d'approvisionnement adopté sera similaire à celui de la bataille de Verdun avec notamment l'utilisation d'une voie gardée par la Commission Régulatrice Automobile. Les Britanniques utiliseront ce même procédé en novembre 1917, ce qui leur permettra de transporter 3 divisions au complet sur 140 kilomètres en moins d'une journée. L'expérience de Verdun a donc permis de concevoir

l'organisation du soutien de l'année 1918 permettant de tenir tête aux offensives allemandes du printemps et de soutenir les contre-offensives alliées qui se sont succédées dès juillet.

En 1922, le président Poincaré inaugure les célèbres bornes kilométriques qui vont définitivement inscrire ce poumon logistique dans la mémoire collective nationale. Mais la « Voie Sacrée » n'est pas qu'une représentation allégorique. Ce concept a réellement servi d'exemple pour la suite de la conduite des opérations de la Première Guerre mondiale. De même, la doctrine logistique française s'est construite pas à pas sur les champs de bataille de la Marne, de la Meuse et de la Somme. Elle a ensuite conquis le contingent américain venu prêter main forte aux Alliés en 1917 et les Américains ne réviseront leur doctrine que durant la Deuxième Guerre mondiale. Enfin, la « Voie Sacrée » préfigure la logistique de nos opérations actuelles. Que ce soit au Mali ou en Afghanistan, le soutien des opérations se fait grâce à un itinéraire unique qui doit être surveillé et protégé. On comprend donc mieux pourquoi cent ans plus tard, l'action de leurs aînés sur la « Voie Sacrée » est toujours célébrée par les soldats logisticiens de l'arme du Train comme un fait d'arme sur lequel repose leur fierté de soutenir¹⁷. De même, les circulateurs voient dans la commission régulatrice automobile l'entité qui les a précédés dans cette indispensable mission de coordination et de régulation des mouvements au sein l'espace de bataille.

¹⁷ Le bataillon logistique, issu majoritairement du 516^e régiment du Train, qui a conduit les opérations de démontage en Afghanistan (avril à octobre 2012) portait le nom de Bataillon « Voie Sacrée ».

Bibliographie :

- Allain Bernède, *Verdun 1916 : le point de vue français*, Éditions Cénomane, 2002.
- Rémy Porte, *La Direction des services automobiles des armées et la motorisation des armées françaises (1914-1919)*, Éditions Lavauzelle, 2004.
- Journal du commandant de Galbert à la date du 19 février 1916, cité par Gilles Neviaski, *Le grand quartier général septembre 1915-mai 1916*, maîtrise d'histoire sous la direction de monsieur le professeur GH Soutou, université de Paris IV-Sorbonne, 1996.
- Colonel Louis Dulin, « la Voie sacrée ou les tringlots dans l'enfer de Verdun », *Revue du Train* 1958.
- Général Palat, *la revue sur Verdun*, Ed. Berger-Levrault, Tome 10, 1925.
- Médecin général inspecteur (2S) Raymond Wey, « Le soutien médical au cours de la bataille de Verdun », *Revue de la Défense Nationale – Verdun 100 ans après*, février 2016.

Filmographie :

- Henri de Turenne, *Série les grandes batailles de l'histoire : Verdun*, 1973.