

Le Réseau de Champagne a été créé en vue de l'Offensive de Septembre 1915 et il fut la première manifestation importante de l'emploi de la Voie de 0,60 hors des places fortes, en un front stabilisé.

Le 21 août 1915, je fus appelé au commandement du Réseau de la II^o Armée : depuis le début de la guerre, j'avais été purement artilleur et il fallait m'adapter à une tâche entièrement nouvelle ; je trouvai cependant une équipe déjà au travail.

La II^o Armée, commandée par le Général Pétain, avait été concentrée dans la région de Chalons s/Marne. C'est elle qui devait avoir le rôle principal dans l'offensive projetée. Derrière un front de 20 kilomètres seulement, allant de Tahure à Vienne la Ville, 4 Corps d'armée, le 14^o, le 11^o, le 20^o et 1^o Corps Colonial suivi de la 151^o D.I. allaient prendre position, sans compter la Cavalerie, l'A.L.V.F. et les troupes de Réserve. À gauche se trouvait la IV^o Armée avec 4 Corps échelonnés sur 23 kilomètres, à droite la III^o Armée en forêt d'Argonne.

Pour desservir le front de la II^o Armée, il existait une voie ferrée passant par Suippes, Somme-Suippes, Somme-Tourbe, Somme-Bionne, Valmy et Ste-Menehould, à une dizaine de kilomètres en moyenne en arrière du front ; l'Etat-Major la doubla d'une voie plus au Sud, entre Cuperly et Ste-Menehould. Les lignes de la Voie de 60 partaient de cette nouvelle voie et se raccordaient après un parcours de 10 à 6 kilomètres avec l'ancienne, pour se diriger ensuite vers le front et se ramifier. D'après la conception qui avait présidé à leur tracé, il y avait autant de lignes que de grandes unités d'Armée et elles étaient inscrites dans le périmètre imparti à chacune d'elles. Il y avait ainsi 5 lignes :

l'une de Bussy le Chateau, passant par Somme-Suippes

la seconde de St-Rémy s/Bussy par Somme-Tourbe

la troisième de la Chapelle par Somme-Bionne

la quatrième de Dampierre par Valmy

la cinquième de la Neuville-au-Pont allait à Vienne la Ville en suivant la vallée de l'Aisne et à Berzieux.

La région est un plateau crayeux bordé à l'Est par l'Aisne et arrosé au Sud par l'Auve (que suivait la nouvelle voie ferrée jusqu'à Ste Menehould) ; la Bionne plus au Nord, d'orientation N-E, aboutit à Vienne la Ville, et la Tourbe, partant vers le Nord, s'infléchit ensuite également au N-E, tandis que, à l'ouest de Somme-Tourbe, la Suippes s'écoule vers le N-O, ainsi que la Noblette plus au Sud qui, passant par St-Remy et Cuperly, se jette dans la Vesle en direction de Reims. Naturellement le découpage artificiel du terrain, dans une région où les dénivellations atteignent de 30 à 40 mètres, avait obligé à établir de véritables tortillards présentant encore de fortes rampes.

Les dépôts avaient été prévus aux points de départ de chaque ligne, c'est à dire à une vingtaine de kilomètres des postes avancés. Ceci ne facilitait pas le service, mais les inconvénients s'en firent gravement sentir lorsque, le front étant à nouveau fixé, vint un mauvais temps anormalement précoce. Seule la ligne de la Chapelle-Somme Bionne conserva heureusement son dépôt à Somme Bionne où il avait été installé tout d'abord.

Les lignes de la Voie de 60 devaient essentiellement servir à alimenter en munitions l'artillerie lourde, après avoir également amené à pied d'œuvre les canons courts. Les pièces à desservir comprenaient 20 batteries de 120 longs, 10 de 155 long, 10 de 95, 100 de 105, 28 de 155 court, 8 mortiers de 220, 5 de 270, 2 de 370, 1 pièce de 16 cm et, au total, 87 emplacements.

Il y avait, à mon arrivée, 5 batteries de construction qui achevaient la mise en place du réseau et 6 compagnies d'exploitation dont une chargée des

avancées du réseau. À la mi-septembre, les premières s'étaient accrues de 3 unités et avaient été chargées également de l'entretien et d'Exploitation par chevaux des bouts de lignes.

Le Chef de Réseau et ses adjoints s'installèrent sous la tente au voisinage de Somme-Bionne. La répartition des unités était la suivante :

Exploitation

A - Ligne de Somme-Suippes - 1^o R.A.T. du 12^o à pied - Capit. "?" à Bussy le Château

B - Ligne de Somme Tourbe - 5^o Compagnie - Lieut. Guibaud à Somme-Tourbe

C - Ligne de Somme-Bionne - 4^o Compagnie - Lieut. Dauby à Somme Bionne

D - Ligne de Valmy - 6^o Compagnie - Lieut. Lauber à Valmy

E - Ligne de Vienne la Ville - 11^o Bat. du 10^o à pied - Lieut. de Campon au Moulinet

- Avancées des lignes B-C-D- 46^o Bat. Du 4^o lourd - Capit. Passerat au Point X

Entretien et Travaux

A - 17^o Bat. du 10^o à pied - Capit. Legros, aux Gascons

B - Sud - 14^o Bat. d^o - Lieut. Champ, à la Croix en Champagne

C - Sud - 10^o d^o d^o - Capit. Geistodt, à Somme-Bionne

D - Sud - 3^o T du 6^o à pied - Lieut. Boucley à Valmy

B-C Nord et Voies à chevaux - 18^o Cie - Capit. Frechinet à la Tourbe

D - Nord (Construction) - 16^o Bat. du 10^o à pied ~ Capit. Guinier, au Mont-Yvron

D - Nord (Entret. et chevaux) - 45^o Bat. Du 4^o Lourd - Lieut. "?" en B-3

F - 19^o Bat. du 10^o à pied - Lieut. Lelièvre à Naviaux

En attendant l'achèvement de la ligne Cuperly-Ste Menehould le matériel arrivait par la Gare de Cuperly située sur le réseau de la IV^e Armée. Il en résultait un certain accaparement auquel il fut nécessaire de mettre bon ordre pour pouvoir construire les embranchements de batteries.

Petit à petit le réseau se complétait ; il reçut des baraques pour le personnel et le matériel ; au voisinage du front, des abris de bombardement étaient établis et des mesures prises contre les gaz. Le téléphone fut installé en partie en lignes aériennes, sur poteaux par les soins du Service téléphonique, en partie en câbles pour les zones exposées, et le personnel fut doté d'appareils pour localiser les coupures ou les défauts : c'était une des tâches les plus importantes pour le fonctionnement du chemin de fer.

Le service des eaux comprenait, outre les points d'eau sur les lignes à voie normale, quelques stations de réapprovisionnement sur les lignes avancées. Dans le courant de Septembre, l'Armée demanda à profiter de la Voie de 60 pour. Le transport des travailleurs occupés à creuser pendant la nuit les tranchées de départ et de soutien. C'était une excellente occasion de mettre au point notre organisation en attendant l'intensification des transports de munitions. On s'aperçut alors que, faute d'un personnel suffisamment qualifié et faute de rechanges, car seules avaient été fournies des machines en ordre de marche, beaucoup d'organes se détérioraient qui ne pouvaient être remplacés, à commencer par les tubes de niveau d'eau ; on dut se passer de ceux-ci et, pour le reste, avoir recours à des démontages sur des machines encore inutilisées. Les déraillements étaient fréquents. Bref, au bout de quelques jours il fut nécessaire d'arrêter le transport des travailleurs pour conserver un matériel en état pour les besoins de l'offensive, et d'établir un ordre d'urgence pour les autres transports.

Le matériel de traction comprenait : 64 locomotives, dont 49 Péchot et 15 de modèles usuels dans l'industrie (Decauville, Orenstein et Koppel, et Kerr Stuart). 434 wagons, 166 trucs complets, 130 aménagés ou à aménager en caisses à ballast, 122 mariages et 16 wagons couverts.

De plus, pour desservir les voies les plus proches du front, l'Armée avait fourni 173 chevaux, effectif très inférieur à celui qui avait été demandé et très insuffisamment encadré.

Jusqu'au déclenchement de l'attaque, le temps fut admirable, le front assez calme ; un contact étroit avec les corps chargés des opérations et particulièrement avec les formations d'artillerie lourde, l'activité d'une masse d'hommes qui pouvait donner l'illusion d'une plage grouillante, apportaient un intérêt puissant à la conduite du réseau. Son état-major assista aux visites et inspections qui furent faites par le Président Poincaré, M. Millerand, ministre de la guerre, le général de Castelneau, etc...

La préparation d'Artillerie depuis le 22 septembre et l'attaque du 25 septembre et des jours suivants se passèrent sans grand dommage pour la Voie de 60 et celle-ci fonctionna d'une manière satisfaisante. Mais dès le 23 le temps se gâtait et les routes devinrent extrêmement gluantes. J'eus le loisir, le 26 septembre de suivre, de la cote 181, une hauteur dominant la Tourbe, l'attaque du Corps Colonial sur la Main de Massiges au Bois Chausson : je ne saurais oublier le spectacle émouvant de toutes ces fourmis qui cheminaient sur la pente raide, guidées par des porte-pancartes stoïques agitant constamment leur emblème ; les obus pleuvaient, les files s'éparpillaient les porte pancartes tombaient et étaient aussitôt remplacés, les files se reformaient, et la fourmilière continuait à progresser...

Toutes les mesures avaient été prises pour porter le réseau en avant : mais on sait que l'avance fut très limitée. Le temps s'était définitivement gâté, avec des pluies diluviennes.

Le 27, pendant la bataille de Tahure, après avoir eu devant la deuxième ligne ennemie le poignant spectacle d'un glacis crayeux parsemé des taches bleu-housard des fantassins tombés, je longeais une tranchée profonde abritant des troupes en attente. Une rafale de balles me fit précipiter dans la tranchée et aussitôt des hommes m'entourant me demandent "Mon Colonel, vous n'êtes pas blessé ?". Le moral de ces troupes était vraiment admirable.

Je constatais ce jour-là que les rails allemands des régions atteintes étaient bien trop légers pour être utilisables par notre matériel.

Néanmoins le réseau fut étendu dans la direction de Bois Sabot-Tahure, de Perthes-lès-Hurlus - Tahure et dans le vallon de l'Etang au pied de la Main de Massiges. La 41° Batterie du 4° d'Artillerie lourde nous fut détachée pour effectuer les prolongements. Les nouvelles lignes s'avançaient jusqu'à 1200 à 1500 m des postes avancés, malgré des bombardements intenses. Au cours de ces opérations menées courageusement, plusieurs agents furent tués ou blessés.

Ce n'est qu'après le début de l'offensive qu'un chef de dépôt, le Capitaine Guillet de la 10° Section des Chemins de Fer de campagne, fut désigné pour prendre en charge le gros entretien des machines et du matériel ; peu après deux aides majors furent chargés du service médical. On nous fournit encore en abondance les règlements sur le Service de la Voie de 60, ne comportant pas moins de 8 volumes : ils eussent été plus utiles un mois plus tôt ; il n'y était pas question de l'infrastructure en rase campagne. Enfin arrivèrent les pièces de rechange !

Dès le début d'Octobre, le réseau aménagea des trucs munis de ridelles et de planches, d'une capacité de 10 m³, qui permirent de récupérer très utilement sur le champ de bataille les douilles d'obus et d'autres menus objets qui le jonchaient ; puis il eut à effectuer des transports de matériaux d'empierrement pour la réfection des routes. Jusque-là l'utilisation du réseau ne faisait que croître. À la fin d'Octobre on dut faire usage de masques à gaz.

Le temps était le plus souvent affreux. Dès le 10 novembre survinrent des chutes de neige, des gelées et du dégel ; à ce moment, le réseau était diminué de 3 batteries d'entretien. Cette période fut particulièrement pénible. Les voies qui avaient été établies sans ballast s'enfonçaient dans la boue, se déversaient, le matériel déraillait, les organes de machines se détérioraient. On avait fourni dans les premiers jours d'Octobre un petit tonnage de ballast, on se procura bien encore quelques fascines : toutes ces mesures n'étaient qu'un faible palliatif.

On dut remettre dès le 16 novembre aux Corps d'Armées les voies à chevaux, ceux-ci ayant la charge de les entretenir et de les prolonger ultérieurement, quitte à faire appel au personnel de la Voie de 60 pour la direction technique.

Il faut ajouter que les voies avancées furent coupées à maintes reprises par les bombardements qui atteignirent aussi des équipes de construction.

À dater du 16 novembre, le réseau de la IV^o Armée fut réuni à celui de la 2^o Armée sous le nom de Réseau de Champagne. Il comprenait de l'Est à l'Ouest :

Exploitations :

Groupe de Suippes - 9^o et 2^o Comp. du 10^o à pied

Lieut. Trenaunay à Suippes -

- 15° Batt. du 8° à pied - Capit. Olphe Gaillard à Cuperly

- 23° d° du 1° à pied - Lieut. Torcheboeuf à Bouy

- 12° Comp. du 10° à pied - Capit. Mathieu à Mourmelon

Entretien et travaux :

- 12° Batt. du 4° lourd - Lieut. de Vorges à Suippes

- 13° Batt. du 10° à pied - Lieut. Cortot à Quartier National

- 6° Batt. du 7° à pied - Lieut. Magnier à Cuperly

L'ensemble du Réseau de Champagne présentait un développement de 400 kilomètres environ.

Le réseau de la IV° Armée était en moins mauvais état que celui de la II° Armée ; il était d'ailleurs bien moins chargé. Le Chef du Réseau s'installait le 20 novembre à Suippes dans les dépendances d'un château brûlé.

Il apparaissait désormais impossible de se contenter des secours de fortune qu'apportait la Direction de l'Arrière alors que nous avions à transporter des quantités de matériaux d'empierrement et de rondins pour permettre d'assurer la circulation sur les pistes et même les grandes routes devenues impraticables. L'Armée fut saisie, et à la mi-novembre on décida un allègement du Service par la suppression des lignes de la II° Armée du Sud du Chemin de fer Suippes-Valmy après transfert des dépôts de Bussy et St-Rémy à Somme Suippes et Somme Tourbe ; on adopta en outre ma proposition de remplacer les parcours sinueux et accidentés des lignes principales de Somme-Tourbe et de Somme Bionne dont le rendement était particulièrement mauvais par une ligne suivant la vallée de la Tourbe et correctement établie, prévue à double voie et susceptible par suite d'assurer un gros trafic. À ces fins nous obtînmes une fourniture de 24.000 tonnes de ballast à raison de 400 tonnes par jour,

dont 60% pour la réfection des lignes maintenues et 40% pour la construction de la ligne de la Tourbe et de 30.000 fascines en un mois. En outre un bataillon du 138° territorial était mis à la disposition du réseau dès le 27 novembre pour l'entretien et la manutention. La situation était alors extrêmement critique et les Compagnies d'Exploitation de St-Rémy et de Somme Bionne durent même arrêter le trafic pendant 24 et 38 heures.

Cependant les trains journaliers de 400 tonnes ne débutèrent que le 9 décembre. À partir de cette date la situation se redressa rapidement ; à la fin de décembre, les lignes du Sud avaient été supprimées et les dépôts transférés.

La remise des voies à chevaux aux Corps d'Armée ne donna pas de bons résultats : incohérence dans les travaux neufs, suppression de l'entretien et des réparations, inutilisation de certains tronçons dont la construction avait été demandée avec insistance, fuite du matériel roulant. Finalement l'Armée fit rétablir la traction mécanique sur certaines de ces voies, mais elles étaient tellement défoncées par les chevaux qu'il fut nécessaire au préalable de les refaire entièrement.

La question des chevaux se heurta d'ailleurs à des difficultés graves. Il ne nous avait été fourni que 3 maréchaux des logis pour l'ensemble des détachements ; l'alimentation, la ferrure, les soins vétérinaires devaient être assurés par les unités les plus voisines, mais celles-ci manquaient de moyens matériels ou changeaient d'emplacement et toutes les formalités étaient à recommencer ; si bien que des unités de la voie de 0,60 furent réduites à utiliser des voitures de fortune pour chercher le ravitaillement des chevaux, à se procurer des ferrures dans le commerce ou à en ramasser sur les pistes ; les soins vétérinaires firent défaut pour plusieurs détachements. Le remplacement des chevaux fatigués, demandé dès

le 8 novembre, n'avait pu être obtenu ; la nécessité d'abriter les chevaux avait été rappelée aux unités à la même date, mais il fallut attendre un mois pour obtenir les matériaux nécessaires.

Si l'on ajoute que l'hiver avait été très précoce et que la cavalerie pataugeait dans une boue consistante, on ne s'étonnera pas qu'elle ait souffert pendant cette période malgré les soins dont nous cherchions à l'entourer. La situation n'était pas encore rétablie au début de 1916.

Ainsi, sur les 5 mois (21 aouts 1915-20 janvier 1916) pendant lesquels j'eus l'honneur de diriger la voie de 0,60, le premier fut caractérisé par une activité de construction intense favorisée par un temps admirable et par la mise en service progressive du réseau, malgré quelque inexpérience du personnel et surtout le manque des rechanges indispensables.

Pendant le second mois s'achevèrent les aménagements : téléphone, dépôts, baraquements, embranchements de batterie ; le réseau participe à l'offensive, puis se prolonge sur le terrain conquis, tandis que les réactions de l'ennemi se multiplient.

Le troisième fut marqué par un temps très mauvais qui mit les voies non ballastées dans un état de plus en plus précaire et compromit gravement la marche du réseau. Il fallut obtenir l'appui de l'Armée pour remonter la situation par une fourniture massive de matériaux de consolidation qui ne commença à se réaliser qu'à la fin du 4° mois et par un renfort correspondant de travailleurs. Pendant cette période, le service eut à souffrir de perpétuels déraillements et de bombardements fréquents.

La situation se redressa effectivement le 5° mois, grâce aussi à l'abandon progressif de lignes aboutissant au chemin de fer de Cuperly à Ste Menehould.

La construction d'une ligne à fort débit, la ligne de la Tourbe, remplaçant celles de Somme-Tourbe et de Somme-Bionne et des embranchements correspondants fut activement poussée. Cette ligne fut par la suite achevée avec sa double voie et rendit des services tels qu'elle fut reprise à la démobilisation par la Compagnie de l'Est.

La longueur des voies exploitées par machines descendit de 420 kilomètres en novembre (dont 225 km pour le réseau de la II^e Armée) à 357 km en janvier du fait de la suppression des tronçons méridionaux : celle des voies exploitées par chevaux par les soins des Corps d'Armée passa de 22 km en novembre à 53 km en janvier par suite du prolongement de certains embranchements le long du front.

Le tonnage transporté journellement, houille non comprise, par le réseau de la II^e Armée atteignit 900 tonnes au début de l'Offensive ; il était monté à 1300 tonnes au début de novembre, après quoi il tomba fortement.

La comparaison entre les deux réseaux est instructive (traction par machines) :

	Tonnage utile journalier			Tonnage Kilométrique journalier T. Km.		
	Nov.	Déc.	Janv.	Nov.	Déc.	Janv.
Réseau II ^e Armée	1090	798	939	13700	7760	8450
Réseau IV ^e Armée	670	880	1344	5740	7080	8600

	Houille par T Km. - Kg.		
	Nov.	Déc.	Janv.
Réseau II ^e Armée	2,6	1,6	3,3
Réseau IV ^e Armée	1,9	2,2	2,0

Les chiffres concernant le réseau de la II^o Armée étaient conditionnés par l'exploitation très difficile de la ligne de Somme Tourbe qui, pour le plus faible tonnage, consommait la plus grande quantité de combustible (17 kg par T.km en décembre avec un tonnage utile par train tombé à 2,5 t). Pour les autres lignes, la consommation de houille a oscillé entre 2 kg et 2,5 kg par T.km.

Un relevé fait sur la ligne de Valmy avait d'ailleurs fait ressortir que, dans les mêmes conditions, les locomotives Péchot très intéressantes par leur adhérence et leur souplesse, consommaient 2 fois plus que les types courants.

L'effectif employé à la voie de 0,60 de la II^o Armée avait atteint environ 3600 hommes en 15 unités d'exploitation et de construction au moment de l'offensive ; il avait été ramené ensuite à 2700 ; celui de la IV^o Armée s'élevait à 1900 au moment de la fusion des deux réseaux, soit un total de 4600. L'effectif atteignit 5300 en décembre et redescendit légèrement en Janvier.

Le matériel de traction, qui comprenait 64 machines pour le réseau de la II^o Armée en atteignit 118 avec la réunion des deux réseaux, mais 28% étaient indisponibles en novembre, 39% en décembre et 25% en janvier, tant par suite des effets des bombardements que de l'état des voies et du surmenage.

Il s'y ajoutait 230 chevaux fin novembre, 268 fin décembre.

La Voie de 0,60 a rendu d'incontestables services sur un front stabilisé, mais comme on l'a vu son fonctionnement a été entravé :

1^o - parce qu'elle n'était pas directement et entièrement subordonnée à l'Armée, seule en état d'obtenir les moyens nécessaires à l'accomplissement de sa tâche, qu'il s'agisse du personnel, des matériaux,

du ravitaillement de la cavalerie ou des soins médicaux. Il n'y a été remédié qu'en 1918 où elle fut constituée en Service d'Armée.

2° - parce qu'elle n'était aucunement préparée à fonctionner en dehors des routes macadamisées inutilisables pour elle sur un front occupé par des concentrations de troupes importantes et que rien n'avait été prévu pour l'asseoir solidement sur le terrain pendant la période d'hiver. L'hiver 1915-1916 a été une dure leçon dont il a été profité par la suite.

3° - parce que la traction par chevaux désorganise la plateforme de la voie : il aurait fallu disposer de locotracteurs. Quoiqu'il en soit, le personnel de la Voie de 0,60 a fait preuve, dans les circonstances difficiles et devant le danger d'un vif sentiment du devoir. En cinq mois il a eu une demi-douzaine de tués et une dizaine de blessés. Il lui a été décerné 40 citations dont 4 à l'ordre du 1° corps colonial, ce qui montre que les unités combattantes avaient apprécié son comportement et 36 à l'ordre de la Direction des Chemins de fer. Ces citations s'appliquaient à 8 officiers, 15 sous-officiers et 17 hommes”.

Le souci majeur des responsables de réseaux était la bonne tenue de la voie, dont l'assise était menacée aussi bien par les bombardements et les ruissellements que, plus quotidiennement, par le passage des unités : hommes, chevaux, chariots de parc, canons, etc. Comme le signalait le Chef de Bataillon Martinet lors d'un exposé à l'EPOR des Sapeurs de Chemins de Fer de Versailles en juin 1936, “mieux la voie est ballastée, plus elle est solide, mais alors plus elle est tentante et plus elle est empruntée, plus elle est ravagée”. Et Martinet, Capitaine à Suippes en 1915/ 1916, de citer un exemple significatif : “Ce document est un rapport dressé par le maréchal des logis Séveno, sous-chef du mouvement au point X. Qui est Séveno ? Territorial breton, mobilisé à la 46° batterie du

42 R.A.L. à Lorient. Emploi civil : géomètre, commis géomètre. Il est adresse, ce rapport, au chef de l'antenne de Somme-Bionne, Réseau Voie de 0,60 de Champagne., Voici textuellement ce rapport. Je m'en voudrais d'en changer un seul mot :

“Réseau de Chemins de fer à voie de 0,60 4° Régiment d'Artillerie Lourde
46° Batterie Réseau de la 4^e Compagnie Rapport de la journée d'hier 4
Décembre 1915

Je pars à 12h30, avec la loco 75, du point X, pour examiner l'état de la voie jusqu'au point K, et faire en même temps le remplissage du wagon citerne. Voici, dans l'ordre, les diverses remarques que j'ai été amené à faire. Au sortir de l'oméga du point X et dès le moment où la voie longe la route “Hans-Wargemoulin”, des traces fort nettes de passage de convois de voitures sont visibles. Une des roues de ces véhicules, suit l'entrevoie passant ainsi au milieu de toutes les traverses, dont la plupart, par suite, sont dérivées.

La direction que prend la piste, au bout d'environ 1 kilomètre 500, montre que les voitures se dirigent vers les échelons du 399 d'artillerie cantonnés à la cote 166. Je me suis arrêté pour demander à causer au commandant de ces échelons. Je n'ai pu joindre que l'adjudant qui a naturellement plaidé non coupable, mais m'a promis de faire part de mes observations à l'officier commandant et de veiller lui-même à ce que pareil fait ne se reproduise pas.

Quelques mètres plus loin, la voie traverse la piste qui fait communiquer tous les échelons des 39^e, 60^e et 89^e d'Artillerie avec la route “Hans-Wargemoulin”.

Malgré toutes les précautions prises et la pose de madriers tout le long du passage, la circulation des voitures, piétons et chevaux est telle que la

boue formée est épaisse d'environ 0,20 m et, très certainement, des affaissements sont à craindre dans ce passage.

Quittant cette traversée, j'ai remarqué que jusqu'au passage à niveau de "Hans-Wargemoulin", des convois de voitures et de chevaux traversent la voie en quatre ou cinq endroits, labourant la plate-forme et détériorant les traverses. A certains endroits et sur des longueurs variant de 20 à 50 mètres, la trace des voitures laisse supposer que le convoi côtoie la voie.

Au passage à niveau de "Hans-Wargemoulin", la voie disparaît complètement sous une épaisse couche de boue. Le guetteur emploie toute sa journée à dégager du mieux possible la voie et ne peut y arriver. Ce point forme croisement de plusieurs routes et de plusieurs pistes et le passage y est si fréquent que le macadam même de la route, qui semblait cependant devoir former une excellente base à la voie, n'existe plus, à tel point que, de chaque côté de ce passage, des véhicules gisent, roues ou essieux brisés.

Le premier boyau que l'on traverse au moyen d'un pont construit spécialement pour la voie, livre passage, maintenant, à une piste de voitures.

Entre ce premier boyau traverse et le deuxième avant la "Voie Romaine", deux pistes de voitures sont tracées et paraissent fréquentées. Le passage du second boyau donne lieu aux mêmes réflexions que celui du premier.

À partir de ce moment, l'on descend de "Vallon des Pins", non pas sur la voie, qui est presque totalement invisible, mais dans la boue. Le Vallon n'est qu'une large piste. Les voitures passent au milieu de la voie, sur les bas-côtés, sur la plate-forme. Les fosses qui ont été tracées sont franchies, les charpentes construites pour protéger les appareils d'aiguilles sont

brisées, les éléments de 1,25 m que j'avais fait planter verticalement en terre dans le même but sont faussés et dérivés. Chaque vallon perpendiculaire livre passage à une piste boueuse, qui vient ensevelir la voie. Les convois de voitures passant tangentiellement à la voie et de chaque cote ont creusé des affouillements tels qu'ils font courir les plus grands dangers et que j'ai failli faire quartier avec la loco au moins trois ou quatre fois dans le parcours du Ravin.

Je fus même obligé d'user de toute mon autorité pour exiger que des convois comprenant des voitures vides viennent donner aide et assistance à des voitures à vivres en panne sur la voie, que les convois précédents avaient froidement abandonnées à leur triste situation. Ajoutez à cela que les habitants de ce Vallon étant des Marocains ne comprenant pas un mot de français, la confusion règne en maître. Devant le "Camp des Pins", c'est cinquante centimètres de boue dans lesquels les convois essaient de se dépêtrer. Les hommes disparaissent jusqu'aux cuisses, les voitures jusqu'aux moyeux, les chevaux jusqu'aux poitrails et les mulets jusqu'aux oreilles. De-ci de-là, gisent soit des véhicules enlises abandonnées, soit des voitures brisées, soit des cadavres de chevaux ou d'autres animaux qui agonisent.

Finalement, j'ai réussi, en déployant le plus grand courage et après la plus complète abnégation de la propreté individuelle, à entrer en gare de Menaucourt ; il était seize heures environ.

Je bornai la mon voyage.

Nota - Les Marocains cantonnés au "Camp des Pins", pour s'isoler de la boue, ont construit des rigoles en pente, pour permettre son évacuation. La voie, en cet endroit longeant le cêteau, en devient le réceptacle naturel.

Comme conclusion, le trafic est absolument impossible. Il faudrait que la voie soit surélevée de 30 centimètres environ sur ballast et isolée complètement de chaque côté ou, mieux, déposée et rétablie à flanc de coteau.

Les cantonnements des hommes repartis le long de la ligne ne sont plus étanches. De plus, depuis six jours, les hommes travaillant sur la voie sont mouillés et ne peuvent se changer. Résultat : aujourd'hui, 9 malades.

Signé : Maréchal des Logis Séveno de la 46e Batterie du 48 R.A.L.”

Je m'en voudrais d'ajouter un commentaire quelconque. Cependant, je me permettrai de discuter devant vous ses conclusions. Aucun des moyens préconisés ne fut adopté. Si l'on avait consolidé la voie en la ballastant ou en la déplaçant, on aurait aggravé le mal. Il fallait, en effet, que les échelons cantonnés dans le Ravin puissent évoluer normalement. Tant que, pour ce faire, seule la Voie de 0,60 serait utilisable, le mal subsisterait. Vous avez vu que la route "Hans-Wargemoulin", cependant empierrée du temps de paix et soigneusement entretenue par le service routier de l'armée - c'est en effet la seule liaison de l'armée avec la zone avant, - était-elle-même déchaussée et allait devenir également inutilisable.

L'Armée s'émut, le Service Routier s'émut et cette émotion fit créer par le Service des Eaux de l'Armée des points d'eau dans chacun des cantonnements d'échelons, évitant ainsi les convois d'abreuvoir ; une piste solide en rondins parcourant le Ravin fut établie d'urgence par le Service Routier d'Armée et reliée aux cantonnements d'échelons. La Voie de 0,60 fut alors délaissée pour une piste très roulante et le mal conjuré.

RESEAU DE VOIE DE O.OO DE LA IV^e ARMEE

1^{er} Groupe
Mourmelon

2^e Groupe
Suippes

3^e Groupe
Tourbe

