

# 1915, une année charnière

Après les offensives allemandes en Belgique puis sur la Marne et la course vers la Mer du Nord, l'année 1914 s'achève sur un constat cruel pour l'Europe. La guerre de positions qui s'installe risque d'être longue. Le rôle de l'artillerie devenant prépondérant, le souci permanent de l'approvisionnement en munitions obsède les états-majors. Côté français, la voie de 60, conçue pour cela, est vite appelée à la rescousse. Mais cela passe par une nouvelle manière de l'organiser sur le front pour lequel elle n'est pas prévue, et par l'emploi de matériels innovants.

LES DÉBUTS DE LA VOIE DE 60 ... 25  
 SCHNEIDER MINITRAINS ..... 32  
 SCHNEIDER LG ET LG3 ..... 36

À Courtémont, la 19<sup>e</sup> batterie procède au ballastage d'une autre portion de ligne. Appartenant peut-être à la 7<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne, l'équipe de conduite de la 030 T Decauville est encore habillée en civil.

# Champagne 1915, les débuts de la voie de 60 au front

En 1915, dès l'instant où il s'avère que l'artillerie va jouer un rôle dominant dans la guerre qui s'installe dans la durée, le transport des masses de munitions nécessaires devient une préoccupation prépondérante de l'état-major. Conçue pour cela, la voie de 60 va se révéler indispensable.

Texte : Éric Fresné

**1904** Prosper Péchot expose aux élèves des Ponts et Chaussées la doctrine militaire française en matière de voie de 60. Elle prévoit son emploi dans le cas d'une guerre de siège, soit pour l'attaque, soit pour la défense d'une place forte. Ce scénario est maintes fois éprouvé lors des grandes manœuvres entre 1894 et 1914. Dix ans plus tard, la guerre prenant la forme d'un vaste siège, la voie de 60 s'impose donc bien vite comme l'un des moyens essentiels au ...



Coll. La Contemporaine

En juillet 1915, les hommes de la 19<sup>e</sup> batterie du 10<sup>e</sup> R.A.P. travaillent d'arrache-pied au terrassement d'une plate-forme dans les environs de Courtémont (Marne).



Coll. La Contemporaine



Félix Leprince-Ringuet



Coll. La Contemporaine

En juillet 1915, une batterie d'ouvriers d'artillerie part travailler sur une ligne du réseau de Champagne.

Des prisonniers allemands sont également employés aux travaux de terrassement.

Suippes est l'une des têtes de ligne du réseau de Champagne. La gare de la voie de 60 y prend des proportions gigantesques.

■■■ ravitaillement du front. Dès novembre 1914, on lance les premières commandes massives de matériel. On décide également d'organiser les troupes destinées à établir et à exploiter les futurs réseaux et qui font cruellement défaut. Péchot, sorti de sa retraite en août 1914, est chargé de mettre en place le « Centre d'instruction de la voie de 60 » à Boissy-Saint-Léger et Jouy-en-Josas. L'encadrement technique y est assuré par un détachement appartenant à la 7<sup>e</sup> Section de chemins de fer de campagne. Ce sont des cheminots de la Compagnie du Midi qui formeront des artilleurs appartenant à la réserve de l'Armée Territoriale, des hommes âgés de 40 à 49 ans et destinés à des tâches non-combattantes. Ils reçoivent une formation théorique à l'école, et pratique en participant à l'établissement et à l'exploitation du réseau du camp retranché de Paris. Les cours débutent en février 1915 et il est prévu de pouvoir former en même temps quatre batteries territoriales soit 1200 hommes environ.

### LES PRÉMISSSES DU RÉSEAU DE CHAMPAGNE

Sur le front, les premières offensives s'organisent, en particulier en Champagne où la IV<sup>e</sup> Armée attaque dès décembre 1914. Le rôle prépondérant pris par l'Artillerie nécessite des lignes d'approvisionnement solides depuis les gares situées sur les lignes 5 et 5 bis de la Compagnie de l'Est entre Suippes et Sainte-

Menehould. Dès février 1915, Joffre décide d'équiper la IV<sup>e</sup> Armée en voie de 60. Il obtient la réquisition d'une cinquantaine de kilomètres de voie et fait expédier à Suippes et Mourmelon les vingt 030 T Baldwin saddle tank livrées au camp retranché de Paris en 1914.

La mobilisation du personnel s'avère beaucoup plus problématique. Les premières promotions du centre d'instruction n'ont pas encore été formées. On décide de prélever les unités ayant participé à la construction des voies du camp retranché de Paris. La 10<sup>e</sup> Batterie territoriale du 12<sup>e</sup> R.A.C. et la 1<sup>re</sup> Batterie Territoriale du 10<sup>e</sup> R.A.P. sont désignées pour cette mission. Péchot émet beaucoup de réserves quant à ce choix. En effet, si, six mois plus tôt, ces deux unités ont effectivement réalisé des travaux de voie, les hommes qui les constituaient à l'époque ont été mutés entretemps et remplacés par d'autres totalement inexpérimentés. Ce sont ceux-là qui sont envoyés en Champagne pour démarrer les travaux de voie de 60. D'autres batteries, tout aussi peu aguerries, les suivent. ■■■

Un dépôt en cours d'installation.



Félix Leprince-Ringuet



Les lignes sont poussées jusqu'au front. L'une d'elles atteint le hameau de la Harazée, à l'orée de la forêt d'Argonne.

Coll. La Contemporaine



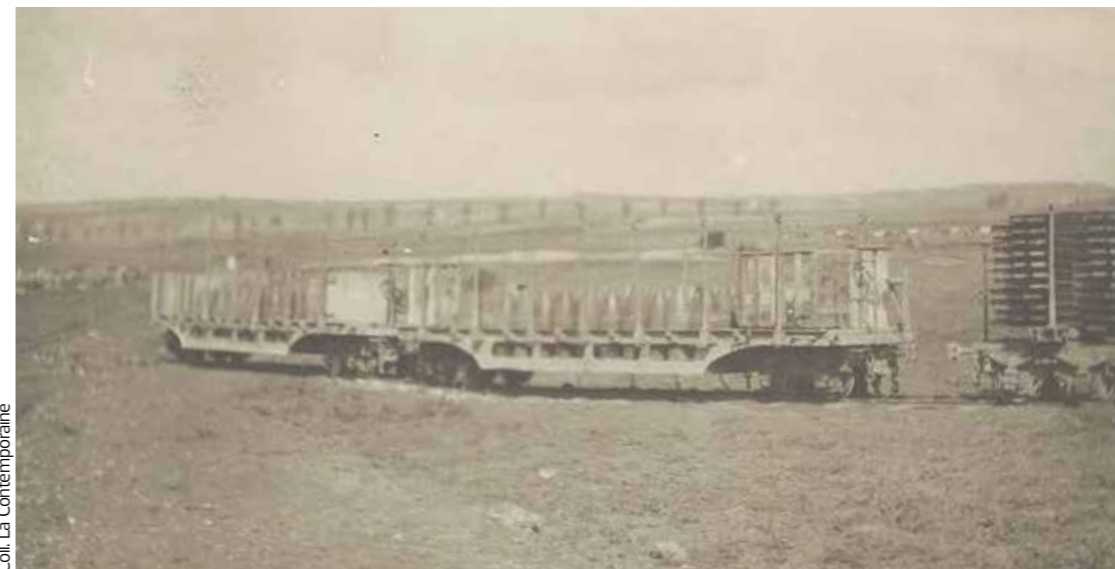
La voie de 60 est également employée au ramassage des douilles percutées, comme nous vous l'avons exposé dans Voie Libre 103.

Coll. La Contemporaine

■ ■ ■ Le problème est encore plus criant pour le personnel technique. L'Artillerie ne dispose d'aucun mécanicien ni d'aucun chauffeur formé à la conduite de machines à vapeur. Les seize premières équipes sont prélevées sur le personnel du centre d'ins-truction appartenant à la 7<sup>e</sup> Section de Chemins de Fer de Campagne. Tant bien que mal, cette troupe hétéroclite et mal préparée parvient tout de même à établir un embryon de réseau sur les arrières de la IV<sup>e</sup> Armée. L'offensive prend fin courant mars 1915. Si elle n'est pas décisive, elle montre tout de même que des gains territoriaux, voire une percée du front sont possibles pour peu que les moyens en hommes et en matériel soient mobilisés. C'est en partie ce qui motive Joffre lors de l'élaboration d'une seconde offensive.

### UN VRAI RÉSEAU DE VOIE DE 60

Afin d'obtenir une rupture décisive du front, Joffre mobilise la II<sup>e</sup> et la IV<sup>e</sup> Armée qui doivent attaquer en septembre. L'attaque proprement dite est précédée par une préparation logistique minutieuse qui débute au printemps. La voie de 60 y joue un rôle essentiel. Un rôle assez bien connu à travers plusieurs sources écrites. À la fin des années 1930,



Coll. La Contemporaine

Le premier rôle de la voie de 60 est le transport des munitions d'artillerie. Ces deux plateformes Péchot sont chargées d'obus de 220. Les caisses renferment les fusées de mise à feu.



Coll. La Contemporaine

Une autre fonction critique la voie de 60 est le transport de l'eau potable. Cette 030 T Kerr-Stuart remorque un wagon-citerne Decauville 1915 et une plate-forme Péchot chargée de tonneaux.

Félix Leprince-Ringuet relate son expérience de chef d'escadron de réserve commandant le réseau de la II<sup>e</sup> Armée d'août 1915 à janvier 1916. Il a à organiser cinq lignes qui partent des gares d'échanges avec la voie normale, progressent de 10 à 20 km vers le front pour enfin se ramifier en direction des batteries d'artillerie. Il va avoir sous ses ordres jusqu'à 3600 hommes pour mener sa tâche à bien. Les journaux de marche de ces batteries donnent des informations précieuses sur leur activité durant cette période. Ainsi la 6<sup>e</sup> Compagnie d'exploitation du 10<sup>e</sup> R.A.P. est formée à Vienne-la-Ville le 1<sup>er</sup> juillet 1915 à partir de deux détachements appartenant à des unités préexistantes. Elle va exploiter les lignes au départ de Valmy. Elle est épaulée par la 19<sup>e</sup> Batterie de construction du 10<sup>e</sup> R.A.P. qui arrive de

Jouy-en-Josas où elle vient d'achever son instruction. Les deux unités travaillent de conserve, la direction des opérations revenant au Sous-Lieutenant Lelièvre de la 6<sup>e</sup> Compagnie. Les conditions de travail sont relativement précaires. Les bombardements sont fréquents. Ils font des victimes et ralentissent tout autant les travaux que le manque de matériel de voie. Les chefs d'unités en réclament à cors et à cris au dépôt central de Chartres.

Le réseau de la II<sup>e</sup> Armée bénéficie des premières locomotives Péchot-Bourdon arrivées des États-Unis ainsi que de matériel Decauville. C'est aux ateliers du réseau que l'on doit les premiers wagons improvisés sur plateformes Péchot, en particulier ceux destinés à récupérer les douilles d'obus sur le champ de bataille. Mais ce matériel est tout juste ■ ■ ■

Le transport des hommes restera toujours très secondaire. Cette plate-forme sommaire posée sur deux bogies Decauville 1915 est destinée au transport des blessés assis.



Coll. La Contemporaine

... suffisant pour exploiter un réseau de plus de 200 km. Le personnel est très mal formé à la conduite et à l'entretien des machines et les pannes sont fréquentes. Qui plus est, le réseau n'a reçu aucune pièce de rechange si bien que les ateliers se voient contraints de cannibaliser des machines neuves pour faire rouler celles en service ! C'est à un tel point qu'il est nécessaire de réduire au strict minimum l'activité du réseau courant septembre afin de ménager le matériel roulant et la voie en vue de l'offensive.

### LA BATAILLE CONTRE LA BOUE

L'ensemble des réseaux de la II<sup>e</sup> et de la IV<sup>e</sup> Armée est établi sur le sous-sol crayeux de Champagne. Les travaux ont été facilités par la tendreté de la roche et par un printemps et un été particulièrement cléments. Sur de nombreuses sections, l'assise paraît tellement stable que la voie n'est même pas ballastée. Fin septembre, alors que l'offensive va être déclenchée, de très fortes précipitations s'abattent sur la région. Elles ne cesseront pas de tout l'hiver et seront entrecoupées par des périodes de gel intense. Sous l'effet de cette météo calamiteuse, la voie de 60 s'enfonce dans un océan de boue collante. Les sections terminales, à traction animale, sont défoncées par le pas des chevaux. Pis encore, les voies étant les seuls cheminements à peu près stables, elles sont empruntées par les convois hippomobiles, ce qui les déforme et les enfonce encore un peu plus dans la boue...

C'est à ce moment que les réseaux des deux armées fusionnent en un vaste réseau de Champagne. Félix Leprince-Ringuet en prend le commandement et entreprend de le sauver de la boue. Cela passe par de fastidieux travaux de ballastage et de rectification des tracés. Il a recours à des dizaines de milliers de fascines pour rehausser les zones les plus embourbées. Il fait même établir une double voie à grand rendement ! La tâche est ardue d'autant plus que la fin de l'offensive et la fusion des réseaux a vu le départ de la plupart des batteries de construction vers l'Argonne et l'Aisne. Cela le contraint à avoir recours à des unités d'infanterie territoriale sans aucune formation technique. L'abandon des jonctions VN/VE sur la ligne 4 bis au profit de celles situées sur la ligne 4, plus proche du front, permet de réduire les temps de trajet et donc d'augmenter le rendement de la voie de 60.

Exploiter une voie de 60 au milieu des troupes n'est pas une mince affaire.



Coll. La Contemporaine

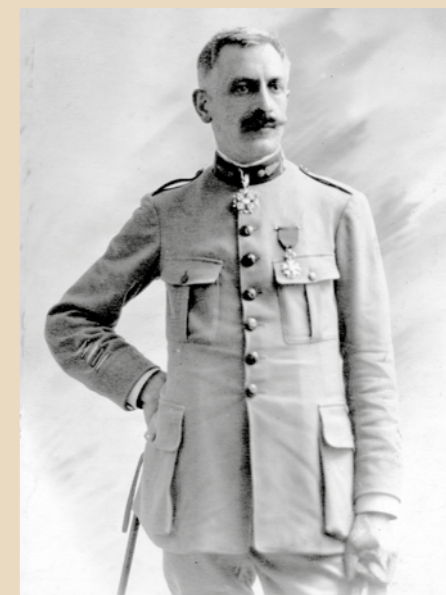


Félix Leprince-Ringuet

Dès les premiers jours de l'offensive, les intempéries transforment le champ de bataille en un océan de boue qui rend dramatiquement difficile l'exploitation du réseau.

## FÉLIX LEPRINCE-RINGUET

Ingénieur des mines, ancien élève de l'école Polytechnique, alpiniste émérite et grand voyageur, Félix Leprince-Ringuet a réalisé tout au long de sa vie des centaines de photographies. Mobilisé en 1914 avec le grade de chef d'escadron, il va photographier toute sa guerre. Ce fonds photographique a été déposé à la Bibliothèque de l'école des mines de Paris qu'il a dirigée, par Monsieur Bruno Turquet, son petit-fils. Nous le remercions de nous avoir autorisé à publier certains de ces clichés.



La situation de la traction s'améliore progressivement. La direction des ateliers est confiée à un vrai cheminot, le Capitaine Guillet, de la 10<sup>e</sup> Section de Chemins de Fer de Champagne. Le réseau reçoit enfin les pièces qui lui ont fait cruellement défaut lors de la préparation de l'offensive. Leur livraison n'intervient qu'après celle du règlement sur le service de la voie de 60 en 4 volumes. Règlement qui ne traite nulle part de l'établissement de la voie sur le front !

Félix Leprince-Ringuet quitte la direction du réseau de Champagne en janvier 1916. Il laisse à son successeur un système certes encore largement perfectible mais dont l'organisation préfigure ce que seront, à partir de 1916, les réseaux à voie de 60 établis en arrière des armées françaises.

# SCHNEIDER LG MINITRAINS : *encore mieux !*

La venue du locotracteur Schneider type LG au fort d'Uxegney lors de l'inauguration du "Train des forts", en mai dernier, a donné à Bernard Junk l'occasion de revenir sur le modèle réduit produit par MinitrainS.

Texte : Bernard Junk  
Photos : Nathalie Junk, Bernard Junk

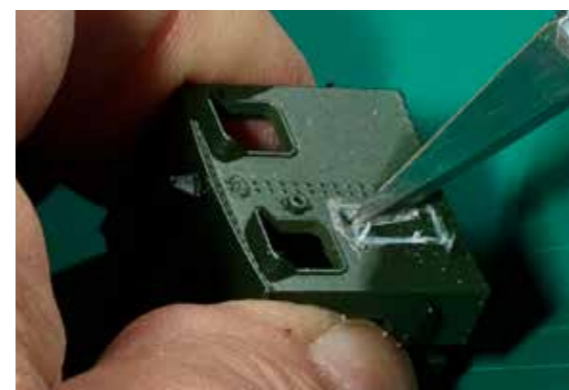
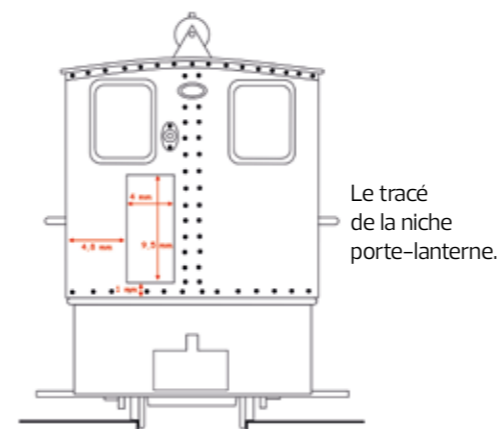


Tout beau tout conforme : le Schneider LG en H0-9 modèle MinitrainS modifié Bernard !

Commercialisé il y a déjà quelques années, ce modèle de bonne facture et au fonctionnement parfait, présente cependant quelques défauts qui sautent aux yeux des connaisseurs : les angles de la cabine sont vifs alors qu'ils sont arrondis sur l'engin réel, on note l'absence de la niche à l'arrière de la cabine où vient se loger une lanterne. Je me suis employé à corriger ces erreurs faciles à faire disparaître.



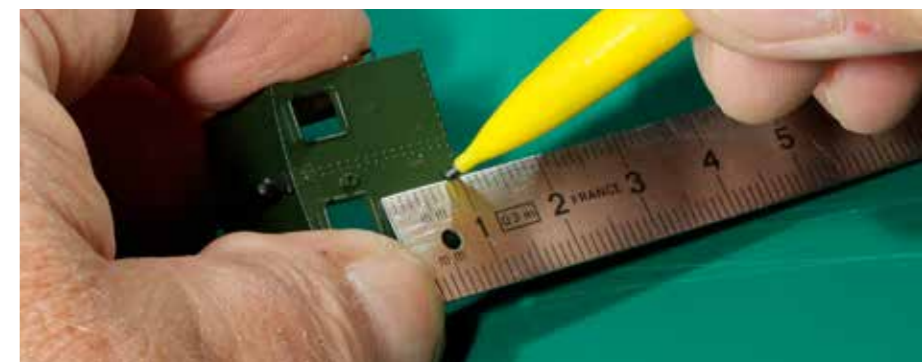
À l'aide d'une lime à ongles en carton, j'ai adouci les angles verticaux. Pour faciliter cette tâche, j'ai enlevé les quatre poignées qui gênent le travail de la lime. Je les ai ensuite remises en place et collées avec une microgoutte de colle cyanoacrylate.



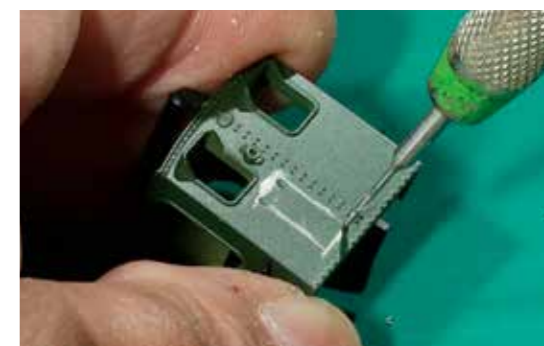
J'ai découpé la niche à l'aide d'un cutter.



Déposer la cabine : simplement clipsée, celle-ci s'enlève sans effort.



En m'inspirant des photos du locotracteur réel, j'ai tracé l'emplacement de la niche à l'arrière de la cabine.

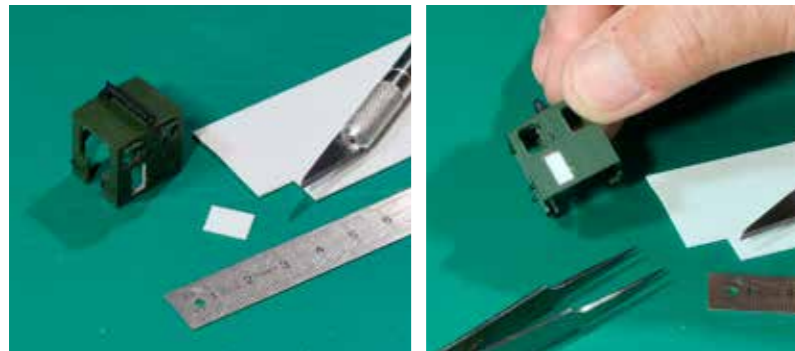


Percer au préalable les angles avec une mèche fine tenue à la main.

*Nota : attention, modifier le modèle l'exclut de facto de la garantie.*



La finition est faite à la lime afin d'obtenir une ouverture aux lignes parfaites et aux angles bien vifs.



**7** Le fond de la niche est obturé avec une petite plaquette de carte plastique de 0,5 mm d'épaisseur.



**9** Je profite aussi de cette grande révision pour ajouter une galerie sur la toiture. Le Schneider vu à Uxegney en possède une. Je l'ai fabriquée en soudant entre elles de fines lamelles découpées dans une tôle de laiton de 0,2 mm d'épaisseur.



Les plaques au 1/87



Les plaques au 1/76



Les plaques au 1/43,5



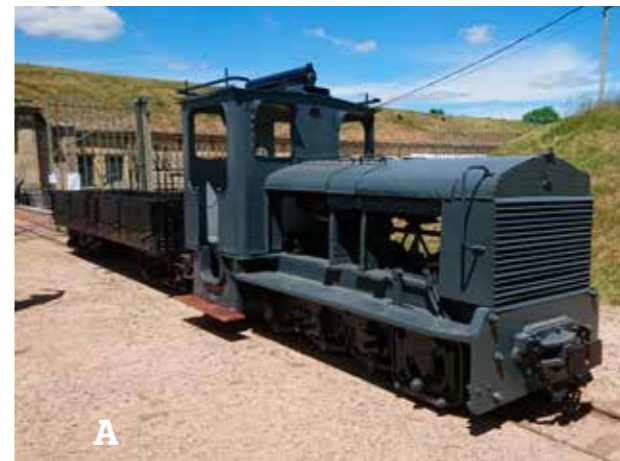
**8** J'ai trouvé une lanterne dans l'une de mes "boîtes à rabiote" : reliquat de kit ou achat jadis "au cas où"... Par chance, j'en ai deux : je vais pouvoir remplacer la lanterne à l'avant afin d'avoir mes deux lanternes identiques. Tant pis, celle-ci ne sera fonctionnelle, mais de toute façon, mon locotracteur ne circulera pas la nuit.



**10** Il ne reste plus qu'à repeindre la caisse du modèle. J'utilise de la peinture en aérosol Tamiya réf. TS32 gris brumeux. Elle reproduit assez bien, à mes yeux, la teinte gris artillerie. Faute de mieux, j'ai dessiné par informatique et imprimé les plaques "Artillerie" et celles portant le numéro de l'engin. Découpées proprement, elles sont collées sur la cabine. Lorsque j'en aurai l'occasion, je les referai en photogravure.



**11** Deux ou trois soirées, et voici ce locotracteur emblématique de la Première Guerre mondiale transformé...



A



B

# Le locotracteur Schneider LG à Uxegney

Photos : Nicolas Novel-Catin sauf mention contraire



C



D

A En état de présentation devant le fort. P. Durand.

B La face arrière de la cabine, objet de notre attention.

C L'intérieur de la cabine face avant.

D L'intérieur de la cabine face arrière.

E La plaque Schneider sur la face avant de la cabine.

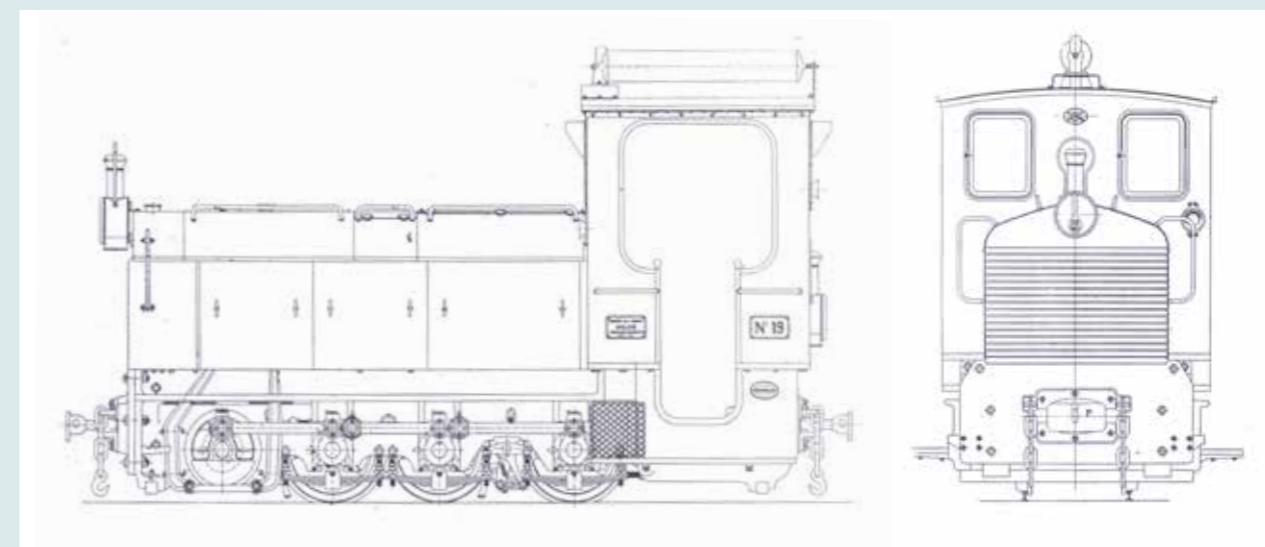
F La plaque constructeur.



E



F



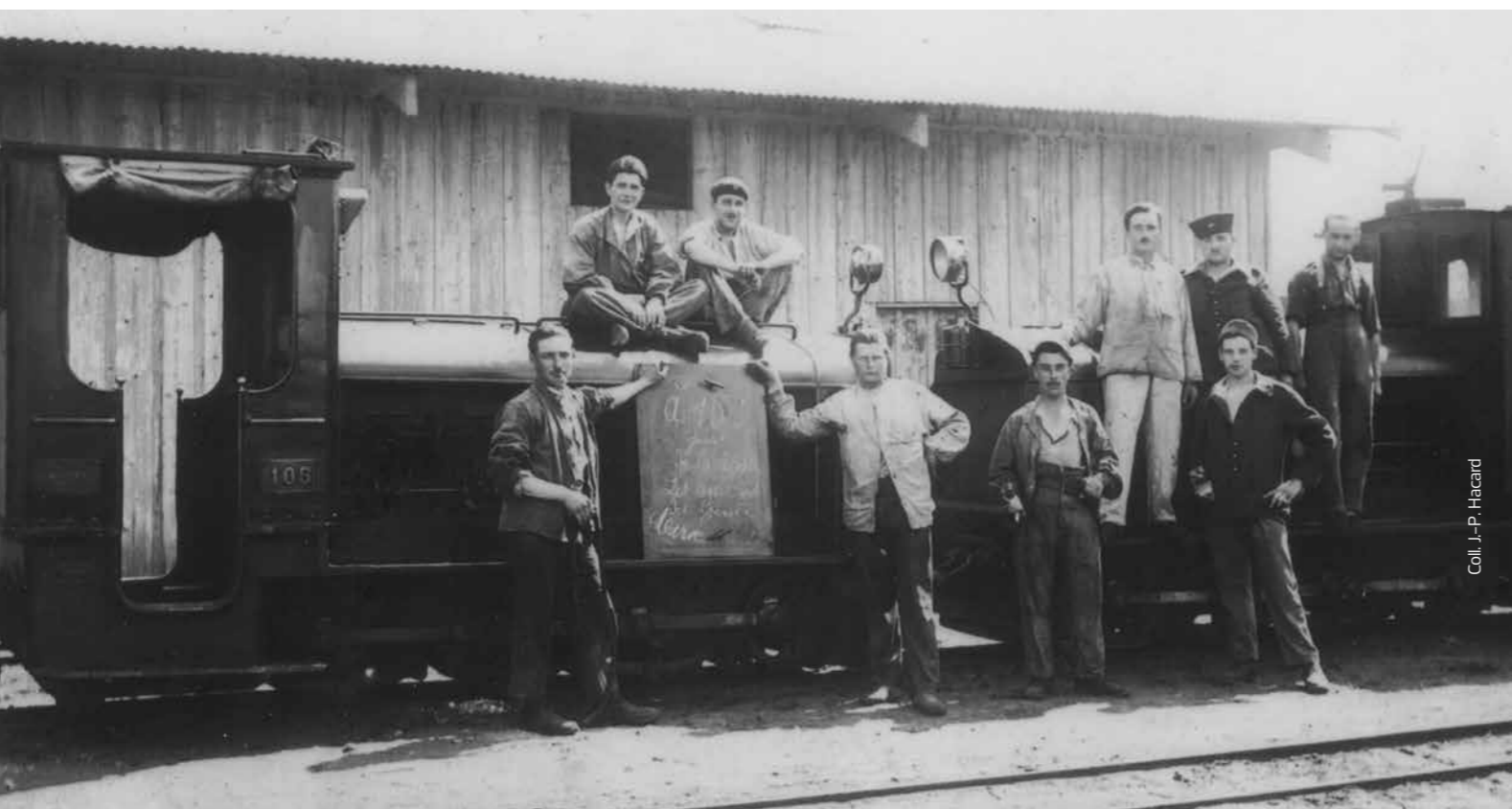
Élévation latérale gauche et face avant. Échelle : 1/43,5.

DR Coll. E. Fresné

# Le locotracteur Schneider, UN NOUVEL OUTIL POUR LA VOIE DE 60 MILITAIRE

L'expérience de la Champagne a convaincu l'état-major français du rôle majeur que pouvait jouer la voie de 60 dans la guerre. Mais cela devait passer par une modernisation du système imaginé par Prosper Péchet.

Texte et illustrations : **Éric Fresné**



Le père de Jean-Pierre Hacard, à gauche, pose devant le Schneider 105 dont il est titulaire. C'est la guerre du Rif. Un détachement du 15<sup>e</sup> Régiment du Génie, spécialisé dans la voie de 60, a été dirigé sur Kénitra. La plaque à gauche sur la cabine n'est pas estampillée « ARTILLERIE » comme on pourrait s'y attendre mais bel et bien « MAROC » !



Le locotracteur LG n° 30 quelque part sur le front. Les inscriptions sur les capots sont là pour faciliter leur démontage et leur remontage lors des entretiens.



La cabine du locotracteur Schneider lui donne un faux air de locomotive à vapeur.



Capots ouverts, on distingue, de gauche à droite, le moteur, le volant d'inertie surmonté de la sablière et le dessus de la boîte de vitesse.



La sucrerie de Villeron a eu à son effectif un locotracteur Schneider. Même remotorisé et partiellement recarrossé, il reste bien reconnaissable.

Les offensives de 1915 ont montré les difficultés qu'il y a à concentrer les munitions nécessaires aux préparations d'artillerie. Le transport par la route s'avérant insuffisant, la voie de 60 se révèle indispensable pour franchir l'espace qui sépare la voie normale du front. Cet emploi généralisé de la voie de 60 passe par des commandes de locomotives à vapeur et de wagons dès le début de 1915 et par la définition de nouveaux matériels. En effet, les panaches de fumée des locomotives étant autant de repères pour l'ennemi, l'état-major décide de recourir à des engins à combustion interne. La Société Schneider, l'un des poids lourds de l'industrie de guerre française, est choisie pour imaginer le premier locotracteur de l'Artillerie.

## LG OU LG3

Il est construit conjointement par Schneider et par sa filiale SOMUA (Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie). Un lourd châssis en acier moulé supporte un moteur de 50 ou 60 ch à quatre cylindres en ligne identique à celui des chars Schneider CA et des tracteurs d'artillerie CD. Ses 10 t en ordre de marche étant réparties sur trois essieux, ce locotracteur est apte à circuler sur la voie Péchet. La boîte de vitesse et le changement de marche autorisent quatre rapports dans chaque sens. L'engin atteint les 26 km/h et

tracte jusqu'à 200 t en palier. La première commande de 40 unités, du type LG, a lieu en septembre 1915 et les premiers entrent en service courant 1916. Les commandes suivantes, portant sur des LG3, sont passées en janvier et en décembre 1916. En tout, ce sont 113 locotracteurs Schneider qui auront été livrés à la signature de l'Armistice. Extérieurement, il n'est pas possible de distinguer un LG d'un LG3. Seul l'alésage et donc la puissance du moteur les différencie. Un inventaire réalisé par le Ministère des Régions Libérées semble indiquer toutefois que les LG, construits au Creusot, étaient gris et que les LG3, assemblés à Saint-Ouen, étaient jaune sable...

## UNE BELLE CARRIÈRE APRÈS-GUERRE

À l'Armistice, les Schneider sont largement employés lors de la reconstruction des régions libérées. Mais très peu connaissent la vie civile au-delà de 1924. Au moins 43 exemplaires dont certains construits après 1918, sont expédiés au Maroc à partir de 1920. C'est là que le père de Jean-Pierre Hacard, appelé au 15<sup>e</sup> RG, a l'occasion de conduire le n° 105. Le statut de « matériel réglementaire » vaut au reste de la série d'être réintégré dans les arsenaux. Ils sont au service de la ligne Maginot en 1939 et même sur la ligne Mareth en Tunisie ! La tourmente de la Seconde Guerre aura raison d'eux.