

La « Voie Sacrée », artère vitale de Verdun

Verdun, 1916. La bataille qui oppose Français et Allemands est le théâtre de violents combats. Pour ravitailler le front côté français en munitions, nourriture, matériels et hommes, une route entre Baudonvilliers et Verdun devient l'unique moyen pour permettre aux troupes de tenir. Axe vital, cette voie rentra dans la légende sous le nom de Voie Sacrée.

Le 21 février 1916, les forts et les tranchées de Verdun sont bombardés par une offensive de l'armée allemande. Le sort de cette bataille dépend de la seule départementale qui relie l'arrière au front. Cet axe stratégique de 75 km permet l'acheminement des matériels, munitions, vivres et troupes, mais aussi l'évacuation des blessés et des unités relevées. Deux lignes de chemin de fer ont en effet été détruites ou sont sous le feu de l'ennemi. Quant à la troisième, sa capacité de transport est limitée. C'est donc une question de vie ou de mort pour les troupes françaises que cet axe soit praticable. Pendant 10 mois, du 21 février au 15 décembre 1916, l'artère est exploitée au maximum de ses capacités. Dans la boue, le froid, de jour comme de nuit, les camions roulent sans discontinuer pour ravitailler la ligne de front. Quotidiennement, ce sont 13 000 combattants, 7 000 tonnes de matériel, 2 000 tonnes de munitions convoyées. Plus de 6 000 véhicules se succèdent en 24h, soit un véhicule toutes les 14 secondes, voire toutes les cinq secondes aux moments les plus forts. Un million de kilomètres sont parcourus hebdomadairement.



La circulation incessante, cumulée au dégel du mois de février, détériore cette route de calcaire tendre. Elle devient vite un véritable bournier. 8 200 hommes sont affectés alors à son entretien. Plus de 700 000 tonnes de pierres sont déversées sous les roues des camions et bus qui font office de rouleaux compresseurs. Une discipline novatrice est instaurée permettant la « noria » en double sens des camions. Seuls les véhicules automobiles y sont admis. La circulation se fait en convois. Une vitesse maximale est imposée. Aucun doublement ni stationnement ne peut s'effectuer. En cas de panne, ceux qui ne sont pas remorquables sont poussés dans le fossé. Rien ne doit freiner la circulation. Les conducteurs travaillent de jour et de nuit, 18 heures consécutives, souvent plus de 10 jours d'affilée, certains 75 heures sans se reposer. Plusieurs escadrilles de chasseurs, parmi les meilleures que compte l'aviation française, sont exclusivement chargées de protéger l'axe. La Voie Sacrée va ainsi jouer un rôle capital dans la défense de Verdun. Pendant 10 mois, elle va alimenter ce front qui résistera aux offensives allemandes. Elle fut, pour des millions d'hommes, la première et souvent la dernière étape d'un douloureux calvaire.

Origine de son appellation:

La « Voie Sacrée » doit son appellation à l'écrivain et homme politique français Maurice Barrès. C'est en avril 1916 qu'il la baptise en ces termes en référence à l'antique Via sacra romaine menant au triomphe. Il dira d'elle qu'elle est la route sacrée. « Elle deviendra légendaire, elle continuera à parler à jamais à cette longue plaine meusienne qui vit passer tant d'invasions ».

Verdun 2016

La logistique au cœur de la bataille

Dans chaque bataille, la logistique tient une place centrale. Verdun n'a pas fait exception à cette règle intemporelle. Acheminer les unités, les munitions et les vivres sur le champ de bataille, nourrir près de deux millions de soldats chaque jour, trouver de l'eau potable, évacuer les blessés et les prendre en charge immédiatement. Chaque action logistique est vitale pour défendre les lignes françaises.

Cette semaine, découvrez la logistique mise en place autour des voies de communication qui reliaient le front à l'arrière.

En 1916, lors de la bataille de Verdun, la principale problématique est d'acheminer jusqu'aux premières lignes du front les munitions, l'eau et les vivres, pour permettre à l'armée française de résister coûte que coûte.

Le 19 février, soit deux jours avant l'attaque allemande, le Grand Quartier général positionne dans la région de Bar-le-Duc des troupes de transport automobile. La décision est prise de réserver exclusivement la départementale reliant Bar-le-Duc à Verdun, soit une soixantaine de kilomètres, au service automobile. Le capitaine Joseph Doumenc, chef d'escadron d'artillerie breveté et directeur des Services automobiles s'engage, s'il a la maîtrise totale de la route, à assurer le transport des hommes, du matériel et des vivres nécessaires à la bataille. La décision est prise. Cette départementale servira de plan B si les voies ferrées sont bombardées. Le 21 février, l'attaque de l'armée allemande est totale, le plan B est mis en œuvre le soir même. Le 22 février, la Voie sacrée s'organise. Dès le 23 février, la première division envoyée en renfort est acheminée sur Verdun. La Voie sacrée sera, surtout durant la première phase de la bataille, jusqu'à l'été 1916, le cordon ombilical de la bataille de Verdun.



Durant la première semaine de la bataille, 190 000 hommes passent par la Voie sacrée, 23 000 tonnes de munitions et 2 500 tonnes de matériels divers. En comparaison, seulement 2 500 tonnes de cargaisons au maximum peuvent être transportées par jour via le « Meusien ». Seul réseau ferré ayant échappé aux bombardements allemands et en état de fonctionner, le « Meusien » n'a pas la capacité de ravitaillement suffisante. Entre les mois de mars et juin 1916, les sapeurs du génie n'auront de cesse que d'améliorer cette capacité de transport et de construire une vraie ligne de chemin de fer entre Bar-le-Duc et Verdun. Appelée la ligne 6 bis et construite en seulement trois mois, elle prend en partie le relais, le 21 juin 1916, de la Voie sacrée et de sa noria de camions. En février, le « petit Meusien » transporte 15 000 tonnes de vivres et 400 tonnes de munitions. En juin, avec l'amélioration de la voie, ces chiffres passent à 50 000 tonnes de vivres et 15 000 tonnes de munitions. Les voies de transport destinées au ravitaillement sont assurées. La logistique au service du poilu s'organise.