

## 57 KILOMÈTRES DE BAR-LE-DUC À VERDUN

# La Voie Sacrée, cordon ombilical de Verdun

« Sans les camions de la Voie Sacrée, Verdun aurait fatalement succombé. » (Général Pétain). Un article du Lt-CI Giraud, en charge des manifestations organisées par l'arme du Train pour commémorer Verdun et la Voie Sacrée.

**L**e 21 février 1916, lorsque débute l'offensive allemande sur Verdun, voilà déjà 3 jours que le capitaine Doumenc et ses hommes se préparent à y faire face. Adjoint du commandant Girard, directeur des services automobiles, Doumenc a innové en créant la première commission régulatrice automobile (CRA) et obtenu la maîtrise complète de l'unique route disponible pour ravitailler la place forte, reliant Bar-le-Duc à Verdun. En effet, les voies ferrées principales sont détruites ou sous le feu ennemi. Ne subsiste qu'une ligne à voie étroite, « le petit meusien », de faible capacité, qui sera réservée à l'acheminement des vivres et à l'évacuation d'une partie des blessés, alors que les allemands bénéficient sur le secteur de la convergence d'une douzaine de voies ferrées stratégiques.

Les 57 km de cette départementale empierrée et sinueuse sont désormais exclusivement réservés au double flux de véhicules, l'un montant vers le front renforts, matériel et munitions, l'autre descendant vers l'arrière les troupes relevées et les blessés. Les convois hippomobiles et les piétons devront emprunter les routes transversales qui coupent la Voie Sacrée et les cheminements parallèles.

Ce tout nouveau concept de « route gardée » permet un trafic ininterrompu, jour et nuit. Tout véhicule en panne est immédiatement poussé au fossé. A tous les carrefours, des régulateurs contrôlent le trafic et permettent de couper l'itinéraire dans les intervalles laissés entre les convois. La route est découpée en 6 cantons, dotés de moyens de liaison, de surveillance et de dépannage propres. Elle est contrôlée en permanence par la CRA, installée à Bar-le-Duc et reliée par téléphone à l'état-major du groupe d'armées, à la direction des arrières et aux P.C. des cantons.

### DÉBUT MARS, ON FROLE LE DÉSASTRE

La mécanique bien huilée qui fonctionne durant les premiers jours de la bataille

sous un froid persistant, se grippe le 1<sup>er</sup> mars, avec l'arrivée du redoux. La première autoroute de l'histoire se transforme en un immense borborygme dans lequel les camions s'enlisent et bloquent le passage. Si la boue gagne la partie, c'en est fait de Verdun.

8 500 territoriaux sont immédiatement mobilisés pour extraire dans les carrières situées à proximité les 800.000 tonnes de pierres tendres qu'ils jetteront à la pelle inlassablement pendant 11 mois sous les roues des camions. Impossible d'employer des rouleaux compresseurs qui ralentiraient le trafic : les camions eux-mêmes, roulant à 15 km/h, devront remplir ce rôle avec leurs roues à bandage plein. La route tiendra ! Il était temps : Pétain allait ordonner d'évacuer la rive droite de la Meuse.

Un pelaud était là : mon grand-père Jean Giraud. Fils d'un entrepreneur de maçonnerie et maçon lui-même, il est caporal au 4<sup>ème</sup> régiment de Génie. Ce gamin de 20 ans (classe 1916) se retrouve ainsi à commander une section de vieux territoriaux mis à sa disposition par le service des routes pour jeter sans arrêt du calcaire tendre sous les roues des camions.

### UN BILAN ÉLOGIEUX POUR LE SERVICE AUTOMOBILE

Grâce à une organisation rigoureuse, pendant 11 mois, nuit et jour, les 9 000 véhicules du Service Automobile parviendront à jeter dans la bataille 2.400.000 hommes de renfort et plus d'un million de tonnes de munitions, matériel et approvisionnements divers, transformant la fragile barrière de février en une digue infranchissable par l'ennemi. Au mois de juin, on dénombre jusqu'à 6 000 passages de véhicules par jour, soit un toutes les 14 secondes, parfois même un toutes les 5 secondes. Vieux territoriaux, blessés devenus inaptes au combat en première ligne, les conducteurs du Service Automobile vont faire leur devoir sans faillir. Sans répit, jour et nuit, par tous les temps, ils resteront à leur volant, 18, 24 et parfois

même 40 à 50 heures de suite dans les périodes les plus critiques, donnant le maximum que l'on peut exiger des forces humaines. Ils ont bien mérité l'estime de leurs frères d'armes : « Pour nous pauvres fantassins, les conducteurs des sections de transport sont de vrais poilus. » (Le Camouflet, journal de la 150<sup>ème</sup> DI) « A Verdun, les automobilistes furent nos camarades de feu. » (Le Bochofrage, journal du 68<sup>ème</sup> RI)

Grâce à l'héroïsme des conducteurs, à la capacité d'adaptation et à la rigueur du personnel de la CRA, la départementale Bar-le-Duc Verdun a consacré la victoire du camion français sur le rail allemand, méritant ainsi l'appellation « Voie Sacrée », attribuée à l'académicien Maurice Barrès.

### L'HÉRITAGE DE LA VOIE SACRÉE

La Voie Sacrée a mis en évidence l'importance des transports opérationnels par voie routière, suscité la création des unités de circulation routière et mis en place leurs principes d'emploi. Elle est également à l'origine de la création des insignes d'unités, que tous ceux qui ont effectué un service militaire ont portés à la poitrine. En effet, la régulation du trafic a nécessité sur le terrain l'identification des différents convois à l'aide de signes distinctifs. C'est ainsi que par exemple, l'imagination des conducteurs aidant, la Section Sanitaire 37, qui transportait les blessés, avait peint au pochoir sur ses ambulances un perroquet. Ses conducteurs, originaires du midi, avaient en effet hérité de ce sobriquet, en raison de leur volubilité toute méridionale.

Les tringlons de 2016, des vallées d'Afghanistan aux pistes du Mali, œuvrent toujours dans l'esprit de la Voie Sacrée : ravitailler à tout prix leurs frères d'armes. Le 23 mars prochain lors de la fête du Train à Bourges, l'arme honorera avec faste ses anciens de la Voie Sacrée et baptisera de ce nom la promotion 2016 de jeunes engagés du Centre de Formation Initiale des Militaires du rang de la 1<sup>ère</sup> Brigade Logistique. Elle poursuivra ses commémorations le 16 juin à Douaumont et au monument de la Voie Sacrée à Nixéville.

Lt-CI Jean-Pierre Giraud

#### Le Train rend hommage à J-P Notin

**23 mars** - Lors de la fête du Train aux Ecoles Militaires de **Bourges**.

**16 juin** - Dépôt de gerbe sur la tombe du conducteur Notin à la **nécropole de Verdun-Bevaux**.