

## LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Il est clair, dès le début, que la cavalerie est inadaptée compte tenu des nouveaux types d'armements utilisés ; avec un décalage sur les Allemands, l'État-Major français, aidé par les Anglais et leurs dominions, se tourne vers les nouvelles techniques : obus, grenades, mines, bombardements, avions, les Allemands ajoutant à cet arsenal des gaz toxiques vésicants (« ypérite », car utilisé pour la première fois à Ypres). Cette guerre va se concentrer principalement en France et en Belgique et sur un front passant, en 1915, par Ypres, Lens, Arras, Péronne, Soissons, Reims et Verdun. Des millions d'hommes se battent dans ce qui sera, à partir de 1916, une effroyable tuerie.

On a dit qu'à l'origine la voie de 60 était prévue pour la défense et l'attaque des places fortes. Devant le type de guerre qui se dessine au cours de l'année 1915, les énormes populations de combattants créent un besoin de transport inconnu jusqu'alors. Non seulement il faut assurer nourriture et eau, mais encore apporter d'énormes quantités de munitions, car des milliers de tonnes d'obus sont tirés quotidiennement par chacun des camps.

*Transbordement  
d'obus de wagons à  
voie normale dans  
des tombereaux à  
voie de 60  
(coll. L. Chanuc).*



L'armée française fut surprise par le tour que prirent les opérations avec une interminable guerre de tranchées et un front stabilisé alors qu'elle prévoyait d'être à Berlin en six mois ! Si le matériel de guerre remorqué construit par Decauville était abondant dès avant 1914, il fallut reprendre dès 1915 des constructions de voie et de wagons \*. La situation du matériel traction était pire : la dotation de l'artillerie en machines Péchot-Bourdon était notoirement insuffisante et on dut se tourner vers l'industrie anglaise (machines construites par North British) et surtout américaine (280 machines construites par Baldwin et livrées en 1916-1917) \*\*. Decauville fournit des 030 qui donnèrent satisfaction. En fait, dès 1910 Decauville, qui jugeait les locomotives Péchot trop complexes, envisageait la fourniture du type 030 à l'armée. A partir de 1915, il construira pour l'armée au moins 150 machines de ce modèle, mais sans doute pas 300 comme cela a été souvent dit.

\* Selon R. Bailly, dans l'ouvrage "Decauville, ce nom qui fit le tour du monde", Amateis, 1989, les Ets de Petit-Bourg auraient fourni 6 500 trucs, 3 000 wagons-plates-formes à caisse en bois, 140 wagons citernes, etc.

\*\* Voir sur ce sujet plusieurs articles parus dans "Voie étroite".

L'armée française, face à un énorme besoin de transport, dut acquérir à partir de 1916 deux autres séries construites sur le type 030, à savoir 32 petites Baldwin américaines à l'aspect insolite et une centaine de Kerr-Stuart anglaises dites de type Joffre de 8,5 t à vide. Enfin, l'armée réquisitionna des machines diverses circulant sur des réseaux civils à voie de 60 et les DFB allemandes capturées passèrent au service des Français !

Un auteur bien connu des amateurs de chemins de fer, L. M. Vilain, qui fit son service militaire au 15<sup>e</sup> génie à Toul entre les deux guerres, nous rapportait que des machines DFB allemandes, prises de guerre, y étaient utilisées en même temps que les Péchot-Bourdon et préférées à celles-ci. Les machines DFB avaient d'ailleurs reçu des modifications montrant bien qu'elles étaient adoptées : agrandissement des caisses à eau au détriment de la soute à charbon reportée à l'arrière.

On récupéra même le matériel des forteresses et places fortes équipées en voies de 60 et celui d'embranchements industriels. Les Allemands, déjà bien pourvus en matériel, accélèrent la construction de leurs locomotives DFB.

La Première Guerre mondiale a vu l'essor des premières locomotives (ou locotracteurs) à essence. Avant la guerre, si on construisait déjà couramment des automobiles, il n'y avait que peu de locotracteurs pour la voie légère, sauf chez les Allemands (locotracteurs Deutz unifiés à essence), et les Anglais (locotracteurs Baguley). Les militaires considèrent rapidement les avantages de ce type de traction : mise en œuvre immédiate, détection difficile pour l'ennemi (ni fumée ni étincelles).

Chaque armée dut former un personnel spécialisé dans la réalisation et le fonctionnement d'un tel chemin de fer léger. Le colonel Le Hénaff et le capitaine Bornèque considèrent que de nombreux mécomptes pendant la guerre doivent être imputés à l'insuffisance numérique et professionnelle du personnel, recruté dans des classes trop âgées et dont l'encadrement est médiocre. Le service de la voie de 60 dépendait de la direction de l'Artillerie. Il était organisé en batteries ; à partir de 1922, ce service sera rattaché à la direction du Génie.

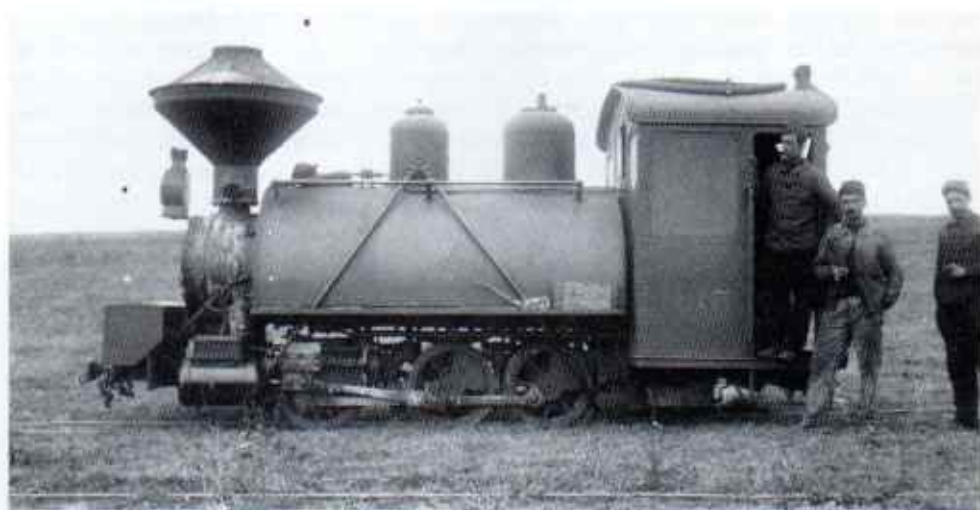
*Armée française,  
1917. Dépôt de  
Jonchery-sur-Vesle.  
Locomotives Péchot-  
Bourdon et machine  
anglaise Kerr-Stuart  
(coll. La Vie du  
Rail-Archives).*



*Locomotive 030  
Decauville faisant  
de l'eau, 1916  
(coll. La Vie du  
Rail-Archives).*



*Locomotive 030  
Baldwin construite  
par les États-Unis  
pour l'armée  
française  
(coll. AMTP).*



*Locotracteur  
Schneider  
(coll. AMTP).*



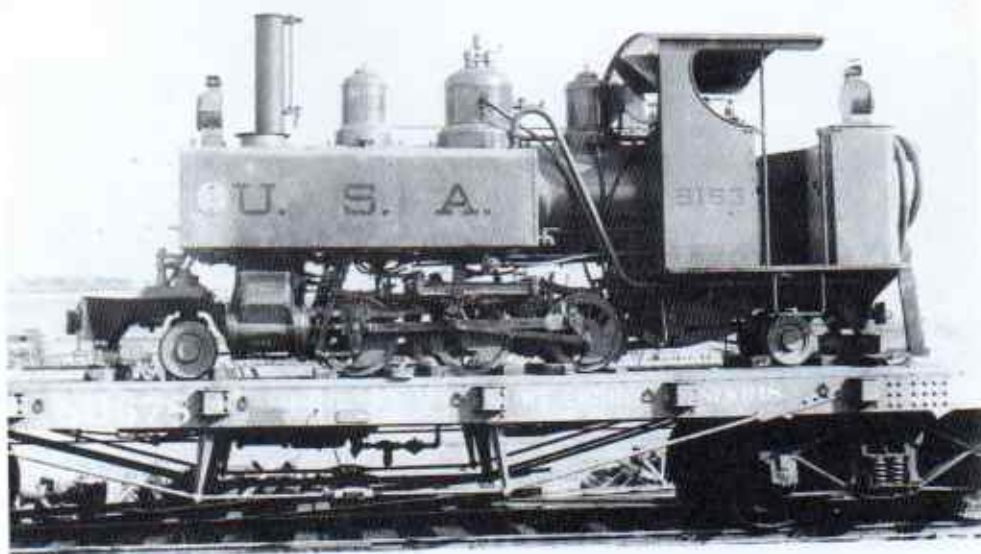
Comme dans l'armée allemande, des locotracteurs à essence furent introduits dans l'armée française. Il s'agissait de locotracteurs Schneider ou d'engins pétroléo-électriques avec un moteur à essence entraînant une dynamo compound selon le principe de la transmission électrique Crochat. Pour les besoins de l'armée, les Ets Crochat construisirent ainsi 200 locotracteurs de 14 tonnes pour voie de 60 de type B-B (à 2 fois 2 bogies moteurs).

En dépit de la construction constante de voie portable par l'industrie, on dut se résoudre à construire de la voie de 60 sur des traverses en bois avec des rails récupérés sur des réseaux à voie métrique tant la demande était importante. On fut amené à ballaster ces voies et on était loin de la conception économique de Péchot.

Après avoir longtemps hésité sur le choix d'un type d'écartement pour les "light railways" ("chemins de fer légers") dont l'ingénieur anglais



*Sur une plate-forme Péchot, le président de la République Raymond Poincaré, à droite, visite le front en 1916 (coll. SIRPA/ECPA France).*



*Locomotive Baldwin chargée sur un wagon américain à voie normale; destination l'Europe (coll. AMTP).*

*Locomotive 030  
Decauville faisant  
de l'eau, 1916  
(coll. La Vie du  
Rail-Archives).*



*Locomotive 030  
Baldwin construite  
par les États-Unis  
pour l'armée  
française  
(coll. AMTP).*



*Locotracteur  
Schneider  
(coll. AMTP).*



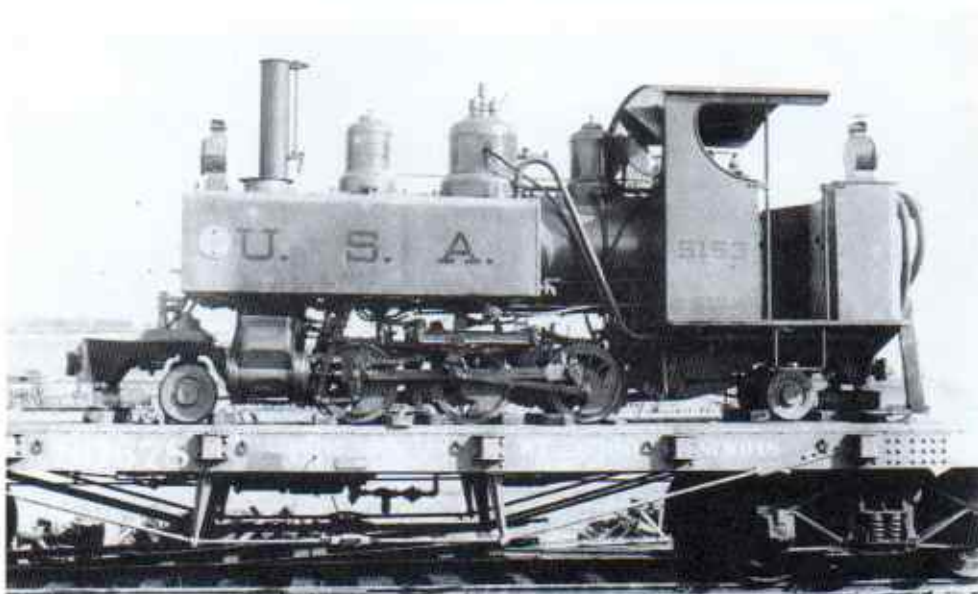
Comme dans l'armée allemande, des locotracteurs à essence furent introduits dans l'armée française. Il s'agissait de locotracteurs Schneider ou d'engins pétroléo-électriques avec un moteur à essence entraînant une dynamo compound selon le principe de la transmission électrique Crochat. Pour les besoins de l'armée, les Ets Crochat construisirent ainsi 200 locotracteurs de 14 tonnes pour voie de 60 de type B-B (à 2 fois 2 bogies moteurs).

En dépit de la construction constante de voie portable par l'industrie, on dut se résoudre à construire de la voie de 60 sur des traverses en bois avec des rails récupérés sur des réseaux à voie métrique tant la demande était importante. On fut amené à ballaster ces voies et on était loin de la conception économique de Péchot.

Après avoir longtemps hésité sur le choix d'un type d'écartement pour les "light railways" ("chemins de fer légers") dont l'ingénieur anglais



*Sur une plate-forme Péchot, le président de la République Raymond Poincaré, à droite, visite le front en 1916 (coll. SIRPA/ECPA France).*



*Locomotive Baldwin chargée sur un wagon américain à voie normale; destination l'Europe (coll. AMTP).*

Fell avait breveté dès 1874 un système de voies préfabriquées, les Anglais se décident par une instruction de février 1916 pour la voie de 60, cette voie militaire étant celle de l'ensemble des armées en lice. C'est pourquoi, à partir de 1916, l'Angleterre fit des commandes massives de locomotives, de wagons (plates-formes, tombereaux, réservoirs), de rails... De la même manière, lorsque les Américains abandonneront leur isolationnisme, ils débarqueront avec du matériel à voie de 60 quasiment identique à celui qu'ils livraient depuis 1916 aux Anglais.

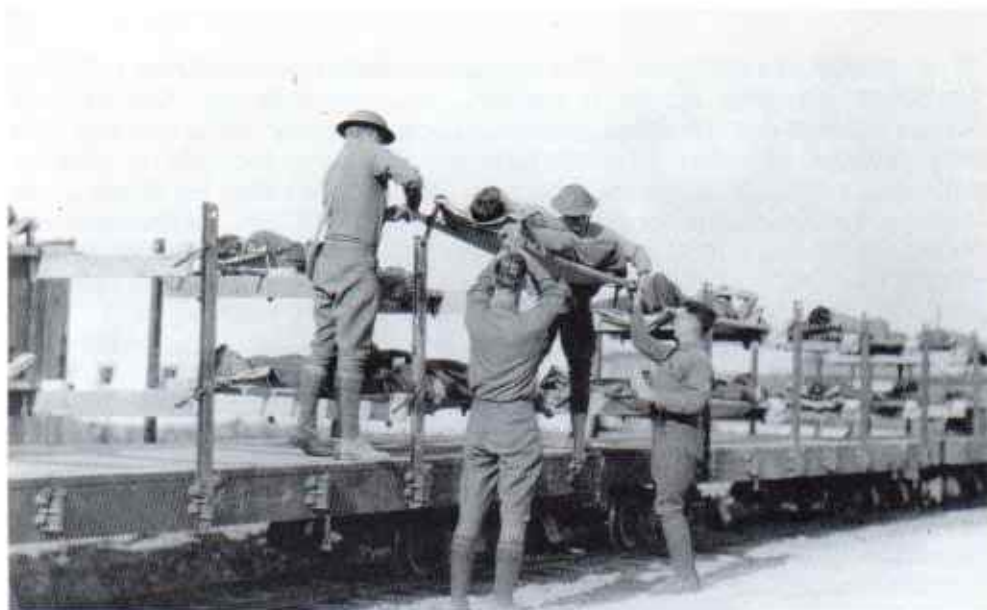
Le "War Office" anglais délègue ses pouvoirs aux Railways Operating Divisions (R.O.D.) responsables de l'ensemble des transports par chemins de fer. Ceux-ci créent les L.R.O.C. (Light Railways Operating Companies) avec 30 compagnies dont 10 participèrent à la guerre en France (6 anglaises, et 4 des Dominions : Afrique du Sud, Australie et Canada).

*Funiculaire militaire.  
Plan incliné du  
Gazon du Faing,  
6 août 1916  
(coll. SIRPA/ECPA  
France).*



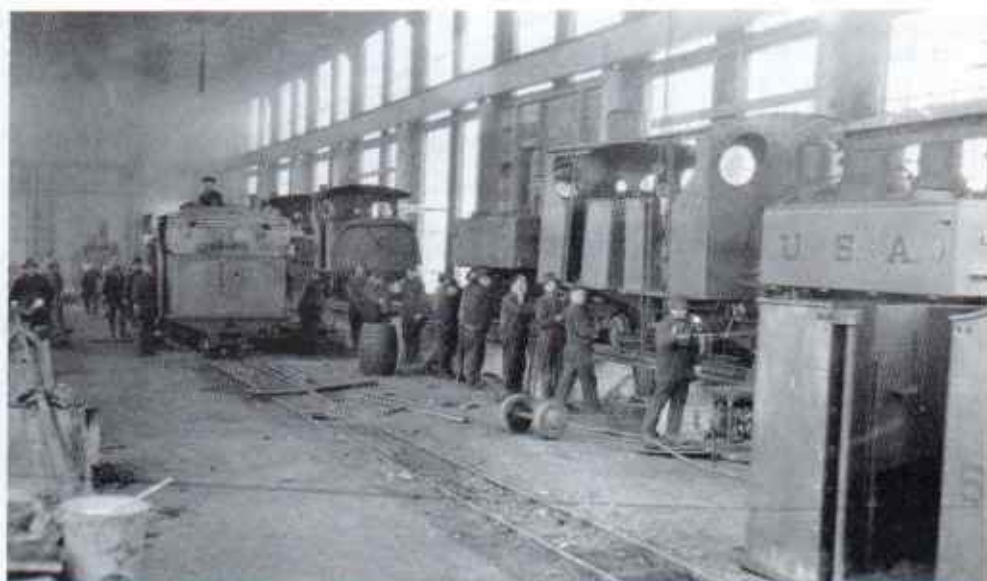
*Dans les Vosges, au  
Gazon du Faing,  
ligne militaire  
utilisant une  
automotrice sans  
doute réquisitionnée,  
5 août 1916  
(coll. SIRPA/ECPA  
France).*





*Transport de blessés  
de l'armée  
américaine.  
(coll. R. Dunn, avec  
autorisation).*

*Atelier de réparation  
des locomotives à  
vapeur. Abainville,  
fin 1917  
(coll. R. Dunn, avec  
autorisation).*



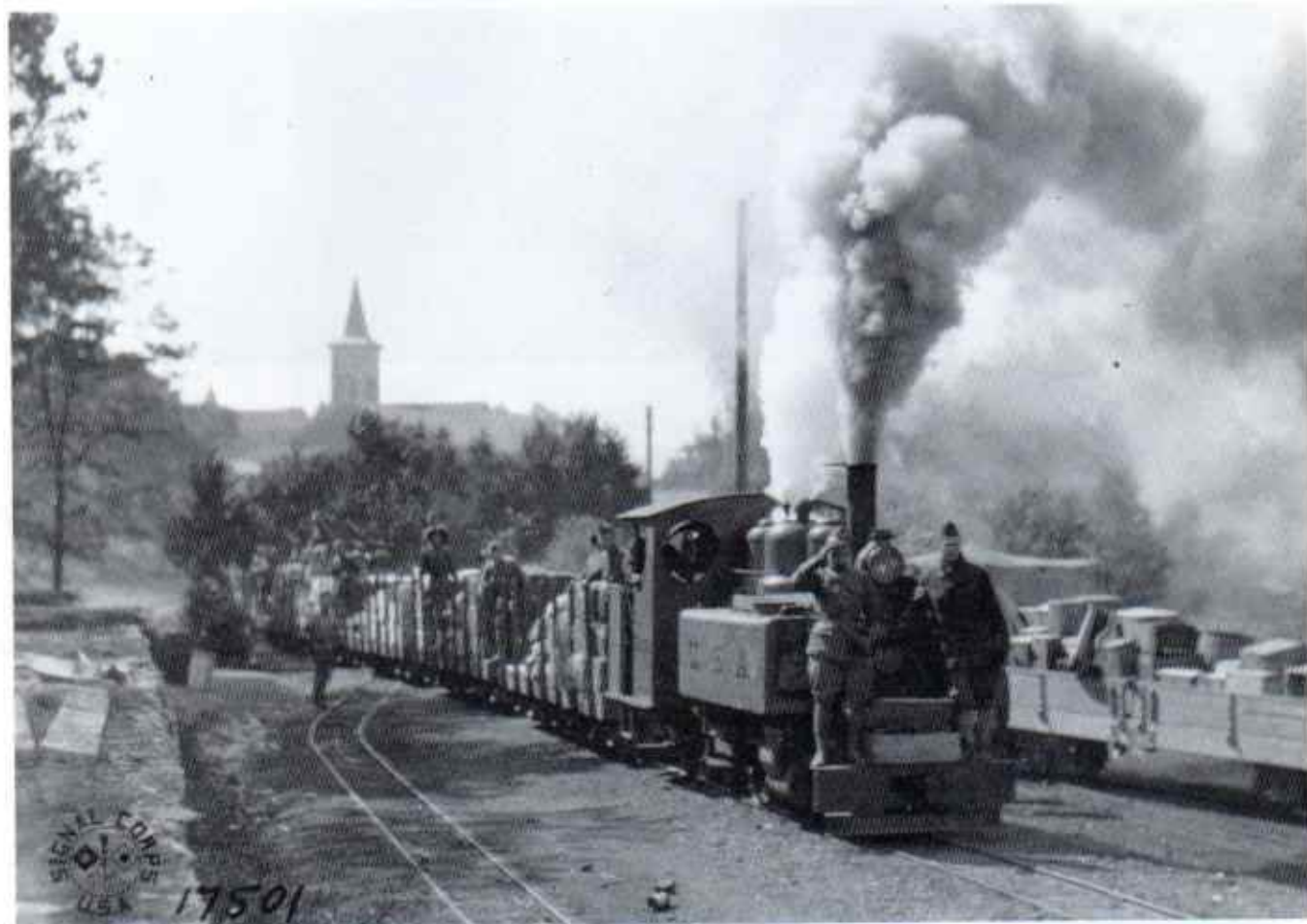
*Juillet 1918 près  
d'Éclaron (Haute-  
Marne) :  
locotracteur Baldwin  
s'appêtant à  
manœuvrer des  
wagons de grumes  
présentement  
dérailés  
(coll. L. Chanuc).*



Les armées britanniques et les dominions utilisèrent environ 1 500 locomotives, en gros moitié à vapeur, moitié à essence. Les Anglais commandèrent des 030 chez Hudson et chez Barclay, ainsi que des 230 chez Hunslet. L'industrie britannique ne parvenant pas à fournir suffisamment de locomotives à vapeur, on se tourna vers les États-Unis, Baldwin ayant déjà construit du matériel militaire, dont les locomotives Péchot pour l'armée française et des 230 pour les chemins de fer militaires français du Maroc occidental. Il put fournir des 230 similaires pour l'Angleterre et la puissance de l'industrie américaine permit des constructions en grandes séries : environ 350 exemplaires seront livrés en Europe d'octobre 1916 à avril 1917. Une nouvelle commande passée aux États-Unis chez Alco (American Locomotive Company) et construite par les ateliers Cooke concerna 100 exemplaires de type 131 livrés dans le 1<sup>er</sup> semestre 1917, les armées préférant décidément les types symétriques jugés plus aptes à circuler indifféremment dans un sens ou dans l'autre. Les Cooke se différenciaient des Baldwin par un aspect plus anguleux et des caisses à eau plus basses, donnant une meilleure stabilité. Pesant 17 tonnes en état de marche, ce furent les plus lourdes locomotives de la Première Guerre mondiale.

Des tracteurs Baguley seront construits en une cinquantaine d'exemplaires pour l'armée britannique, à partir de 1916. Dans le même temps, un ingénieur, Abbott, qui conçut des plans de matériels légers dès avant la guerre, attira l'attention de l'État-Major sur l'intérêt de ce genre de traction, permettant la construction des Simplex 20 HP et 40 HP à près de 1 000 exemplaires avant la fin de la guerre. Certains étaient blindés lorsqu'ils devaient circuler dans la zone de combats. Enfin les Ets Dick

*Train américain  
d'approvisionnement  
à Mesnil-la-Tour.  
Fin 1917  
(coll. R. Dunn, avec  
autorisation).*





*Locomotive DFB franchissant une ligne à voie normale par une "sauterelle" (coll. Gottwaldt, avec autorisation).*

Kerr et les Ets Westinghouse construisirent 200 locotracteurs pétroléo-électriques utilisant un générateur électrique comme les engins conçus par Crochat pour l'armée française.

La voie de 60 intéressa réellement les Américains dans le courant de l'année 1915 quand les usines commencèrent à construire ce type de matériel pour leurs futurs alliés \*.

Le général Pershing prépara en France l'arrivée des troupes américaines et veilla à ce qu'elles aident les troupes françaises et anglaises tout en constituant des unités indépendantes. 4 régiments américains (2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 21<sup>e</sup>, et 22<sup>e</sup>) étaient responsables de la voie de 60 dans les secteurs de la Somme tenue par les Anglais et de la Meuse tenue par les Français. Dans la région de la Somme, les Américains utilisèrent les réseaux à voie de 60 construits par les Anglais, dans la région de la Meuse ils embranchèrent de nombreuses lignes sur celles construites par les Français. Les lignes américaines utilisaient de la voie préfabriquée, mais de préférence de la voie construite sur traverses en bois. Autour de Verdun et de Toul la ligne la plus remarquable était parallèle à la grande ligne Commercy-Sorcy-Gondrecourt sur laquelle circulaient les convois français. Les Américains amenèrent les troupes et le matériel à Sorcy, proche du front, par une voie de 60 croisant en passage supérieur les voies du grand réseau. La ligne américaine, partiellement parallèle au canal de la Marne au Rhin, fut construite fin 1917 et atteignit Abainville à 28 km de Sorcy. C'est à Abainville, loin du front, que les Américains construisirent en 1918 un extraordinaire centre de chemins de fer militaires légers avec une multitude de voies de garage, un gigantesque dépôt et des ateliers de réparation des locomotives et locotracteurs à voie de 60. Cette ligne qui ne fonctionna que quelques mois eut droit à une appellation très ferroviaire : A-S line (Abainville-Sorcy). Sa construction nécessita deux grands ponts : un sur la Meuse et un pont mobile sur le canal. Pour la campagne de France, les locomotives à vapeur utilisées par les Américains étaient toutes des 131. L'essentiel du parc était constitué de 195 Baldwin renforcé par des Davenport et des Vulcan. En fait, ces dernières construites trop tard restèrent presque toutes aux États-Unis et celles qui vinrent en Europe ne firent pas de service en France. En outre, les armées américaines utilisèrent 500 locotracteurs à essence de constructions diverses (en majorité Baldwin, mais aussi Plymouth et Whitcomb) \*\*.

\* Sur les chemins de fer à voie de 60 de l'armée anglaise, voir l'ouvrage de K. Taylorson, *Narrow gauge at war*, Plateway Press, 1987.

\*\* Sur les chemins de fer à voie étroite de l'armée américaine, voir l'ouvrage de R. Dunn, *Narrow gauge to no man's land*, Benchmark Publications, 1990.