

## Verdun 1916 : un choix stratégique, une équation logistique

Allain Bernède

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rha/4122>

ISBN : 978-2-8218-0496-8

ISSN : 1965-0779

### Éditeur

Service historique de la Défense

### Édition imprimée

Date de publication : 15 mars 2006

Pagination : 48-59

ISSN : 0035-3299

### Référence électronique

Allain Bernède, « Verdun 1916 : un choix stratégique, une équation logistique », *Revue historique des armées* [En ligne], 242 | 2006, mis en ligne le 26 novembre 2008, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/4122>

---

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

© Revue historique des armées

---

# Verdun 1916 : un choix stratégique, une équation logistique

Allain Bernède

---

La stratégie indique « ...la meilleure voie qui conduit à la bataille ; elle dit où et quand on doit se battre, tandis que la tactique dit comment il faut se servir des différentes armes dans le combat, c'est-à-dire comment on doit se battre. »

Comte Helmuth von Moltke (1800-1891).

- 1 À partir de l'été 1915, après plus d'un an de guerre, il est manifeste que Allemands et Français sont en train de s'épuiser. Aussi les deux belligérants, chacun à sa manière, vont-ils tenter de sortir de l'ornière et de trouver un moyen pour gagner la guerre avant qu'il ne soit trop tard.

## La conception allemande : Verdun, un choix stratégique raisonné

- 2 Pour les Allemands, les derniers succès sur les fronts russe et serbe n'ayant pas été suffisants pour l'emporter, le chef du Grand État-Major général, Erich von Falkenhayn, estime qu'en attaquant les Français, déjà usés par la perte de plus de 600 000 morts, il aura les moyens de « briser leur moral » et de les contraindre au renoncement. Ainsi, dans le sillage de la pensée du comte von Moltke, le haut commandement allemand jette-t-il son dévolu sur la place de Verdun.
- 3 Verdun, la ville aux onze sièges, tous couronnés de succès, la dernière place française évacuée le 13 septembre 1873, semble être une victime expiatoire toute désignée du fameux traité de partage de l'empire de Charlemagne en 843 comme de la saisie des *Trois évêchés* par Henri II en 1552. Présentant du point de vue stratégique un certain nombre d'avantages dont les deux principaux sont l'éloignement du front britannique et la

proximité du très important camp retranché de Metz, Verdun apparaît encore, pour les Allemands qui raisonnent en termes de chemin de fer, comme une sorte de protubérance du front français mal reliée à l'arrière.

- 4 Alors que depuis la fin 1914, les produits des conserveries, boucheries, scieries, etc., de la région de Spincourt en avant des Hauts-de-Meuse étaient transportés vers des fronts plus actifs grâce aux quatre lignes de chemin de fer construites par les Français avant la guerre, courant 1915, la situation s'inverse. Amélioré par *Deutscher Feldeisenbahnen*, ce réseau ferré est désormais employé à la constitution, à l'abri des sous-bois, de la base d'opérations qui, disposant des ressources de la place de Metz, se déchaînera le 21 février 1916.
- 5 Le problème de la circulation dans la plaine marécageuse de la Woëvre est surmonté grâce à la réalisation d'un réseau de voies ferrées de 0,60 m en utilisant comme ballast de grandes quantités de mâchefer tirées du bassin de Briey. Par ailleurs, le capitaine Hans Marguerre, un ingénieur de formation, dont la mission est de « *consolider le front en y installant de solides positions défensives* » organise une « usine à béton » qui, alimentée en électricité par un moteur diesel, fournit du béton pour construire les socles des pièces d'artillerie et édifier les abris pour les troupes.
- 6 À partir de l'automne 1915, plus de mille pièces d'artillerie, dont 640 de gros et de très gros calibres, sont installées. Parmi elles, trois canons de 380 mm<sup>1</sup>, des *Lang Max S KL/45* (Max le Long), selon la dénomination officielle, nécessitent la réalisation d'importantes infrastructures et l'organisation d'une logistique spécifique.
- 7 Pour mettre en place ces engins, destinés initialement à équiper les cuirassiers de type « Bayern », il a fallu couler d'impressionnantes cuves en béton pour recréer un environnement comparable à celui du pont d'un navire de guerre. Leurs obus arrivaient, en éléments séparés, en gare de Longuyon et étaient amenés à proximité par voie ferrée. Transbordés sur des wagonnets circulant sur une voie ferrée de 0,60 m, renforcée pour supporter de lourdes charges, ces obus de 750 kg la pièce étaient assemblés sur place dans des tunnels aménagés à cet effet. Opérationnel à partir de l'automne 1915, le canon de Duzey, près de Spincourt, s'est manifesté pour la première fois le 1<sup>er</sup> octobre en tirant, en deux heures, un total de 16 obus sur Verdun.

## L'option française : point de priorité pour Verdun

- 8 Depuis le début des hostilités, le front de Verdun n'a jamais été une priorité. Durant la bataille de la Marne (6-12 septembre 1914), le commandant de la III<sup>e</sup> armée, le général Sarrail, a été rappelé à l'ordre par le GQG qui lui a imposé de colmater la brèche de Revigny dans le sud meusien au détriment de la liaison avec Verdun.
- 9 Toutefois, depuis la fin septembre, avec la constitution du saillant de Saint-Mihiel, la rupture de la voie ferrée n° 19 et le retour offensif ennemi sur Vauquois, plaçant la voie ferrée n° 4 sous le feu du canon adverse dans le secteur d'Aubréville, la situation de grande vulnérabilité est parfaitement identifiée.
- 10 Dès le 1<sup>er</sup> décembre 1914, la 10<sup>e</sup> section des chemins de fer de campagne a été chargée de l'exploitation et du renforcement du chemin de fer, à voie métrique, appelé le *Petit Meusien*. Durant l'année 1915, le ballast de la voie, les traverses, les rails ont été remplacés, les infrastructures améliorées et le parc de locomotives renouvelé. Des gares ont vu leurs quais allongés. Certains tronçons, comme celui de Rembercourt-aux-Pots à

Beauzée, ont été doublés. Bilan de tous ces travaux : le tonnage transporté est passé de 10 000 tonnes par mois début 1915 et de l'ordre de 25 à 30 000 un an plus tard.

- 11 Par ailleurs, dès le 29 janvier 1915, le Grand Quartier Général (GQG) a étudié la faisabilité d'un contournement d'Aubrèville sur la ligne n° 4 pour relier directement Blercourt à Clermont-en-Argonne par voie normale ou, à défaut, par voie de 0,60 m. Toutefois, d'autres secteurs ayant été décrétés prioritaires, ces projets, dont l'importance des travaux n'a échappé à personne et dont l'utilité est jugée incertaine, ont été ajournés.
- 12 C'est donc l'option routière qui a été retenue en mars 1915 avec l'élargissement à sept mètres du *chemin de grande communication* (GC 6) assurant la liaison avec Bar-le-Duc pour permettre le passage de trois voitures de front et faciliter ainsi la circulation des convois. Suivant cette logique, le projet de voie ferrée dite 6<sup>bis</sup> à écartement normal allant de Nettancourt/Sommeilles à Dugny a été abandonné au profit de la construction d'une ligne 4<sup>bis</sup> en vue de l'offensive de Champagne de septembre 1915.
- 13 Cependant un constat s'impose : à partir d'avril 1915, les Français ont construit autour de Verdun environ 35 km de voies ferrées à écartement normal pour l'essentiel au profit des canons d'artillerie lourde (ALVF). Quant au réseau en voies de 0,60 m (Decauville), il n'a rien à envier aux réseaux « *Kleinbahn* » et « *Föderbahn* » allemands.

## Fortification permanente : la crise de confiance

- 14 Depuis la chute, « *jugée rapide* », des forts belges en 1914, les affaires des forts du Camp des Romains, près de Saint-Mihiel, et de Manonviller, en avant de Lunéville ; la fortification permanente connaît une *crise de confiance* qui a amené le GQG à décider, au terme d'une directive du 20 octobre 1914, à « *réduire au strict minimum les garnisons des forts* », la défense des ouvrages devant se faire autour d'eux.
- 15 Puis, durant l'été 1915, les fortes demandes en artillerie lourde ont conduit le gouvernement à céder aux pressions du GQG et à l'autoriser, par un décret du 5 août, à retirer des forts leurs garnisons et leurs armes au profit des armées en campagne.
- 16 Ainsi, lors de sa prise de fonction le général Herr<sup>2</sup> à la tête de la toute nouvelle région fortifiée de Verdun (RFV), reçoit-il de son nouveau chef, le général Dubail commandant le groupe d'armées de l'Est (GAE), des instructions particulièrement autoritaires : « *La défense du territoire dépend exclusivement des armées en campagne. Le désarmement des places, dont le rôle n'est plus acceptable, peut seul nous procurer sans délai l'artillerie lourde indispensable à nos armées.* »
- 17 Dès lors, le système s'est trouvé comme gangrené et les très importants besoins de l'offensive de l'automne 1915 en Champagne ont fait le reste : plus de 95 pièces d'un calibre supérieur ou égal à 120 mm ont été enlevées !
- 18 Force est de constater que, dans ce contexte, les fortifications de campagne n'ont pas bénéficié de toute l'énergie nécessaire tandis que les récriminations, même fondées, de certains officiers, également parlementaires mobilisés, tel le lieutenant-colonel Driant, député de Nancy, commandant une brigade de chasseurs au Bois des Caures, ont fini par créer un climat délétère.
- 19 Très critiqué, Joffre s'est rebiffé quand Gallieni, ministre de la Guerre, lui a fait savoir que des comptes rendus lui signalaient « *des déficiences dans les régions de Toul et de Verdun* » !

## Divergences de vues au sein du haut commandement

- 20 Le 16 janvier 1916, s'appuyant sur des renseignements faisant état de transferts d'artillerie et de rassemblements de troupes dans la région allant de Sedan aux abords de Metz, le général commandant la RFV met encore le général Joffre en garde sur le risque de voir Verdun « *faire l'objet d'une puissante attaque* ».
- 21 Or, aux yeux du 3<sup>e</sup> bureau du GQG, Verdun demeure un secteur non prioritaire. Ses officiers portent toute leur attention sur les fronts de l'Oise et de la Somme et entendent ne pas se laisser détourner de la préparation des offensives d'ensemble décidées lors de la conférence d'état-major des pays de l'Entente<sup>3</sup> réunie à Chantilly du 6 au 8 décembre 1915.
- 22 Néanmoins, le 23 janvier, impressionné par la convergence de nombreux indices, celui de la destruction des clochers en particulier, le 3<sup>e</sup> bureau du GQG prescrit au groupe d'armées du Centre (GAC) de renforcer en artillerie le secteur nord de Verdun et de mettre en réserve entre Bar-le-Duc et Souilly, un corps d'armée tout en lui enjoignant de conserver une posture telle qu'il puisse être enlevé par voie ferrée pour une autre région.
- 23 Quant au général de Castelnaud<sup>4</sup>, après trois jours d'inspection sur place, il ne conclut pas comme le fait de façon péremptoire le 3<sup>e</sup> bureau « *que toutes les précautions ont été prises en temps voulu pour parer à une tentative allemande de ce côté* ». S'il se montre relativement nuancé dans son rapport écrit, il aurait, selon certains dires, été bien plus sévère verbalement, mettant en cause les généraux Dubail et Herr. Ces propos acerbes semblent bien avoir quelques fondements si l'on en croit les écrits du général de Bazelaire, commandant le 7<sup>e</sup> CA. Celui-ci, ayant rendu visite au général Herr dans le cadre des reconnaissances en vue d'une éventuelle intervention au profit de la 3<sup>e</sup> armée en Argonne, écrit dans ses *Souvenirs de guerre* : « *Il me remit un plan directeur sur lequel il y avait en effet, tellement de zones concentriques en vert, jaune, violet, rouge, bleu qu'à la simple inspection on pouvait être tranquille. Mais tout cela était du trompe-l'œil, des projets et non de l'existant.* »
- 24 Finalement, compte tenu de la situation, Castelnaud plaide pour que soient maintenues sur place deux divisions<sup>5</sup> pour « *pousser avec une extrême diligence* » ; les travaux destinés à améliorer les 112 kilomètres de front, combler les importantes lacunes en matière de boyaux, barbelés, etc., et réaliser les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> voire 4<sup>e</sup> positions, autant de tâches, précise-t-il « *actuellement au-dessus des capacités de la RFV avec ses quatre divisions d'infanterie et deux brigades de territoriaux* ».
- 25 Il est certain que les conceptions que se font ces deux officiers généraux, Herr et Castelnaud, de la garantie du front de Verdun sont radicalement différentes.
- 26 Herr, l'artilleur, considère Verdun comme un véritable réceptacle d'artillerie dont la vulnérabilité est encore accentuée par la précarité de sa ligne de ravitaillement et l'isolement, au-delà de la vallée inondable de la Meuse, d'une partie du système défensif.
- 27 À l'inverse, pour Castelnaud, la Woëvre « *est une vaste dépression au sol imperméable au parcours difficile en dehors des routes pendant la mauvaise saison* ». Tout imprégnés de la vision du haut commandement qui est de « *ne pas perdre un pouce de terrain* », les Français doivent impérativement rester accrochés au relief des Hauts-de-Meuse de façon à éviter « *d'être cloués sur la rive gauche de la Meuse* ».

## Au GQG : le 3<sup>e</sup> bureau refuse de se laisser hypnotiser par Verdun

- 28 Les Allemands ayant, à l'évidence, brouillé les pistes, d'après discussions s'instaurent au sein du GQG français.
- 29 Le 2<sup>e</sup> bureau analyse la situation en termes d'activité dans la profondeur : depuis le début du mois de décembre, les photographies prises lors des reconnaissances aériennes signalent le développement inquiétant des voies de 0,60 m derrière le front ennemi et d'insolites activités dans les gares de Nantillois, Vilosnes, Romagne-sous-les-Côtes, Muzeray, Barancourt, Chambley, Conflans, etc. D'après Pierrefeu <sup>6</sup>, le colonel Dupont, « avec une assurance impressionnante, affirmait que le coup serait porté sur Verdun. Ses services de renseignements lui signalaient un renforcement constant des effectifs et des batteries dans la région nord de Montfaucon, vers les jumelles d'Ornes et, généralement, sur les deux rives de la Meuse. Des divisions d'élite se massaient aux environs d'Hattonchâtel. Il avait constaté la présence de gros obusiers autrichiens ramenés du front oriental. Enfin, un peu partout dans la même région, des travaux étaient entrepris par l'ennemi, qui ne laissaient aucun doute en son esprit. Mais avec son scepticisme habituel à l'égard du 2<sup>e</sup> bureau qu'il accusait ironiquement de dramatiser la situation, le 3<sup>e</sup> refusait de se laisser hypnotiser par Verdun. La Champagne, l'Artois offraient également un terrain possible aux attaques. »
- 30 Depuis la fin 1915, jugeant sur sa propre expérience et étant intimement persuadé de « l'impuissance des attaques isolées », le 3<sup>e</sup> bureau du GQG s'est convaincu que, même si Verdun devait être la première cible, cette attaque serait « une manœuvre de déception », au sens actuel du terme <sup>7</sup>, qui n'aurait d'autre objet que celui de piéger sur ce point du front un volume important des réserves françaises. D'ailleurs, argumente-t-il, une note du 2<sup>e</sup> bureau, datée du 11 février, ne classe-t-elle pas en tête des « hypothèses les plus sérieuses », une action sur Arras où sur Reims-Châlons, et ne qualifie-t-elle pas les autres allégations de « faux bruits » !
- 31 Ainsi confronté aux diverses hypothèses du 2<sup>e</sup> bureau, bien que la concentration de six corps sous le commandement du Kronprinz impérial ait été établie et que les préparatifs de l'ordre du 27 janvier prescrivant l'attaque pour le 12 février aient été décelés par les troupes au contact, le 3<sup>e</sup> bureau s'estime toujours fondé à considérer que la Champagne, « offrant des avantages stratégiques » certains, peut être la véritable cible.
- 32 En fait, le 3<sup>e</sup> bureau du GQG s'est trompé car il raisonne selon des critères français ! Craignant une rupture du front qui menacerait Paris, le 3<sup>e</sup> bureau réfléchit en termes de stratégie opérationnelle, et à la place de l'adversaire, pour se poser la question de savoir, « comment faire tomber Paris ? », alors que pour Falkenhayn, se situant sur le terrain de la stratégie politique, il s'agit « d'amener le gouvernement français à renoncer à la lutte ».
- 33 Dans de telles conditions, les dires des déserteurs du XV<sup>e</sup> corps allemand annonçant « un bombardement de cent heures » suivi d'une attaque, sont d'autant plus aisément mis sur le compte de la tentative de « manipulation » car, sur le terrain, rien ne semble corroborer ces déclarations.
- 34 Les abris, les fameux *stollen*, sont éloignés de la ligne de front et il n'y a pas de parallèles de départ. Sauf en cinq endroits, deux sur la rive gauche, Béthincourt et Bois-des-Forges et trois sur la rive droite, Bois-de-Consenvoye, Bois-des-Caures et Moulin d'Ornes ; les

lignes ennemies sont situées à plus de six cents mètres. Il est donc difficile dans ces conditions d'admettre un assaut sur un tel découvert.

- 35 D'ailleurs, si tel devait être le cas, le 3<sup>e</sup> bureau estime encore possible « *d'arrêter la masse ennemie sur [des] organisations défensives avec un minimum de forces, puis prendre, (...), l'offensive avec la majeure partie de nos réserves, en profitant de l'inévitable usure des forces ennemies dépensées dans l'attaque* ».
- 36 Exaspérés par les mesures visant les officiers brevetés<sup>8</sup>, certains d'entre eux se claquemurent dans leur raisonnement, refusent d'entendre les témoignages du front qui parlent des travaux « *d'une ruche effervescente* » chez l'ennemi et se laissent aller à des écarts de langage peu compatibles avec la rigueur des travaux d'état-major.
- 37 Bref, sur le cas de Verdun, personne n'est d'accord mais il serait toutefois parfaitement inexact d'affirmer que le secteur a été laissé à l'abandon.
- 38 Dès son retour à Chantilly, Castelnau prend la main et parvient à faire décider, avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> février, que le secteur de la RFV soit étendu jusqu'à Avocourt, qu'elle passe du GAE<sup>9</sup> au GAC et qu'elle soit renforcée en artillerie lourde<sup>10</sup>.
- 39 Il sait pouvoir trouver en la personne du colonel Jacquand, son ancien chef du 3<sup>e</sup> bureau<sup>11</sup>, assez de convergences de vues pour être en mesure de continuer à peser sur les destinées de ce front. Alors que sur place, toutes les unités de la RFV s'adonnent, malgré la pluie et la neige, aux travaux de terrassement ; le colonel Jacquand, qui a bien compris le danger que représentait l'artillerie accumulée par l'ennemi, fait signer par le général de Langle de Cary une directive prescrivant de « *réduire au minimum l'occupation de la ligne avancée et de réserver les renforts pour la défense des autres positions échelonnées dans la profondeur* ».
- 40 Le GQG, gardien de l'orthodoxie doctrinale qui, sous la pression du monde politique, est très préoccupé par la perte de la moindre parcelle de terrain, craignant de voir là un début d'abandon, s'insurge. Toutefois Jacquand, appuyé par Castelnau, n'est pas désavoué. Le GAC peut continuer, en interne, à prendre des mesures propres à faire face à ses nouvelles responsabilités.
- 41 Le message est également compris dans certains bureaux du GQG. Ainsi logiquement, confirmant l'option routière en cas de problème sur Verdun, le général Raguenaud, aide-major à la direction de l'arrière, fait-il mettre en place à Bar-le-Duc, le 19 février, une commission régulatrice automobile dirigée par le capitaine Doumenc.
- 42 Ce jour-là, traversant l'Argonne pour se rendre à Verdun, le général Joffre explique aux généraux de Langle de Cary et Humbert, commandant respectivement le GAC et la III<sup>e</sup> armée qui l'accompagnent, « *sa philosophie de la vie, (...) faire son devoir sans préoccupation personnelle ; pratiquer la justice ; en cas de déception, ne pas se laisser démonter (...)* »<sup>12</sup>.

## L'instant de vérité

- 43 Dans la soirée du 19 février, après une semaine d'un temps exécrable dans la région de Verdun, le vent tourne et, soufflant de l'est, balaye les nuages.
- 44 Le lendemain, le dimanche 20, alors qu'un beau soleil d'hiver éclaire les Hauts-de-Meuse pétrifiés par le gel, Castelnau alerté par Jacquand, suivant sa propre logique, et à contre-courant de tous, fait prélever dans les Vosges le 20<sup>e</sup> CA pour le faire diriger sur Bar-le-Duc et promet l'arrivée du 1<sup>er</sup> en provenance de Vitry.

- 45 Ce même jour, devant le président de la République en visite au GAC, le général de Langle de Cary affirme qu'il s'attend à « *une attaque sur Verdun ou le front de Champagne (...), critique les opérations partielles, qui nous usent sans profit, [il dit croire] à la grande importance du front d'Orient, [ne pas avoir] beaucoup de confiance dans la possibilité de percer et déclare qu'en tout cas, on ne pourra procéder que par coups de bélier successifs.* »<sup>13</sup>
- 46 Le 21 février, à partir de 7 h 15, sans le moindre frémissement préalable, un déluge de feu (*Trommelfeuer*) s'abat sur le secteur du front de la RFV d'Avocourt (rive gauche) aux Épargnes (rive droite).
- 47 À 8 heures 15, la ville de Verdun est atteinte par des obus de 150 et de 380 puis c'est au tour de la ligne de chemin de fer n° 4 de recevoir des projectiles de 150 et 210. Un zeppelin lance des bombes vers Sommeilles-Nettancourt et de nombreux avions<sup>14</sup> attaquent les gares de Revigny, Semaize, Bar-le-Duc et Nançois-Tronville.
- 48 À cet instant, le trafic est interrompu à la hauteur d'Aubrville. Certes une des deux voies refonctionnera vers 22 heures mais, une locomotive ayant déraillé un peu plus tard sur un entonnoir d'un obus de 150 à Courcelles, il faudra attendre le 3 mars à 19 heures pour que la continuité de la ligne soit rétablie.
- 49 La place de Verdun semble vouée à l'anéantissement ! Toutefois, les défaillances seront finalement relativement peu importantes et les hommes pris dans le chaudron de Verdun se battront avec l'énergie du désespoir pour colmater la brèche que l'ennemi tente d'ouvrir entre le Bois-des-Caures et Vacherauville.
- 50 Le lendemain, 22 février, grâce à l'heureuse anticipation de Castelneau, les unités du 20<sup>e</sup> CA du général Balfourier, commencent à débarquer dans la région de Ligny-en-Barrois, Bar-le-Duc et Revigny mais un profond malaise se fait sentir au sein du GQG : le 3<sup>e</sup> bureau est manifestement pris au dépourvu par l'ampleur des événements survenus à Verdun.
- 51 Immédiatement, à Paris, le gouvernement s'émeut et le président du Conseil, en personne, Aristide Briand, se rend à Chantilly pour y rencontrer le généralissime. De jeunes officiers du 3<sup>e</sup> bureau ayant soutenu devant lui qu'il « *ne faut pas avoir la superstition du terrain* », la réaction est immédiate : « *Toute perte du territoire national est insoutenable.* » Joffre, sortant à peine de son mutisme habituel, confirme qu'il « *est nullement question de se replier sans combattre* ».
- 52 Désormais, les choses sont donc verrouillées. Sur place, le commandement, qui ne peut pas abandonner la moindre parcelle de terrain au profit d'une éventuelle manœuvre, doit s'organiser pour « tenir ».
- 53 Depuis le quartier général du GAC à Avize<sup>15</sup>, le 25 février, alors que Castelneau est en train de se rendre à Verdun, il désavoue le général de Langle de Cary et confirme dès 5 heures 45, par message adressé au général Herr, les ordres du général en chef et prescrit « *de la façon la plus formelle que le front de Verdun entre Douaumont et la Meuse et le front est sur la ligne des Hauts-de-Meuse doivent être tenus coûte que coûte. La défense de la Meuse se fait sur la rive droite, il ne peut être question que d'arrêter l'ennemi à tout prix sur cette rive.* » Discipliné et rompu aux techniques d'état-major, le général Herr obtempère.
- 54 Depuis la veille, l'état-major de la 2<sup>e</sup> armée, stationné à Noailles dans l'Oise, a été prévenu d'avoir à se transporter dans la région de Bar-le-Duc et le général Pétain a été convoqué à Chantilly pour le lendemain, le 25, à 8 heures<sup>16</sup>.
- 55 Pendant ce temps, sur place à Verdun, Castelneau veille à ce que la défense s'accroche sur la rive droite de la Meuse.



56 Le 27 février, alors que Castelneau est déjà reparti pour Chantilly, après avoir passé la journée de la veille sur le terrain, en début de la matinée, Pétain ayant défini les secteurs de responsabilité<sup>17</sup> donne ses ordres : « *Enrayer à tout prix l'effort que prononce l'ennemi sur le Front de Bataille de Verdun. Toute parcelle de terrain qui serait arrachée par l'ennemi donnera lieu à une contre-attaque immédiate* ». Puis, les décisions étant prises et l'instant étant aux exécutants, le général Pétain laisse le soin à son état-major de travailler. Atteint d'une double pneumonie, il va se coucher.

## De la mise en œuvre

57 Dès la soirée du 21 février, à la demande de la Commission régulatrice de Bar-le-Duc, le général Herr a signé l'ordre n° 15 : « *La route de Bar-le-Duc à Verdun est interdite de la manière la plus absolue à tout convoi à chevaux ou toute voiture hippomobile isolée. Toutes les voitures automobiles s'engageant sur cette route devront se conformer aux consignes qui leur seront données par le Service de Surveillance.* »

58 La voie routière est mise en œuvre. Les trois groupements automobiles, soit dix-huit groupes de camions (6 à 3 tonnes et 12 à 2 tonnes)<sup>18</sup> qui se trouvaient stationnés dans la région de Vitry-le-François/Châlons-sur-Marne, sont bientôt rejoints dès le 25 février par celui de la 2<sup>e</sup> armée (7 groupes de camions) suivi des cinq groupes prélevés sur les 1<sup>re</sup>, 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> armées, soit finalement un total de 3 900 véhicules organisés en 175 sections automobiles, le tout servi par environ 9 000 hommes dont 300 officiers.

59 Très rapidement encore, la « Régulatrice » a fait admettre, à l'imitation de ce qui se faisait déjà pour le trafic par voie ferrée, qu'il n'y aurait point de transbordement mais des ruptures de charges à effectuer sur des dépôts dits « de l'avant » et dans lesquels les unités viendront s'approvisionner par un système d'abonnement<sup>19</sup>.

60 Sur la route, point de mesure systématique<sup>20</sup> mais des consignes simples indiquées sur le terrain par toute une série de poteaux et de pancartes.

61 La circulation est contrôlée par un officier indépendant de la prévôté et les régulateurs<sup>21</sup>, 225 hommes répartis sur les carrefours des 75 kilomètres de la route allant jusqu'à Baudonvillers près de Saint-Dizier, ne sont pas de simples plantons mais des personnels actifs qui, munis de consignes, sont en mesure de régler les incidents mineurs de trafic, les autres relevant de leurs 19 officiers et 30 gradés<sup>22</sup>.

62 L'entretien est assuré par des travailleurs : 12 heures par jour, de 6 à 18 heures, et en cas de mauvais temps (neige, verglas, dégel, etc.), 24 heures sur 24 sur ordre de la commission régulatrice.

63 L'état-major de Souilly attache une si grande importance à ces problèmes qu'il fait de la planification du transport une mesure obligatoire et permanente. Un de ses officiers supérieurs, chargé de la direction du service des routes travaille en étroite liaison tant avec la « Régulatrice » ainsi qu'avec un officier de la DES (direction des étapes et des services) du GAC pour résoudre les problèmes quotidiens tels que celui de la redéfinition des conditions de ravitaillement à partir des routes transversales en cas d'intempéries graves ou autres aléas. En dehors des axes couverts par cette commission, l'entretien des routes et des chemins relève de la responsabilité des commandants de groupement.

64 À la date du 22 mars, la route Bar-le-Duc-Verdun a déjà transporté environ 48 000 tonnes de munitions, 6 400 de matériel et de l'ordre de 263 000 hommes, soit environ

600 camions par jour pour le matériel et 800 pour les hommes. Ainsi 65 divisions vont-elles monter à Verdun par cette route à laquelle Maurice Barrès confèrera après la guerre le titre de « *Voie sacrée* »<sup>23</sup>.

- 65 Ainsi au total, plus de 2 400 000 hommes et environ 2 000 000 de tonnes de vivres, munitions et matériel ont transité par cette route tandis que des milliers de blessés ont encore été évacués.
- 66 Plus de 700 000 tonnes de calcaire ont été extraites des carrières ouvertes de part et d'autre de la chaussée et déversées par des tombereaux hippomobiles tandis que 10 000 territoriaux, répartis sur sept cantons, armés de pelles et de pioches, les ont jetées sous les roues des camions de plus de quinze marques différentes<sup>24</sup>.
- 67 Le matériel, comme les hommes, a été mis à rude épreuve. Une crise d'approvisionnement en bandages pour les roues des véhicules a même, un temps, failli interrompre le trafic. Pour faire face, les conducteurs ont dû tenir leur poste pendant plus de 10 jours d'affilée et conduire jusqu'à 18 heures par jour.
- 68 Si le recours à la voie routière est conforme aux décisions antérieures, il n'en demeure pas moins, qu'à l'expérience, l'importance du nombre de blessés et le trafic largement perturbé<sup>25</sup>, voire interrompu, sur la voie ferrée à la hauteur d'Aubrèville entraînent le renvoi des évacuations sanitaires<sup>26</sup> soit sur le *Petit Meusien* ou par « *la grande ligne* », les blessés et malades étant transportés en automobile jusqu'à Clermont-en-Argonne ou aux Islettes.
- 69 Certes, le Meusien est en mesure de livrer 60 % des vivres et 80 % des fourrages de la 2<sup>e</sup> armée<sup>27</sup>, un complément de munitions de 200 tonnes par jour et d'évacuer encore 500 blessés mais le GQG a parfaitement saisi que la sauvegarde de Verdun, montée en ligne des unités, ravitaillement, évacuations, etc. ne peut se faire que si la voie routière est soutenue par la mise en œuvre d'une voie ferrée à écartement normal, la seule susceptible d'être capable de rendre les services demandés.
- 70 Ainsi, dès le 4 mars, la construction de la ligne 6<sup>bis</sup> entre Sommeilles/Nettancourt et Dugny, soit 57 km, est-elle entamée.
- 71 D'abord à voie unique, la 6<sup>bis</sup> est rapidement doublée sur le trajet de Souilly à Sommeilles, soit sur 44 km<sup>28</sup>. Deux embranchements permettent d'accéder l'un de Souilly à Dombasle-en-Argonne et l'autre de Fleury-sur-Aire à Clermont-en-Argonne. Le premier, achevé le 21 juin, est à l'origine des épis d'artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF) près de Baleycourt pour les deux obusiers de 400 qui tireront à la fin de l'année sur le fort de Douaumont. Quant au second, sa livraison retardée par la construction d'un pont de 28 m sur l'Aire, il ne sera mis en service que le 25 septembre. Les délais sont imputables à l'ampleur du chantier qui a vu dix bataillons de territoriaux et un de 700 Indochinois ainsi que de nombreux travailleurs algériens et malgaches, des prisonniers allemands, déplacer quelque 420 000 m<sup>3</sup> de terre.
- 72 Contrairement à une idée reçue, la logistique de Verdun ne tient pas à une seule ligne de ravitaillement mais à un véritable maillage de routes et de voies ferrées pouvant donner lieu à des solutions de secours en cas de blocage.

## Éléments de conclusion

- 73 Si l'erreur des Français a été de prêter leur propre raisonnement aux Allemands au lieu de tenter de percer leurs intentions, les Allemands de leur côté se sont fourvoyés sur les capacités matérielles et morales de résistance de leurs adversaires car comme le dit l'un de leurs rapports : « *Qui aurait pu penser que, privés de toute communication ferrée, ces démons de Français, au lieu d'abandonner un secteur condamné, aurait trouvé le moyen de monter sur une chaussée une double ligne de camions automobiles, immense chaîne sans fin, gigantesque courroie de transmission, qui roulant jour et nuit, comme sur deux poulies, entre Bar-le-Duc et la place, alimenterait sans relâche et pourvoirait infatigablement de bataillons, d'obus et de bouches à feu ce champ de carnage et d'horreur ?* »
- 74 Ainsi, comme l'affirme Paul Valéry : « *Souvent la bataille d'ensemble gagnée sur la carte est perdue en détail sur les coteaux.* »
- 75 Si le Poilu, érigé en héros, a été effectivement le grand vainqueur de ce dramatique affrontement, l'observateur attentif ne manquera pas de remarquer, la clairvoyance de Castelnau qui permit d'anticiper sur l'action à venir et la compétence du général Pétain dont le fameux « *Courage, on les aura !* » de l'ordre du jour du 9 avril sonnait comme un double message : le premier, adressé aux troupes engagées au combat pour leur indiquer que, grâce à la *noria* des divisions et au dispositif de ravitaillement mis en place, il était désormais possible de « *tenir Verdun* »<sup>29</sup>; le second, une flèche décochée en direction de certains officiers du 3<sup>e</sup> bureau du GQG qui estimaient que la rotation des unités sur Verdun serait préjudiciable à la préparation de l'offensive de la Somme<sup>30</sup>.
- 

## BIBLIOGRAPHIE

### Sources documentaires et bibliographie

BAZELAIRE (général Georges de), *Souvenirs de guerre, du 135<sup>e</sup> RI au 7<sup>e</sup> CA, 1914-1918*, Paris, 1988.

BERNÈDE (Allain), *Verdun 1916, le point de vue français*, Éd. Cénomane, 2002.

HUMBERT (Jacques), *La vie de mon père, le général Georges Humbert (1862-1921)*, 1981, document dactylographié. collection Association Mondement.

GRAS général(Yves), *Castelnau, ou l'art de commander (1851-1944)*, Denoël, 1990.

LANGLE de CARY (général de), *Souvenirs de commandement (1914-1916)*, Payot, 1935.

LEFEBVRE (Jacques-Henri), *Verdun*, Édition du Mémorial (11<sup>e</sup>), 1995.

LE HÉNAFF (colonel), BORNECQUE (capitaine), *Les chemins de fer de l'Est et la guerre*, Librairie Chapelot, 1922.

MARCHAND (André), *Les chemins de fer de l'Est*, Berger Levrault, 1924.

PÉRICARD (Jacques), *Verdun*, G. Durasié, 1936.

PIERREFEU (Jean) de, *GQG secteur 1*, Paris, Édition française illustrée, tome I, 1920.

POINCARÉ (Raymond), *Au service de la France, neuf années de souvenirs, Verdun 1916*, Plon, 1932.

## Archives

Chemins de fer, archives SNCF

Reims, réf : DV 23 OA, notes rassemblées par Yves Massotte.

## Service historique de la Défense, département de l'armée de Terre :

18 N 285-286 ; 19 N 400 à 413 ; 19 N 428 à 431 ; 19 N 509 ; 26 N 1283 à 1285.

## NOTES

1. Soit 38 cm selon la nomenclature allemande.
2. Le général Coutanceau, gouverneur de Verdun, ayant énergiquement protesté contre ces mesures, a été relevé de ses fonctions.
3. France, Grande-Bretagne, Russie, Belgique et Italie.
4. Imposé comme adjoint à Joffre par le président du Conseil, Aristide Briand, il est tout de suite en butte aux officiers du 3<sup>e</sup> bureau du GQG.
5. La 51<sup>e</sup> DI immédiatement et la 48<sup>e</sup> plus tard.
6. Jean de Pierrefeu, affecté au GQG à compter du 23 novembre 1915 à la suite d'une blessure, est le rédacteur du communiqué quotidien officiel.
7. « Déception », définition OTAN : « Ensemble de mesures destinées à induire l'ennemi en erreur par la manipulation, la distorsion ou la falsification des évidences pour le pousser à agir de façon préjudiciable à ses intérêts. »
8. Aux termes d'un récent décret « les officiers brevetés ne doivent pas s'éterniser dans les états-majors et n'y doivent être employés qu'après avoir servi dans la troupe. »
9. Le général Dubail ne semble pas porter un grand intérêt à la RFV.
10. Soit 14 groupes d'artillerie lourde.
11. Castelnau a quitté le commandement du GAC début décembre 1915.
12. HUBERT (Jacques), *La vie de mon père, le général Georges Humbert (1862-1921)*, 1981 (collection Association Mondement), p. 103.
13. POINCARÉ (Raymond), *Au service de la France, neuf années de souvenirs, Verdun 1916*, Paris, Plon, 1932, p.77.
14. Les Allemands disposent de 12 *feldfliegerabteilung* (escadrilles) de 8 avions chacune, 4 *kampfgeschwader* (groupements de combat) de 36 avions chacun et une quarantaine de monoplaces de chasse.
15. Au sud-est d'Épernay.
16. L'état-major de la 2<sup>e</sup> armée a été retiré du front pour travailler sur les futures opérations décidées lors de la conférence de Chantilly de décembre 1915. Par ailleurs, n'ayant point encore subi les remaniements prescrits par le décret sur le roulement des officiers, cet état-major s'avère plus homogène que les autres. Castelnau sait pouvoir compter sur le général

Pétain, connu pour son sang-froid, mais également sur la compétence du colonel de Barescut et du lieutenant-colonel Zeller qui ont servi sous ses ordres en 1914.

17. Quatre secteurs, trois sur la rive droite : groupements Guillaumat, Balfournier et Duchêne et un sur la rive gauche, Bazelaire.

18. Les groupes composés de camions de 3 tonnes sont affectés au transport de matériel du génie à partir des gares de Bar-le-Duc et Baudonvillers tandis que 4 groupes composés de camions de 2 tonnes ou autobus sont capables d'enlever simultanément 4 brigades ; un groupement a été conservé en réserve et sert de renforcement pour les autres unités et de complément pour les vivres que le Meusien n'est pas en mesure d'absorber.

19. En vigueur dès les premiers jours de mars, pour la rive droite : Maison Rouge : groupement Guillaumat ; Billefont pour Maistre (puis Nudant) ; Lemmes pour Baret (qui se sert éventuellement aussi à Billefont) ; Heippes pour Duchêne. Pour la rive gauche Dombasle, à partir du 16 mars, la voie de 0,60 m est utilisée pour transporter des vivres entre les Islettes et Dombasle et au-delà de Dombasle les munitions.

20. Par exemple, les camions du service routier pourront circuler dans les deux sens, sous réserve qu'en cas de croisement, ils laisseront la priorité aux convois.

21. Les premiers « régulateurs » sont les cavaliers territoriaux du 4<sup>e</sup> hussards.

22. Des sanctions sont prévues contre ceux qui ne le respecteraient pas (elles seront appliquées).

23. Raymond Poincaré a scellé, le 21 août 1922, la première des 57 bornes de la route reliant Bar-le-Duc à Verdun, classée route nationale par la loi du 30 décembre 1923.

24. Camions des marques, Ariès, Barron-Vialle, Berliet, Cottin-Degouttes, De Dion-Bouton, Delaunay-Belleville, La Buire, Latil, Lorraine, Luc Court, Panhard-Chatillon, Peugeot, Renault, Rochet-Schneider, Saurer, Schneider, Vermorel, White...

25. Une douzaine de trains par nuit dans le meilleur des cas.

26. Ainsi que la multiplication des hôpitaux de Nixéville jusqu'à Bar-le-Duc.

27. Soit, fin mars environ 528 000 hommes et 169 000 chevaux et mulets.

28. Le premier tronçon, Nettancourt-Souilly, est mis en exploitation dès le 17 mai tandis que le second, retardé par les travaux de récupération de nuit des rails et traverses sur la ligne 19 inutilisée entre Dugny et Saint-Mihiel, le sera le 21 juin.

29. Il s'agit là d'une tentative d'endiguer ce que le commandement appelle pudiquement « *fléchissements du moral* », c'est-à-dire de véritables relents de défaitisme qui amènent certains hommes à se laisser faire prisonniers.

30. Prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet.

---

## RÉSUMÉS

En opposant la conception allemande du choix stratégique raisonné à la position du 3<sup>e</sup> bureau du GQC français qui refuse de se laisser hypnotiser par Verdun, l'auteur pose les bases de l'équation logistique que les Français auront à résoudre. D'une part, le haut commandement français ne parvient pas, malgré de nombreux indices, à percevoir le danger sur Verdun. Toutefois, contrairement à un certain nombre d'idées reçues, il ne néglige pas complètement l'aménagement des voies de communication de ce front. À l'inverse, les Allemands, qui raisonnant en termes de chemin de fer, considèrent ce secteur, à la valeur hautement symbolique, comme vulnérable. Bien qu'ayant le relatif avantage de pouvoir faire varier les

points d'impact des différentes attaques, et donc de disposer ainsi d'une relative liberté de manœuvre, ils ne parviennent pas à annihiler la capacité de résistance des Français. L'observateur attentif ne manquera pas de remarquer, la clairvoyance de Castelnau et la compétence du général Pétain dont le fameux « *Courage, on les aura !* » atteste de la réactivité des Français capables désormais de tenir !

*Verdun 1916: strategic choice, logistical equation.* The article sets up the bases of the logistical equation the French had to resolve during the Battle of Verdun by contrasting the strategic conception of the Germans (that of a 'a rational strategic choice') with that of the French GQG which 'refused to let itself be mesmerized by Verdun'. On the one hand, the French high command, in spite of a number of warning-signs, failed to grasp the extent of the danger hanging over their positions at Verdun. Nevertheless, contrary to some of the 'received wisdom', they had not completely neglected to improve the communication and re-supply routes behind this part of the French front. In contrast, the Germans, who thought in terms of railway movements, considered this very symbolically important sector to be vulnerable. Although having the advantage of being able to vary the point of impact of their different attacks, and thereby enjoying a relative freedom of operational manoeuvre, the Germans were unable to destroy the French capacity for resistance. The careful observer cannot fail to notice the far-sightedness of General de Castelnau and the professional competence of General Pétain whose famous rallying order - "*Have courage - we've got them !*" bore witness to the revived ability of the French troops henceforth to hold onto their positions.

## INDEX

**Mots-clés :** Première Guerre mondiale, Verdun

## AUTEUR

### ALLAIN BERNÈDE

Général de brigade (2s) est breveté de l'École supérieure de guerre et docteur habilité en histoire. Il a publié sur le thème de la Grande Guerre de nombreux articles et deux ouvrages : *Verdun 1916, le point de vue français*, Éditions Cénomane, 2002 ; « La Lorraine 1914-1918 : les sentiers de la Mémoire », *Le Magazine de la Grande Guerre*, 2006.