

Transports ferroviaires et automobiles

Auteur : LCL Porte



Cliché : DR

Apparu dès la guerre de Sécession, et sur le sol européen avec les guerres de l'unité italienne et de l'unité allemande, l'emploi militaire des chemins de fer a vu ses potentialités considérablement développées avec l'extraordinaire croissance des réseaux ferrés ouest-européens à la fin du XIX^e siècle. La densité du maillage territorial offre en effet la possibilité de transporter très rapidement d'un point à l'autre d'un Etat les grandes armées de conscription qui caractérisent l'époque.

L'emploi des chemins de fer est déterminant dès la conception des plans de mobilisation et, à cet égard, la qualité des réseaux français et allemand permet d'assurer la montée en puissance des armées du temps de guerre en moins de deux semaines, alors qu'il faut plus d'un mois pour transporter l'ensemble des mobilisés russes vers leurs dépôts. De même, le chemin de fer permet d'assurer dans les meilleurs délais possibles le déplacement sur de longues distances des lourdes pièces d'artillerie et des encombrants soutiens logistiques, alors que toutes les armées sont encore exclusivement hippomobiles. Cette nécessité est si clairement perçue par les futurs belligérants que la France accepte à la fin de l'année

1913 de financer par l'emprunt, pour accélérer l'engagement des armées russes, la construction de nouvelles voies en Russie d'Europe.

L'emploi des chemins de fer ne cesse pas avec la fin de la mobilisation. L'utilisation optimale des réseaux permet en effet de conserver une capacité d'initiative stratégique grâce au basculement rapide de grandes unités entre les différents secteurs d'un front, ou d'un front à l'autre. C'est par le train que les divisions françaises passent des Vosges et de Lorraine à la région parisienne pour renforcer le centre et l'aile gauche des armées alliées avant la bataille de la Marne ; c'est grâce à une utilisation extrêmement fine de leurs capacités ferroviaires que les Allemands pourront pendant quatre ans, en fonction des contraintes opérationnelles, tirer le meilleur parti de leur position centrale et basculer les unités du front de France à celui de Russie, des Balkans ou d'Italie, et réciproquement. Avec la guerre de position, les unités spécialisées (génie) sont massivement employées pour créer et entretenir des voies de 0,60, dites « voies étroites », construites par centaines de kilomètres par les deux belligérants, de part et d'autre du front, afin d'acheminer au plus près des batteries d'artillerie les milliers de tonnes d'obus exigées par la préparation des grandes offensives. Pour les Alliés, le cas de la Somme, au printemps 1916, est à cet égard particulièrement éclairant. Enfin, véritables monstres d'acier, les pièces d'artillerie lourdes sur voie ferrée (ALVF), qui permettent de contrebattre l'artillerie lourde allemande et d'écraser les défenses ennemies (destruction des grands tunnels allemands par des projectiles de 400 mm. en 1917), dont on ne comptait aucun exemplaire dans les armées en campagne en 1914, sont au nombre de 293 à la fin de la guerre.

Mais le chemin de fer revêt une importance tout aussi stratégique à l'intérieur. En France en particulier, il permet d'assurer le

transport des matières premières et des produits semi-finis, achetés à l'étranger et débarqués dans les ports de la Méditerranée ou de l'Atlantique, indispensables au développement de la production de guerre, alors que les riches régions minières et industrielles du Nord et du Nord-est sont occupées. Conséquence de la pénurie de charbon qu'il faut à tout prix économiser, quelques lignes commencent à être électrifiées à la fin de la Grande Guerre, notamment dans le Sud-ouest. Enfin, des armées de différentes nationalités stationnant et combattant sur le sol français, certaines voies ferrées sont plus particulièrement mises à leur disposition. Les Belges, les Britanniques et les Américains disposent ainsi de facilités entre les ports de débarquement, leurs bases arrière et leurs zones d'engagement. Cette activité ferroviaire extrêmement intense a pour conséquence d'entraîner une usure accélérée des matériels. Par milliers wagons et locomotives doivent être remplacés alors que l'industrie peine déjà à fournir les matériels militaires et il faut passer commande à l'étranger, en particulier aux Etats-Unis, ce qui occasionne des délais d'autant plus importants que les disponibilités du fret transatlantique se font rares. Un dernier élément témoigne de l'importance que jouèrent les matériels ferroviaires dans la Grande Guerre et des destructions qu'ils subirent : en 1919, les Allemands doivent livrer aux Alliés, et prioritairement aux Français et aux Belges, des milliers de wagons.



Cliché : DR

Mais le train n'est pas le seul mode de transport qui connaît un fort développement durant cette période : celui des convois automobiles est exponentiel. En juillet 1914, l'armée française dispose officiellement de 75 véhicules à moteur, on en compte près de 100.000 en novembre 1918. Les principes et règles qui régissent l'organisation et la circulation des convois militaires pour tout le XXe siècle naissent pour l'essentiel à cette époque, empiriquement, de l'exemple célèbre mais à bien des égards anecdotique des Taxis de la Marne à celui de la Voie sacrée en 1916 et à la réserve stratégique automobile de 1918. Achetés par dizaines de milliers en Italie, en Suisse, en Grande-Bretagne et jusqu'aux Etats-Unis, ces camions de 2,5 à 5 tonnes sont à nouveau intensivement utilisés dès l'armistice pour ravitailler et commencer à reconstruire les régions dévastées du Nord et du Nord-est, dont le réseau ferroviaire est en grande partie détruit. Ils seront ensuite cédés (en piètre état mais pour des sommes très faibles) aux particuliers, entrepreneurs, industriels et négociants, et contribuent ainsi à accélérer la motorisation du tissu économique français.