Historique succinct des unités de voie de 0,60 - 68e et 69e Régiments d'Artillerie pendant la guerre 1914-1918.
Imprimerie Berger-Levrault. Nancy-Paris-Strasbourg. S.d.
Source : Musée de l'Artillerie – Transcription intégrale : Arnaud LOPEZ – 2014

A2g - 3863
T
525

HONNEUR
ET
PATRIE

HISTORIQUE SUCCINCT

DES

UNITÉS DE VOIE DE 0,60

68e ET 69e RÉGIMENTS

D'ARTILLERIE

PENDANT

LA GUERRE 1914-1918

IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT
NANCY-PARIS-STRASBOURG

HONNEUR ET PATRIE

HISTORIQUE SUCCINCT

DES

UNITES DE VOIE DE 0,60

68e et 69e REGIMENTS D'ARTILLERIE

PENDANT

LA GUERRE 1914-1918

IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT
NANCY-PARIS-STRASBOURG

Historique succinct
Des
Unités de voie de 0,60

Préambule

L'emploi de la voie de 0,60 n'était envisagé que dans la guerre de siège, soit du côté de la défense, soit du côté de l'attaque. On admettait, en effet, que la mise en état de défense d'un secteur attaqué, d'une part, le déploiement d'un équipage de siège, d'autre part, nécessité un déplacement de matériaux, malgré et de munitions de tournage qui rendait les moyens de transport habituel absolument insuffisant. En outre, l'utilisation du camion automobile étant peu développée il n'était pas fait état de cet organe. Enfin, même dans l'hypothèse des transports par camion automobile, on était obligé de tenir compte qu'une circulation intense aurait amené rapidement l'usure et la mise hors de service du réseau routier. La voie de 0,60 complétait donc l'automobile en ménageant les routes.
De ces considérations, il résultait que la voie de 0,60 était admise comme un service indispensable dans la guerre de siège mais, malgré plusieurs expériences dont les conclusions n'étaient restées peu probantes, il ne paraissait pas devoir trouver son emploi dans une guerre de campagne et de mouvements.
Après les opérations du début de la campagne, lorsque les fronts désarmées se fixèrent, les conditions inhérentes à la guerre de siège se trouvèrent à réaliser ; elle devait favoriser l'emploi de la voie de 0,60 dont l'importance ne fit, en effet, que s'accroître au point qu'elle devint bientôt un des rouages essentiels désarmés.
À partir de 1915, la voie de 0,60 entre donc dans l'histoire de la guerre une page doit lui être réservée dans l'exposé de chacun des grands événements qui ont caractérisé la période de 1915 à 1918.

Considérations générales

Avant la guerre, aucun corps de troupes n'était spécialement affecté au service de la voie de 0,60.
Un réseau ferré existait dans chacune des quatre grandes places fortes de l'Est, d'un développement moyen de 150 km. Il reliait les différents ouvrages extérieurs aux établissements principaux de la place ; il était exploité pour un trafic extrêmement réduit par un personnel de mécaniciens et de chauffeurs appartenant à la compagnie d'ouvriers rattachés au régiment d'artillerie à pied.
D'autre part, les exercices de tracer et de construction entrée dans le programme d'instruction des régiments d'artillerie à pied ; il était complété par des exercices ou manœuvres d'ensemble qui se renouvelait à intervalles assez réguliers soit dans les places, soit au plan de Chalon.
Quant aux ressources en matériel, elle se réduisait à la dotation des places fortes, c'est-à-dire, pour chaque place :

Une centaine de kilomètres de voie en stock ;
Environ 20 locomotives et 150 wagons.

La France ne possédait donc au début de la guerre ni le personnel ni le matériel qu'allait exiger la conduite nouvelle des opérations. On dut à la fois recruter et former un personnel de direction et d'exécution, créer et mettre en œuvre un matériel fixe et roulant que l'industrie nationale était impuissante à produire par ses seuls moyens et pour lequel il fut fait un large appel à la large collaboration de nos alliés.
Tout service de chemin de fer comprend les deux branches construction et exploitations, auxquelles s'ajoute le service de l'attraction réunissant la conduite des machines et de leur entretien ou réparation.
Le personnel fut donc tout d'abord scindé en deux catégories :
Batterie de construction, chargé d'étudier, de tracer, de construire et d'entretenir les lignes ;
Batterie d'exploitation, chargé de la conduite des trains et du service des dépôts, gare, poste, etc.
Plus tard, l'importance prise par le matériel nécessitant le fonctionnement d'ateliers de réparation et d'entretien, on fut amené à créer un troisième type d'unité, la « batterie de réparation ».
Le personnel nécessaire à ses batteries fut demandé au régiment d'artillerie à pied, en particulier au 10e et 11e régiment qui fourniront le plus gros contingent des unités de construction. Le personnel spécialiste entrant dans la composition des batteries d'exploitation et de réparation fut recrutée dans les unités du génie et dans les différents corps de troupes désarmées.
Mais le manque d'homogénéité des batteries, l'insuffisance d'instruction professionnelle des cadres et des hommes de troupe ne permettaient pas d'obtenir un rendement élevé du personnel d'exploitation

pour y remédier, on créera des centres d'instruction pour officier à Jouy en Josas et à Boissy Saint Leger, et des écoles de mécaniciens et chauffeurs à suite, à Saint-Étienne au temple, à Toul. En 1918, toutes ces écoles furent réunies à Épinal sous la désignation de « centre d'organisation de la voie de 0,60 ».
L'autonomie des batteries de voie de 0,60 fut également réalisée en 1917 par la création de deux régiments : le 68e et le 69e, affecté, le premier, au service de l'exploitation et de la réparation et le deuxième, au service de la construction. Les modestes débuts de la voie de 0,60 disparaissaient alors dans un organisme complet possédant tous les éléments nécessaires à son fonctionnement, directement rattaché à la direction de l'arrière G. Q. G. qui comprenait les échelons suivants :

68e R.A. : 57 batteries, dont :
1 de dépôt,
2 à l' A. O.
46 d'exploitation et
8 de réparation.
69e R. A. : 38 batteries, dont :
1 de dépôt,
33 françaises, et
4 annamites avec des cadres français
Total 95 batteries correspondant à un effectif total de 21 000 hommes environ.

Inspection du matériel, ayant son siège à Paris et une sous inspection par groupe d'armées.
Centre d'organisation de la voie de 0,60, installé à Épinal et ayant la direction des cours de perfectionnement et des écoles.
La répartition et le groupement des unités étaient d'autre part adaptés à l'organisation des forces françaises en groupe d'armées et armées.
Chaque armée possédait un nombre variable d'unités désignées : réseau de voies de 0,60 de l'armée, placé sous les ordres d'un chef de réseau ayant les attributions d'un chef de groupe et de directeur technique.
À chaque groupe d'armées, se trouvait également un chef des réseaux du groupe ayant autorité sur des chefs de réseau d'armée.
Cette organisation n'a été réalisé que progressivement et a subi, avant d'arriver à sa forme définitive, une série de modifications dans le détail desquelles il est inutile d'entrer.
Les mêmes tâtonnements et difficultés se sont présentés dans la constitution du matériel affecté à la voie de 0,60. Ainsi qu'il a été dit plus haut, les ressources au début de la guerre étaient des plus minimes et ne pouvait faire face aux besoins toujours grandissants. Le matériel de voie de 0,60 fut demandé parti à la réquisition, parti à l'industrie française et étrangère. Comme matériel roulant, le seul type de locomotive en service dans la guerre était la machine modèle 1888, très souple, très stable, mais d'une constitution compliquée et d'un maniement délicat. En France, l'industrie n'était pas outillée pour livrer rapidement ce type de locomotive. Au contraire, la locomotive type Decauville, d'un mécanisme plus simple, se généralisa de plus en plus.
Les commandes faites en France, en Amérique et en Angleterre eurent le résultat de mettre en service cinq types différent de locomotive :
Locomotive française modèle 1888 (Pechot) ;
Locomotive française Decauville ;
Locomotive anglaise Kerr-Stuart ;
Locomotive américaine Baldwin ;
Locomotive américaine modèle 1888 (Baldwin),
Ainsi que quelques spécimens de locomotive de réquisition en particulier des mots locomotifs allemands Koppel, Orenstein.
On ne tarda pas à s'apercevoir qu'à proximité des lignes la locomotive à vapeur présentait de graves inconvénients : bruit, fumer, lueur du foyer, trahissait sa présence et attirer le feu de l'ennemi. La nécessité s'imposait de lui substituer, au moins partiellement, en moteur à essence. Les essais faits dans ce sens conduisirent à adopter successivement :
Le loco tracteur Schneider à commande directe :
Le loco tracteur Crochat à commande électrique,
Tous les deux fabriqués en France, l'un au Creusot l'autre à Saint-Chamond,
Et le loco tracteur Baldwin à commande électrique fabriquée en Amérique.
La même variété se retrouve dans les types de véhicules mis en service. Le seul modèle existant avant la guerre était la plate-forme au modèle 1888 montées sur de boggie : wagon parfait réunissant toutes

les qualités de résistance, de souplesse, de capacité, mais ayant le défaut d'être coûteux et d'une fabrication difficile.
La France ne pouvant livrer ses plates-formes dans des délais acceptables, les commandes furent adressées en Amérique ; mais concurremment au matériel américain, des plates-formes Decauville furent mises en fabrication et dans tous les ateliers de réseau on s'ingénia à construire des plates-formes de modèles divers au moyen de matériaux de fortune. C'est ainsi qu'on vit apparaître la plate-forme modèle D. M. C. De Chartres, la plate-forme modèle Lanord, la plate-forme modèle Etelfay.
Rien ne vaut l'éloquence des chiffres.
Il n'est donc pas possible de mieux traduire l'effort réalisé qu'en comparant les ressources du début de 1915 à celle de l'année 1918 (octobre).

	1915	1918
Locomotive	100	480
Loco tracteur	100	260
Véhicules	600	6200
Voie posée et en stock	700 km	3800 km

En octobre 1918, l'importance acquise par le service de la voie de 0,60 peut se mesurer à ses ressources en personnel et matériel qui comprenait :
320 officiers et 21 000 hommes de troupe exploitant un réseau de développement total de 3000 km environ avec 700 locomotives ou loco tracteur et environ 6000 wagons.
Modeste et presque inconnu à ses débuts, la voie de 0,60 avaient rapidement gagné ses quartiers de noblesse et pouvait brillamment soutenir la comparaison avec le service automobile, mais comme elle pendant la guerre et dont le développement rapide était du aux mêmes circonstances et au même nécessité.
Après avoir rappelé à grands traits l'évolution du service de la voie de 0,60, il reste à fixer la part qu'elle a prise dans les principaux événements de la guerre. Cet historique fait l'objet des chapitres suivants correspondant chacune à des années de guerre.

1915

C'est en 1915 que le service de la voie de 0,60 participa, pour la première fois, à la préparation d'une offensive de grand style. Cette offensive avait été décidée sur le front de Champagne.
Dès le mois d'avril, les batteries furent réunies pour construction des lignes de ravitaillement du secteur d'attaque. Rattaché d'une part à la voie normale Saint-hilaire-au-temple-Mourmelon, d'autres par, ou voie normal numéro quatre et numéro quatre bis, les antennes se dirigeaient en un faisceau serré de lignes parallèles avec plusieurs transversales sur le front compris entre Prunay et Vienne-la-Ville.
La simple énumération des unités convoquées prouve la diversité de leur provenance.
C'était, pour la construction :

La 10e, 13e et 14e batterie du 10e R.A.P. ;
La 12e batterie territoriale du 11e R.A.P. ;
La 46e batterie et la 41e batterie bise du 4e R.A.L. ;
La 3e batterie territoriale du 6e R.A.P. ;
La 6e batterie territoriale du 7e R.A.P. ;

Et pour l'exploitation :

La deuxième, quatrième, cinquième, sixième, neuvième, 11e et 12e batterie territoriale du 10e R.A.P. ;
La 23e batterie du premier R.A.P. ;
La 1re batterie R.A.T du 12e R.A.C.

Tout à fait novice dans le travail qui lui étaie commandé, peu homogènes et à peine encadrés, le personnel de construction réussit cependant à poser, d'avril à septembre 1915, un réseau de près de 200 km, avec les grils, gares et postes correspondant au trafic prévu.
Formé dans le minimum de temps le personnel de l'attraction assura, également dans des conditions satisfaisantes, le service de l'exploitation pendant la période de construction puis pendant la

préparation de l'attaque, en transportant jusqu'au dépôt intermédiaire et jusqu'à certaines batterie la totalité de l'approvisionnement en munitions des pièces de gros calibre fixé à sept jours de feu.
Tout le personnel fit preuve d'une bonne volonté, d'une ardeur au travail d'autant plus méritoire que l'ennemi, renseigner sur les préparatifs de l'attaque, bombarder journellement les zones où il avait repéré des chantiers ou des cantonnements.
La gare de Suippes, en particulier, où étaient stationnée la 2e et 9e batterie du 10e R.A.P. fut en butte à des tirs systématiques presque journaliers pendant les mois d'août et de septembre. C'est la que tombèrent les premières victimes du service de la voie de 0,60. Les tombes de ces braves soldats érigeaient au point même où ils avaient été frappés au milieu du dépôt de la batterie, ne cessèrent d'être l'objet des soins minutieux de leurs camarades. C'était un spectacle touchant de voir des canonniers fidèles au souvenir de ce qui était tombé leur apporter quotidiennement l'hommage de quelques fleurs ou de trophées récoltés à proximité des lignes.
L'arrêt de l'offensive ne marqua pas la fin du réseau de Champagne. Malgré l'héroïsme de nos troupes le front n'avait pas été percé : la brèche, un instant ouverte s'était refermée. À l'offensive de succéder une période de stabilisation. D'être en repos pour le personnel de la voie de 0,60 elle coïncida au contraire avec une recrudescence d'activité.
La plupart des lignes avaient été construites sans être ballasts et, l'écoulement des eaux n'était pas assuré. Aussi, lorsque la saison pluvieuse transformant à en une boue liquide les vastes étendues de Champagne, les signes ne tardèrent pas à s'enliser et à devenir impraticable à toute exploitation.
Tout le travail de l'été dû être repris et de nombreuses améliorations ils furent apportés. D'une part, l'égard de transbordement de la voie normale quatre bis furent reportées plus en avant sur la voie quatre ; d'autre part, les antennes de pénétration fut repoussée d'abord sur le terrain conquis dans la direction de Massige, puis jusqu'au point les plus extrêmes dans les autres parties du front.
L'épreuve de la boue de Champagne restera dans le souvenir des canonniers de la voie de 0,60 qui passèrent dans ce secteur l'hiver 1915-1916 ; elle s'ajoute à celle des dures étapes qui portent les noms de ravin de Beauséjour, Tahure, Souain, Elberfeld, La Chenille.
Mais l'œuvre entreprise fut couronnée de succès. En six mois, le réseau de Champagne complètement remaniée atteignit un développement total de 388 km. Le tonnage transporté arrivait au chiffre de 3000 t par jour et ils représentaient les deux tiers des transports nécessaires à la quatrième armée.
Malgré le calme relatif où était tombé le front de Champagne après l'offensive de septembre, les opérations locales ne cessaient de tenir les troupes en alerte et le tir de l'artillerie ne laissait aucune sécurité aux chantiers de travailleurs. Le personnel de la voie de 0,60 pays à un large tribut à la mort au cours de cette période. Il suffit de rappeler les bombardements du 10 mars faisant trois victimes au Wacques ;

Du 8 avril faisant quatre victimes au même point ;
Du 21 avril faisant cinq qui victimes au ravin de l'étang ;
Du 14 mai faisant de victimes au point K ;
Du 21 mai faisant une victime à la pleine.

Les incursions d'avion devenaient également plus fréquentes : deux maréchaux des logis de la 12e batterie du 10e RAP étaient tués le premier mais a Mourmelon ; le 26 avril, un canonnier étaient tués à Nantivet.
Enfin, le 8 juin, la gare de Suippes subissait un violent bombardement par canon.
Ainsi l'ensemble du personnel a fait courageusement son devoir malgré les épreuves et les difficultés du travail, quelques bactéries méritent cependant une mention spéciale.
Ce sont dans l'exploitation :
La neuvième et deuxième batterie du 10e RAP, devenus respectivement quatre viennent neuvième batterie du 10e RAP, puis 29e batterie du 68e RAP ;
Et 82e batterie du 10e RAP, puis 22e batterie du 68e RAP qui était stationné à Suippes et exploiter les lignes de Wacques – Souain – La Poule – Maison Forestière ;
Et la 12e batterie du 10e RAP, devenus 92e batterie du 10e RAP, puis 32e batterie du 68e RAP qui desservait le secteur occupé par le deuxième corps de cavalerie, et exploiter les lignes particulièrement dangereuses des marquises, Prosnes, Prunay en face des monts Cornillet. La proximité de l'ennemi ne permettait, sur ses lignes, qu'une circulation de nuit.
Dans la construction :
La 13e batterie du 10e RAP, devenus 63e batterie du 10e RAP, puis 83e batterie du 11e RAP et enfin 18e batterie du 69e RAP.
Après avoir construit, pendant la préparation de l'offensive, la ligne Suippes-maison forestière-Canards, elle la prolongea sur le terrain gagné par grande clairière, la poule, Elberfeld. Ce travail, effectué sur un sol entièrement défoncé et retourné par les obus, ne put être mené à bonne fin compris des plus grands efforts.

Et la 41e batterie bis du quatrième RAL, devenus 73e batterie du 10e RAP, puis 93e batterie du 11e RAP, et enfin 28e batterie du 69e RAP.
Bivouaqué pendant six mois au camp « des marmites », A2 kilomètres de Hurlus-Beausejour par le bois Chiron et le bois cœur qui passé sous le feu des mitrailleurs des ennemis installés sur les tétons nord et sud de Champagne.

1916

Donnons domine l'histoire militaire de 1916 : Verdun et la somme, le premier rappelant la ruée allemande vers notre bastion avancé de la base, le deuxième s'appliquant à l'offensive combinée des armées françaises et britanniques sur les positions de Péronne.
Le rôle glorieux joué par le service automobile dans la bataille de Verdun contribua, pour une large part, à l'échec final de l'attaque allemande ; l'utilisation de la voie de 0,60 ni fut accidentelle et sans importance. Elle tint, au contraire, une place prépondérante dans le service des transports au cours de la bataille de la Somme ; et, à certains moments, elle fut le seul organe de ravitaillement en munitions et en matériaux de toute nature.
Le secteur de Champagne n'intéressait qu'une armée ; celui de la somme comprenait la VIe, Xe et IIIe armée et son front s'étendait de Maricourt à Compiègne.
29 batteries furent regroupées sur ce théâtre d'opérations, dont 14 d'exploitation et 15 de constructions qui furent elles-mêmes renforcées par deux bataillons du 261e et le 201e régiment d'infanterie territoriale.
Les débuts d'organisation du secteur furent très laborieux par suite du manque d'approvisionnement de rails les commandes faites en Amérique subissaient des retards de livraison ; les stocks en France étaient épuisés. On dut, pour alimenter les chantiers de pause, enlever une partie des réseaux des places fortes, réquisitionné des embranchements industriels, enfin, déposer les lignes à écartement de maître. C'est ainsi que sur une même ligne, on trouvait successivement du rail de 12 kg ou de 15 kg montés sur des traverses en bois des rails de 12 kg sur traverses métalliques, puis des travées en rails de 9 kg et 7 kg 500.
L'activité déployée dans la zone de la quatrième armée fut intense ; elle triompha de tous les obstacles et quand l'attaque fut déclenchée le 29 juin, le service de la voie de 0,60 étaient prêts à fonctionner : il assurera le transport des munitions de gros calibre depuis l'égard de transbordement de Cersy, Les Buttes, Wiencourt jusqu'au dépôt avancé. Le record fut atteint, le 6 juillet, par la 87e batterie du 10e rap qui, sur la seule ligne de Cersy-Bray-Cappy, arrive à transporter 1500 t de munitions.
L'ère des difficultés n'étaie pas terminée elle prit même une voie véritable acuité lorsque le commandement demanda à la voie de 0,60 de pousser les lignes sur le terrain où se continuer la bataille au nord et au sud de la somme.
Sur la rive droite, il s'agissait de prolonger dans la région de Combles-Maurepas les antennes qui aboutissaient à Bray et Maricourt. Sur la rive gauche, les lignes arrêtaient à Cappy, Fay et Lihons devait se ramifier jusqu'à Feuillère, Flaucourt, Assevillers, Vermandovillers.
Le problème était particulièrement ardu, à la fois par l'État du terrain mais par son insécurité. Le tableau du paysage lunaire, façonné par la bataille, était bien celui coffrer les pentes est du plateau de Maricourt pour entreprendre cette tâche dont la réussite semblait, à juste titre, très aléatoire.
Leurs souvenirs et leurs numéros méritent d'être consignés dans cet historique :

68e batterie du 10e RAP, devenus ensuite 88e batterie du 11e RAP
71e batterie du 11e RAP, devenus 11e batterie du 69e RAP
75e batterie du 10e RAP, devenus 28e batterie du 69e RAP, puis 30e du 69e RAP
93e batterie du 11e RAP, devenus 28e batterie du 69e RAP
94e batterie du 11e RAP, devenus 29e batterie du 69e RAP
74e batterie du 11e RAP devenu 14e batterie du 69e RAP
73e batterie du 11e RAP devenu 13e batterie du 69e RAP

Ayant pour tout abri qu'une toile de tente, le repos troublé presque chaque nuit par des tirs d'artillerie ou des bombardements par avion, les canonniers devaient travailler sur des chantiers distants de 10 à 12 km de leur bivouac, est exposé au feu de l'ennemi.

L'attache du jour détruite pendant la nuit par les obus ou par la circulation des troupes, était à recommencer le lendemain, véritable toile de Pénélope devant laquelle le moral des troupes resta sans défaillance.
Mais le sort de la quatrième armée était lié à celui la voie de 0,60. À partir de Maricourt et de Frise il n'existait plus qu'une route praticable camion : les chemins n'étaient transformés en piste fangeuse ou les fourgons mêmes s'enlisaient jusqu'aux moyeux. La voie de 0,60 étaient le seul remède à une situation d'une gravité extrême : si elle n'arrivait pas remplacer les autres moyens de transport, l'armée était obligée d'évacuer le terrain gagné au prix de tant d'efforts.
Officiers et canonniers comprirent la grandeur de la mission qui leur était confiée ; ils ne se laissèrent rebutaient ni par la fatigue ni par les dangers. L'avance fut lente mais ininterrompue et le rail, poussé dans les vallées célèbres de la combles, de Forest, de Bouchavesne, assura l'armement des positions d'artillerie et le transport des munitions et des matériaux nécessaires à l'organisation du secteur.
Il n'existe pas dans l'histoire de la guerre d'exemple aussi caractéristique des services rendus par la voie de 0,60 ; beau tableau a présenté en regard du service automobile souvent une situation presque désespérée à Verdun. Voie de 0,60 et services automobiles ont justifié, en 1916 l'importance qui leur a été attribuée dans l'organisation de l'armée.
Qu'il soit permis d'apporter à l'appui des qualités de persévérance et de courage déployé par le personnel le témoignage de l'aide major générale chargée de la direction de l'arrière, qui, visitant, le 19 septembre, les chantiers de bois de 0,60 aux abords de Cléry, ne peut s'empêcher de reconnaître qu'il n'était pas possible de demander davantage à des hommes la plus pouvoir R.A.T et père de famille. Cette déclaration en justice au mérite souvent méconnu ou ignorer de modestes travailleurs qui ont partagé sur les lignes avancées les dangers des troupes combattantes et ont été soumis aux mêmes épreuves.
La construction des voies ferrées se poursuivit dans ces conditions jusqu'en janvier 1917 ; lorsque la zone fut reprise par l'armée britannique, les antennes atteignaient respectivement Sailly – Saillisel, le bois de Saint-Pierre-Wast et Bouchavesnes.
Tandis que ses travaux exécutés au nord de la somme d'autres bactéries complétaient le réseau au sud de la rivière en direction de Péronne et de Chaulnes ; elle a rencontré des difficultés du même genre dans un terrain bouleversé et en plus de l'ennemi, mais elle arrivait en janvier 1917 à pousser le rail jusqu'au bois du Chapitre, Flaucourt et Belloy en face de Peronne, jusqu'à Berny, Vermandovillers et Chilly, en face de Chaulnes, enfin jusqu'au Quesnoy, Popincourt, Tilloloy et bois des Loges en face de Roye.
Les travaux étaient moins avancés sur le front de la troisième armée, dans le secteur de Compiègne. Cependant c'est au cours de l'hiver 1000 916 917 que furent construites les lignes remarquables par leur tracé audacieux de la Berlière et du plateau de Saint Claude en direction de Lassigny.
57 citations à l'ordre de la direction des chemins de fer récompensèrent les officiers, gradés et canonniers qui se signalèrent dans les opérations de la somme. Un regard de ces récompenses il est édifiant de monter le chiffre des pertes qui furent très élevé. Les victimes furent particulièrement nombreuses sur les lignes du Forest et de Bouchavesnes ; en novembre et décembre, les équipes de travailleurs ramenaient journellement les corps de quelques-uns de leurs camarades frappaient sur le chantier.
Le nombre des tués, tant dans les unités de 0,60 que dans les unités d'auxiliaires, s'élève à 88 et le nombre des blessés à 231.
De décembre 1916 à mars 1917, l'armée française évacua peu à peu le secteur de la somme qui fut repris par l'armée britannique. Les batteries de construction furent retirées les premières ; mais l'exploitation continua, en grande partie, à être assuré par des batteries françaises qui restèrent à la disposition du commandement britannique jusqu'au recul allemand du mois de mars.

1917

C'est pendant l'année 1917 que le service de la voie de 0,60 buts à déployer le maximum d'efforts et qu'il atteignit son complet développement.
Préparation de l'offensive de l'Aisne ;
Création du réseau de l'Oise ;
Équipement des secteurs des IVe, X^{e}, V^{e}, IIe , VIIIe et VIIe armée ;
Préparation de l'offensive franco-britannique dans les Flandres :
Telles sont les étapes franchies dans la période envisagée

1° PREPARATION DE L'OFFENSIVE DE L'AISNE

L'opération, décidée dès le mois de décembre 1916, comportait la mise en œuvre d'un matériel considérable pour les transports duquel on prévoyait la construction de nombreuses voies de 0,60.
La plupart des batteries devenues disponibles par la relève des sixième et 10e armée sur la somme furent dirigées sur l'Aisne est affectée à ce nouveau réseau dans la base s'appuyer à la voie normale Bazoches-Reims et dont les antennes couvraient le front compris entre Vailly et Craonne.
L'égard de transbordement de Bazoches, de Courlandon, de Breuil et de Montigny reçurent un développement inconnu jusqu'alors. Les dépôts de munitions et les dépôts du génie furent desservis par un dispositif complet de voie de 0,60.
Quant aux lignes de service, elles formaient un faisceau parallèle qui franchissait les hauteurs entre la Vesle et l'Aisne, pour atteindre cette rivière en face de Vailly et OEuilly, la traverser à Maizy et se ramifier sur la rive droite en face des positions de Craonne.
Dix-huit batteries, dont huit d'exploitation et 10 de construction furent affectés au réseau de voies de 0,60.
Sauf les difficultés résultant d'une saison particulièrement rigoureuse les travaux se poursuivirent sans incident et furent peu troublées par le feu de l'ennemi. Seule, la guerre de Bazoches eut à souffrir de bombardements d'avion. Le rôle de la voie de 0,60 pendant les préparatifs de l'attaque consistent surtout à transporter des munitions ; et les délais dont elle dispose à lui permirent de remplir sa mission sans même utiliser la totalité de ses moyens.
Les résultats de l'attaque du 17 avril sont connus.
À droite, vers Craonnes, les Allemands conservèrent leur position ; au centre à gauche, ils durent se replier jusqu'à la crête jalonnée par le chemin des dames. Le succès ne répondait pas aux espérances ; mais il avait l'avantage de dégager Soissons et la rive droite de l'Aisne jusqu'à Bérry au Bac.

2° CREATION DU RESEAU DE L'OISE

Un mois avant l'offensive de l'Aisne, les Allemands ayant rompu le combat sur la Somme s'étaient repliés sur leur position d'Hindenburg entre Saint-Quentin, La Fère et Saint-Gobain, laissant un immense glacis complètement dévasté ses parents leur nouveau front de celui de la troisième armée française. La zone évacuée, transformé en un véritable désert, ne possédait plus ni cantonnements habitables, ni voies ferrées, ni approvisionnement d'aucune sorte. Les routes elles-mêmes étaient coupées à chaque carrefour par d'énormes entonnoirs et tous les ouvrages d'art étaient détruits jusqu'au moindre passerelle. Pour assurer l'existence de l'armée dans cette zone, il était de toute nécessité de rétablir les voies de communication, la voie de 0,60, en particulier, s'imposait en raison de la rapidité de sa construction.
La première ligne envisageait fut celle de Compiègne à Noyon puis à Chauny, en bordure du canal le chemin de halage constituait une plate-forme tout en ménager sur laquelle la pose pouvait être menée très activement. On obtient, en effet, une vitesse d'avancement de 2 km cinq à 3 km par jour, malgré la distance de plus en plus grande entre la tête de pose et le parc à rail qui était à Choisy-au-Bac. Rivalisant d'ardeur avec les sapeurs de chemin de fer qui rétablissaient en même temps la voie normales Compiègne a Tergnier, les canonniers de la voie de 0,60 furent dépassés à Noyon, mais prirent leur revanche en gagnant 10 jours sur leurs concurrents à l'étape de Chauny.
Parallèlement à la ligne Compiègne- Tergnier, les Français et Anglais rétablissaient la ligne Amiens – Chaulnes – Ham - Tergnier complètement détruite par les Allemands qui n'avaient laissé subsister ni rail, mais traverse, ni ouvrages d'art ; le ballast lui-même avait été enlevé en grande partie. C'est cette ligne qui servit de base au niveau réseau de l'Oise, avec guerre de transbordement à Ham et à Flavy le Martel.
De ces deux points, réunis par une transversale les voies de pénétration se dirigeaient vers Saint-Quentin par les vallées de la Germaine et de l'Omignon, par le canal de la somme, par les couloirs de Lizerolles-le-Fay, et de Remigny-Ly-Fontaine.
Enfin, les deux gardes de Flavy-le-Martel et de Chauny ou Ablicourt furent réunies par la ligne Frières-Fallouel, Villequier – Aumont.
Telle telles furent les lignes essentielles du réseau de l'Oise qui se complétèrent par une série d'antenne secondaire desservant les dépôts de munitions deHam (Sébastopol), Aubigny, Saint-Simon, Flavy, Frières, Ablicourt, et pénétrant vers l'avant jusqu'au bois d'Holnon, Savy, Oestres (à 3 kilomètres de Saint-Quentin), Benay et Caponne.
230 km posés du mois d'avril au mois d'octobre 1917 avec un personnel restreint qui n'a jamais dépassé cinq batteries de construction. Le service de l'exploitation était représenté par quatre batteries.

3° ÉQUIPEMENTS DES SECTEURS DES VI^{E}, X^{E}, V^{E}, IIE, VIIIE ET VIIE ARMEE

À la suite des opérations sur l'Aisne, il fut procédé à un nouveau regroupement des armées avec :

Le GAN comprenant les IIIe, VIe et X^{e} armée ;

Le GAC comprenant les Ve, IVe et IIe armée ;

le GAE comprenant les VIIIe et VIIe armée.

Surtout le fonds des armées françaises les travaux furent entrepris pour compléter l'équipement des secteurs et les adapter, soit des opérations offensives soient des opérations défensives. Le programme comportait la création de nombreuses voies de 0,60 : un réseau ininterrompu devant desservir tout le front depuis Saint-Quentin jusqu'à la Suisse, permettant à la fois les mouvements de l'arrière vers l'avant et les échanges latéraux. D'après cette conception, chaque armée possédait une dotation propre en personnel et matériel correspondant à ses besoins normaux ; mais la jonction des réseaux entre eux permettait de faire affluer rapidement un complément de ressources surtout. Menacé.

Les projets de grande offensive étant momentanément abandonné il fallait renforcer le front et en assurer l'intégrité en cas d'attaque allemande.

Au GAN, le réseau de la IIIe armée fut constitué de toutes pièces ainsi qu'il vient d'être exposé sur un terrain entièrement dépourvu de tout moyen de communication.

Les réseaux des VIe et X^{e} armée avaient été organisés en vue de l'offensive du mois d'avril, mais la prise de possession du terrain entre l'Aisne et le chemin des dames laissait le champ ouvert à l'établissement de lignes nouvelles. L'Aisne fut, en effet, franchie à Mercin-Pommiers, à vailly et à Villercourt et les anciennes lignes de la rive gauche se prolongèrent dans les ravins de Margival, Nanteuil-la-Fosse, Jouy, Ostel, Braye-en-Laonnois, etc. dirigeant leurs tentacules vers le chemin des dames.

À la gauche de la VIe armée, une ligne remonta les pentes du plateau de Terny-Sorny et, poussé jusqu'à les l'Ailette à Bethancourt, elle rejoignit en ce point le réseau de la troisième armée. Le relief et les accidents du terrain rendirent la construction de cette ligne particulièrement difficile et laborieuse : véritable œuvre de l'ingénieur dont l'importance dépasse considérablement cède le d'une ligne de campagne. Elle fait honneur aux officiers canon étudiés le tracé et au personnel d'exécution qu'il a réalisée.

Les chantiers de construction au nord de l'Aisne n'étaient pas sans présenter des dangers qui s'ajouter aux difficultés inhérentes à la nature d'un terrain à la fois très escarpée et parsemé de trous d'obus. Dans les ravins de Sancy et d'Ostel le travail n'était possible que la nuit.

Il fut cependant terminé dans les délais accordés par le commandement qui comptait demander une large contribution à la voie de 0,60 dans l'opération qu'il préparait sur la Malmaison.

Le réseau de la Xe armée, qui était déjà complet au moment de l'attaque du mois d'avril, ne subit que quelques modifications de détail destiné à faciliter l'exploitation, en particulier dans le massif du blanc sablon, en face de Craonneet de Craonnelle.

L'ensemble des batteries affectées au réseau du GAN atteignit le chiffre imposant de 30, dont 15 d'exploitation et 15 de construction.

Les pertes par le feu de l'ennemi furent peu nombreuses ; mais le mérite du personnel comparé au résultat obtenu fut sanctionné par des récompenses sous forme de médaille militaire et de croix de guerre.

Six médaillés militaires à 60 citations de divers ordres furent accordés aux unités des réseaux du GAN.

Au GAC, le réseau de la Ve armée, plus connu sous la désignation de réseaux de la montagne de Reims, puis commencer à la fin de 1916. Son développement fut très lent. À la fin de 1917, il se réduisait à deux lignes ayant leur point de départ à Avenay et aboutissant à Rilly et à Vercy.

Le réseau de la quatrième armée, ou de champagne, complètement équipé en 1916, ne comportait que peu d'amélioration.

Toute l'activité se porta au nord de la ligne Mourmelon-Prunay, en avril, permettait de pousser plus avant les antennes à peine exploitables qui s'arrêtaient à Marquise, Moscou la source. La chute de Mauron Villiers donnait également la possibilité de dépasser les anciens. Terminus du vallon et Dupuis. On vit s'allonger sur ce terrain retourné par les obus, cinquantaine parallèle dont les gares extrêmes s'appelaient bois Banal, Constancelager, bois 88, Grand Bois, Bois Allonger.

En même temps qu'il faisait construire ces lignes avancées, le commandement, sous l'influence d'une préoccupation de notre ordre, reporter les principales gardes de transbordement sur la voie 4 sur la voie 4bis. Suippes, Somme-Suippes, Somme-Bionne était en effet sous le canon est fréquemment bombardé tandis que l'égard de Saint-Rémy, Bussy la chapelle n'avait à craindre que les incursions d'avion. On alla même plus loin dans ce sens et on relie au réseau de champagne à Châlons-sur-Marne (Maltournée) où furent réunis un stockage des plus importants et de grands ateliers de réparation.

À l'est de la IVe armée, le réseau d'Argonne et de Verdun se réduisait, en 1916, d'une part aux lignes qui, de Valmy, aboutissait à Vienne la ville et au four de Paris, d'autre part, aux lignes de la place de Verdun. La reprise du fort de Douaumont et du 24 octobre 1916. À partir de ce moment, et avec l'installation de la deuxième armée à Souilly, tout un programme de voie de 0,60 fut mis en application : il était la conséquence des projets objectifs limités qui devaient aboutir, en août 1917, à la prise de la cote 304 et du Mort-Homme.
La nouvelle ligne à voie normale de Sommeilles-Nettancourt à Dugny par Souilly, complétée par l'ancienne ligne Châlons-Verdun exploitable jusqu'à Dombasle, et les transversales Clermont-Fleury, Dombasle-Souilly, qui les réunissaient, constituaient la base d'un réseau de ligne de 0,60 qui rayonnait dans l'Argonne, dans la forêt de Hesse et dans le secteur nord-ouest de Verdun ? Les points d'attache à la voie normale étaient aux Islettes, à Dombasle, à Froidos, à Souhesmes. Sur la rive droite, les anciennes lignes du camp retranché furent en partie rétablies et prolongée dans le massif du haut de Meuse jusqu'à Haudiomont et Mouilly avec cœur de transbordement à Billemiont, Haudainville et Rattentout. Le besoin de voies de 0,60 se faisaient sentir surtout dans le secteur de Douaumont-Louvemont, où la bataille ininterrompue depuis février 1916 avait détruit toutes les communications par route. Ce fut la tâche la plus ingrate et la plus périlleuse ; les conditions de la somme s'y retrouvaient 1° encore plus élevé. Car si le terrain n'était aussi peu praticable, le tir de l'artillerie en rendait l'accès plus dangereux que dans les environs de Combles et de Cléry.
Par obus de gros calibre. Nombreux furent les canonniers de la voie de 0,60 qui tombèrent dans le ravin d'Haudremont et sur les pentes de la côte de Talou. C'est là que les unités de voie de 0,60 fournirent le plus gros contingent à la mort. En quatre jours, au mois d'août 1917, sur 689 canonniers répartis dans le secteur, 119 furent tués ou blessés. Hécatombe de Verdun fut un des arguments les plus efficaces à opposer à l'application de la loi du 10 août 1917 aux unités de voie de 0,60. Inclinons-nous avec respect devant ces braves qui, au prix de leur sang, obtinrent pour leurs camarades l'honneur d'être classé parmi les combattants !
Après la prise du mort-homme et de la cote 304, une nouvelle extension fut donnée au réseau de la deuxième armée, sur la rive gauche de la Meuse.
Esnes, la côte de 132 le mort-hommes et la Claire de 20 relais. Terminus des lignes qui s'arrêtaient respectivement à Bethelainville et à Charny.
Ce furent, dans le réseau, les derniers travaux de l'année 1917.
Les réseaux du GAE était, jusqu'en mai 1917, les moins développés de tout le front. Le peu d'activité de ces secteurs n'avait pas donné aux travaux l'impulsion due aux événements sur d'autres points. Le renforcement général de l'organisation défensive, l'éventualité d'opérations offensives amenèrent l'étude de tout un programme de travaux qui reçut l'approbation du commandement en juillet 1917.
Le réseau de la huitième armée, qui, à l'origine, se confond avec le réseau du D.A.L. Et de la première armée, avait été ébauché en 1916. Il en était resté à trois faisceaux ; sentiers ont entre eux, ayant respectivement leur point d'attache.
À Toul et à Belleville : la ligne de la Woëvre ;
A, Agnicourt et à Varangéville : ligne de la forêt de Parroy.
Le secteur entre Moselle et Seille, vallée de la Mauchire et de la Natagne, n'était pas desservi ; la région Lunéville-Baccarat était également dépourvue de voie de 0,60. Le programme nouveau, comportant environ 200 km de voie, nécessita le renforcement en personnel du réseau de la huitième armée et l'augmentation de ses ressources en matériel qui, en juillet 1917, serait divisé à 37 machines et 165 wagons.
Les lignes de la septième armée n'avaient été organisées en réseau que dans la région de Belfort-haute Alsace. Trois autres exploitations isolées fonctionnaient en dehors de ce groupe principal : celle de la place d'Épinal, celle de Fraize – le Tannet et celle de Bussang – Saint-Amarin.
Le service de la voie de 0,60 buts à terminer l'ancien programme par l'aménagement des grands dépôts de munitions de Vauthiermont, de Montreux, de Suarce et de Taye, et à construire les lignes nouvelles de Saint-Amarin – Bitschwiller – Mortzwiller – Suarce, Mortzwiller – Eichbach, et Charmois – Suarce.
Comme à la huitième armée, sa dotation en personnel et en matériel fut considérablement renforcé.

En résumé, l'année 1917 est caractérisée par le grand développement donné aux travaux de construction. L'échec de l'offensive sur l'Aisne faisait renoncer provisoirement à tout projet d'attaque de grande envergure et tous les efforts étaient consacrés à consolider la puissance défensive du front français. La voie de 0,60 étaient appelés à collaborer à ce programme en dotant chaque armée d'un réseau complet susceptible de fort tonnage et adapté à toutes les éventualités

4° - OFFENSIVE FRANCO-BRITANNIQUE DANS LES FLANDRES

Avant l'année 1917, les voies de 0,60 dans les Flandres se réduisaient aux 30 km du secteur de Nieuport qui desservait quelque batterie de gros calibre était à peu près indépendante des opérations militaires.
C'est en juillet 1917 que fut décidée la création de réseaux de 0,60 destiné au transport de la première armée, appuyant la gauche de l'armée britannique dans sa tentative de percer à l'est dYpres.
L'équipement du secteur en voie de 0,60 comprenaient :

1°-l'antenne de la Pollinchove-Newcapelle assurant la liaison avec l'armée belge ;

2°- L'antenne Ronsbrugge – Waeyenburg – Yser assurant la liaison avec l'armée britannique.

Malgré le peu de personnel dont disposait le réseau : quatre batteries de construction et trois batteries d'exploitation et les difficultés spéciales au terrain, les travaux furent menés avec une rapidité extrêmement remarquable.
Dès le mois d'août, les antennes de la zone Pollinchove ravitailler tous les robots pendant d'artillerie lourde des divisions françaises et belges.
Dans le secteur de Rousbrugge, la voie de 0,60 suivis une progression parallèle à celle des troupes.
Du 10 au 20 juillet, organisation à l'ouest de la route d'Ypres, Lion-Belge, Furnes, de gara en liaison avec tous les stockages dépôt et parcs d'artillerie et du génie.
Du 25 juillet au 10 août, prolongement des antennes entre la route nationale de l'Yser.
En septembre, prolongement des antennes à l'est de l'Yser.
Ce travail, des plus pénibles, dut être exécuté sur un terrain bouleversé par les torpilles et les obus de gros calibre est constamment sous le feu des mitrailleurs ennemis.
En trois mois, les batteries de construction arrivèrent à poser un réseau de 100 km et le service de l'exploitation assura, en période d'attaque, un tonnage moyen par antennes de 900 t.
Ce beau résultat fut sanctionné par 50 croix de guerre accordée au personnel du réseau.

1918

Les travaux fixés au programme 1917 étaient encore en cours d'exécution lorsqu'éclata, comme un coup de foudre, l'offensive allemande du 21 mars. Les réseaux ne furent pas atteints par cette rue qui n'intéressait que la zone anglaise. Mais toutes les lignes construites par la troisième armée qui venait d'être cédée à la cinquième armée britannique tombèrent au pouvoir de l'ennemi ; il en fut de même de l'ancien réseau de la somme du 10e et sixième armée qui avait été reprise en 1916 et 1917 par la quatrième armée britannique.
L'avance allemande sur Amiens entraîna cependant des modifications profondes dans l'organisation des réseaux.
Tous les travaux entrepris dans le secteur huitième et septième armée restèrent en suspens. La main-d'œuvre disponible fut retirée à cette région pour être utilisé sur la somme ou la menace allemande nécessité la création urgente d'un nouveau front défensif
Dès la fin de mars, le G.A.R. Se reconstituait à Noailles, avec la première armée, à Crèvecœur, et la troisième armée, à Clermont, et chacune de ces armées entreprenait l'équipement de réseaux de 0,60, dont le personnel était composé par des prélèvements effectués sur les batteries des sixième, quatrième, deuxième, huitième et septième armée.
À la première armée, la ligne Creil-Clermont-Amiens étant trop exposé, l'égard de transbordement dure être ramené sur la ligne Beauvais-Amiens. Trois points d'attache furent attribués au réseau de la première armée à Crèvecœur, CONTY et BACOUEL : il devait servir d'origine à trois antennes se dirigeant respectivement sur SIRIVILLERS par HARDVILLERS et BRETEUIL, sur AILLY-SUR-NOYE par FLERS et sur SAINT-FUSCIEN par VERS et HEBECOURT. Une grande transversale devait réunir ces trois antennes, jalonnée par HEBECOURT, ORESMAUX, FLERS et BONNEUIL-LES-EAUX.
Ce dispositif donnait la possibilité, en cas d'avance, de transporter immédiatement l'égard de transbordement à BRETEUIL, à AILLY et à BOVES sur la grande ligne CREIL – AMIENS, qui serait devenue la ligne de base.

Les travaux ne purent être menés très rapidement par suite de l'incertitude même de la situation, de la faiblesse des effectifs de travailleurs, des difficultés et de la longueur du transport du matériel de voie qui dut être expédiée en partie de Chartres, en partie de la Maltournée.
Le 27 mai, au moment de l'offensive allemande sur l'Aisne, 50 km étaient exploités et correspondaient aux sections :

Crèvecœur – Breteuil ;
Conty – Esserteaux ;
Bacouel – Vers - Hébécourt
La transversale Hébécourt – Oresmaux étant en construction.
Le tonnage journalier transporté s'élevait à 980 t représentant 6200 t kilométriques. Le matériel roulant, peu nombreux se réduisait à :

27 locomotives ;
16 locotracteurs ;
350 véhicules.

À la troisième armée se retrouver quelque vestiges de l'ancien réseau de 1916 de la première armée dont les lignes n'étaient pas déposées ou dont la plate-forme existe encore, en particulier, la ligne RESSONS – MARGNY – CHEVINCOURT et les installations de la gare du dépôt de Villers- sur Coudun.
Le premier objectif fut de relier les deux terminus avancés de Ressons et de Villers-sur-Coudun à la gare de transbordement fréquents d'Estrées-Saint-Denis (sucrerie de Francières). Mais les bombardements fréquents d'Estrées-Saint-Denis forcèrent à ramener les principaux stockages plus en arrière dans la région de Pont-Sainte-Maxence, à portée de la voie normale Creil-Compiègne et du canal de l'Oise,
Ce qui entraîna la construction d'une longue ligne de 26 kilomètres d'Estrées-Saint-Denis à Pont-Sainte-Maxence.

La ligne nord du secteur de la IIIe armée fut desservie par une ligne partant de Ronquerolles-Etouy (voie normale) et qui fut poussée jusqu'à Plainval par Lieuvillers, dans la direction de Montdidier.
Au commencement de mai, le secteur de la IIIe armée reçut une extension à l'est et empiéta jusqu'à Attachy sur le secteur de la Vie armée. Cette extension entraina la construction de la Vie armée. Cette extension entraina la construction d'une longue ligne de rocade de 35 kilomètres entre Soissons et Compiègne ; elle allait rendre de précieux services au cours des événements qui se préparaient.
À la fin de mai, les réseaux des premières et troisième armée, poussé avec une grande rapidité de construction, représentait déjà respectivement 50 et 86 km en exploitation et transporter journellement un tonnage total de 2000 t.
Il disposait de 17 batteries avec une dotation en matériel de 72 locomotives, 35 loco tracteur et 850 wagons.

OFFENSIVE DU 27 MAI 1918

Telle était la situation lorsque ce projet déduisit l'offensive du 27 mai qui surprit le commandement par sa rapidité et sa violence. Non seulement il n'existait aucune consigne en vue de cette attaque, mais dès le début de l'opération, la destruction des lignes téléphoniques laissa les commandants d'unités sans liaison avec l'état-major du réseau. Aussi faut-il rendre hommage au sang-froid et à l'initiative des officiers qui, livrés à eux-mêmes, sur reprendre les mesures imposées par les événements. Malgré l'avance rapide de l'ennemi, ils réussirent en quelques heures à regrouper leur personnel et leur matériel roulant, à charger sur wagons leur outillage et leur approvisionnement, à mettre leur machine sous pression, à former des convois réguliers et en assurer l'écoulement vers l'arrière.
Le bombardement commençait le 27 mai, vers 1:00. À 13:00, l'égard des dépôts de Muscourt et de Villers en Prayères était évacuée et les installations non transportables détruites. La même discipline préside à l'évacuation des gares moins exposées de Courlandon, Montigny, La Fourche. Etc.
Pouvait-on sauver le matériel de 0,60 de la sixième armée et par quels moyens ?
La réponse résulte de l'examen de la situation à la date du 27 mai.
La voie de 0,60 utilisent pour les mouvements de son matériel ou ses propres moyens ou la voie normale.
Le réseau de la sixième armée, étalé sur un front de 70 km, manquait totalement de profondeur puisque ses antennes avaient leur point de départ à l'arrière de la ligne de voie normale Compiègne-Soissons-Bazoche-Reims. Tout mouvement de matériel au sud de cette ligne était donc impossible.

Sur ses flancs, du côté est, la ligne de jonction avec la cinquième armée n'existait pas ; amorcer à ses deux extrémités d'une part du Marais de Neuf-ans au bois des Hauts-Ballais, d'autre part de Rilly à Ecueil, telle présentait une solution de continuité de 10 km. Du reste, elle n'aurait pu être utilisée, l'origine de la ligne sur la rive droite de la Vesle ayant rapidement n'été atteinte par la progression allemands : du côté ouest, la ligne Mercin – Pommiers – Rethondes était sur le point d'être terminé, il ne restait plus à poser que quelques centaines de mètres à hauteur D'Attichy, mais elle était à peine ballasts et. Sous réserve, elle permettait de faire écouler le matériel vers Compiègne.
En ce qui concerne la voie normale les gares de Bazoches, Ville-Savoye, Courlandon, Montigny était complètement aménagé pour le chargement du matériel de voie de 0,60 sur wagons de voie normale. Mais deux conditions étaient nécessaires : disposer d'un grand nombre de wagons et du temps qu'exige la manœuvre du chargement de. Or, les wagons n'existaient pas, il fallait les commander et ensuite les acheminer jusqu'aux gares de transbordement. Auraient-ils été immédiatement disponibles, la deuxième condition n'aurait pas été réalisée.
Le 27 mai, les obus allemands tombaient sur Montigny à 14 heures sur Courlandon à 15 heures et sur Bazoches dans la soirée ; le 28, toutes ces gares étaient occupées par l'ennemi.
Quoi qu'il en soit, à défaut de renseignements précis sur la situation, le chef de réseau ne pouvait présumer une avance aussi rapide des Allemands et estimait qui le meilleur parti à prendre était de concentrer le matériel dans les gares de transbordement de voie normale et de le tenir prêt à être embarqué si les éventualités l'exigeaient.
Conformément à ce plan, tout le matériel afflua soit à Courlandon, soit à Bazoches, où il dut être abandonné avec les approvisionnements de tout genre chargés sur wagons lorsque les Allemands arrivent.
Cependant le groupe de batteries exploitant la partie ouest du réseau utilisa la ligne de 0.60Mercin – Pommiers – Rethondes. Grâce à un travail intense de jour et de nuit, la continuité du rail était établie, le 28 entre Mercin et Pommiers et Rethondes ; tout le matériel des trente-sixièmes batteries (Mercin-Pommiers), 16e batterie (Bucy le Long), et 43e batterie (Cirey-Sermoise) accumulées entre Soissons et Mercin-Pommiers commençaient à s'écouler dans la direction de Compiègne.
30 trains défilèrent ainsi sans déraillement sur cette ligne à peine achevée et non consolidée emmenant :

41 locomotives ;
8 locotracteurs ;
280 véhicules,

Qui échappèrent à l'ennemi.
Le matériel abandonné représentait :

71 locomotives ;
15 locotracteurs ;
700 véhicules.

La voie posée perdue par le réseau atteignit un développement de 300 km.
Au matériel roulant tombé aux mains de l'ennemi, il faut ajouter les deux ateliers de Bazoches et de Jonchery. Le feu fut mis à l'atelier de Bazoches au moment où les allemands en approchaient, ils n'y trouvèrent que des débris inutilisables. Au contraire, l'atelier de Jonchery fut laissé intact ; le sous inspecteur, dans l'ignorance des événements, fut surpris dans son cantonnement par l'arrivée des premières troupes allemandes et ne plus procéder à aucune destruction.
Dans ces circonstances critiques, le personnel fit preuve d'un remarquable esprit de discipline et de dévouement. Restant groupé autour de leur chef, les batteries, après avoir transporté le matériel à Courlandon et à Bazoche, se replier en bon ordre dans la direction de Courville et, de la, vers Dormants ou elles étaient réunies, le 29 mai, sauf les trois batteries de la zone Ouest qui furent transportés par les trains d'évacuation de Soissons à Rethonde.
Le 1er juin, sur les 14 batteries du réseau de la sixième armée, 10 étaient concentrées à Esternay, quatre dans la région de Choisy-au-Bac passé sous les ordres du chef de réseau de la troisième armée.
Les pertes total en tués, disparu, prisonniers s'élever à 54 hommes dont cinq sous-officiers.
Pouvait-on, par des mesures plus efficaces, sauvé plus de matériel ?
Il est indiscutable que la seule branche de salut était la ligne de 0,60 Mercin-Pommiers-Rethondes. Tout le matériel du réseau aurait donc dû s'écouler par cette voie unique.
Or, elle était inaccessible par la rive droite de l'Aisne, le pont de Vailly étant bombardé le 27 des le matin. Les batteries stationnées à l'aise du méridien Vailly-Braisne ne pouvait donc atteindre cette ligne qu'en passant par Bazoches et le rebroussement du bois Morin qui était lui-même coupée dans la journée du 27. Seule, la batterie la plus à rapprocher, c'est-à-dire la 28e batterie du 68e R.A.P. à Bazoches serait évacuée par voir normale.

Sous cette réserve, on peut donc conclure que le sort du réseau était lié aux événements et que les pertes subies ne pouvaient être évitées.
Non seulement l'honneur du personnel était sorti intact de l'épreuve, mais la décision, l'initiative et la fermeté des officiers empêchèrent tout désordre et toute panique et troupe fit preuve d'une tenue irréprochable. De nombreux actes de dévouement, de nombreux traits d'héroïsme furent consignés dans les rapports des commandants de batterie. Tous ne reçurent pas leurs récompenses ; mais, après sélection des 50 candidats proposés, la croix de la Légion d'honneur fut décernée un jeune officier et la sixième armée distribue à 22 croix de guerre.
De batteries ont droit une mention spéciale parmi les plus méritantes : la troisième batterie du 68e R.A.P. Et la 19e batterie du 68e R.A.P. Placé aux avant-postes du réseau à Muscourt et à Villers-en-Prayères, est le subirent les premières le choc de l'attaque. Avec un sang-froid imperturbable, les officiers prirent sous le bombardement la direction du repliement du personnel et du matériel : toutes les opérations exécutées en dans la plus grande tordre, et quand les allemands se présentèrent-ils trouvèrent la position complètement évacuée.

CONSEQUENCE DE L'OFFENSIVE DU 27 MAI 1918

Le succès de l'offensive allemande se traduit pour nous par la perte de matériel énorme. On doit reconnaître que nos approvisionnements de toute nature avaient été imprudemment beaucoup trop rapprochés du front et que notre dispositif de communication manquait d'élasticité et de profondeur. On décida, en conséquence, que les stockages de l'intendance et du génie, les dépôts de munitions et, en général, toutes les installations fixes servant au ravitaillement des armées seraient reportés plus en arrière.
Le principe le s'appliquait à la voie de 0,60 dont le matériel les premières lignes dépassaient les besoins de l'exploitation normale et dont les ateliers avaient été installés apporter du canon ennemi. D'autre part, les unités devaient être allégées de tout matériel superflu, des lignes de pénétration vers l'intérieur devaient assurer à la fois l'évacuation en cas d'une nouvelle avance de l'ennemi et le transport vers l'avant dans la zone des armées des matériaux échelonnés en profondeur.
Telles sont les directives qui inspirèrent les mesures prises à la suite des événements du mois de mai dans le secteur de la sixième armée.

1° Consignes de repliement.

La mise hors de service des lignes téléphoniques des le début de l'attaque du 27 mai avait laissé les commandants d'unités sans liaison avec le chef de réseau ; d'autre part, il n'est pas possible d'improviser sous la pression des événements les mesures que nécessite un mouvement rapide de repli.
Enfin, si l'abandon du gros matériel était justifie, la même excuse n'existait pas pour les paquetages, l'armement et, en général, le matériel propre à l'unité transportait soit sur l'homme, soit sur les voitures régimentaires.
Des consignes furent donc établies, en vue des différentes hypothèses qui pouvaient se produire, fixant la conduite à tenir soit pour l'évacuation du personnel, soit pour l'évacuation du matériel ou sa destruction.

2° Réduction du matériel.

Les armées ont toujours eu tendance à exagérer leurs besoins matériels roulants. Un supplément de locomotive et de wagon peut en effet être nécessaire lorsqu'une opération relève momentanément le taux du trafic ; mais les rapports d'exploitation permettaient de constater qu'en période normale une partie du matériel n'était pas utilisée. Mieux valait mettre les moyens en harmonie avec les besoins et disposés à l'arrière d'une réserve toujours entretenue servant de volant pour les périodes d'activité.

La note numéro 4593/D.A. du 9 juin fixe en conséquence la dotation de chaque armée et le surplus fut groupé à Chartres, à Gudmont, à Saint-Loup-sur –Semouse.
Après la perte presque complète du réseau de la sixième armée, le total du matériel réparti entre les armées donnait encore les imposants chiffres suivants :

Locomotives	336
Locotracteurs	106
Véhicules	3734

3° Création d'ateliers nouveaux.

Les deux ateliers les mieux outillés et les plus productifs de la voie de 0,60, Bazoches et Jonchery, était resté aux mains de l'ennemi. Celle où, à peine terminé, avait une capacité de production encore très limitée. Quant à la Maltournée, puissamment organisés et en plein rendement, la proximité du front (30 km) et l'éventualité de plus en plus probable d'une attaque allemande sur le secteur de champagne rendait sa situation trop précaire pour y maintenir un outillage et un approvisionnement important.
La création de deux ateliers centraux fut décidée, l'un à Chartres, l'autre à Etigny.
La Maltournée fut maintenu comme ateliers de réseau d'armée et son importance réduite en conséquence quant au stockage de voie accolée à l'atelier et qui s'élevait à 250 km, il fut complètement évacué et transporté à Gudmont.
À la deuxième et à la huitième armée, les ateliers de Rarécourt et de Saint-Clément présentait un supérieur et les mêmes inconvénients que celui de la Maltournée : ils furent transférés le premier à l'Isle en Barrois, le second, parti à Toul, parti à Saint Clément.
Enfin, aucun atelier inexistant ou réseau nouvellement créé de la troisième armée et de la première, un emplacement fut choisi à boutencours, auquel fut ensuite substitué Pont-Sainte-Maxence. L'atelier de Pont Sainte Maxence ne reçut du reste jamais un développement comparable à ceux de la Maltournée, définit et de Saint-Loup.
Ces créations amenèrent un remaniement complet du service de la sous inspection qui dispose de trois ateliers centraux à Chartres, Etigny, Saint-Loup, et de cinq ateliers de réseau à Pont Sainte-Maxence, La Maltournée, L'Isle en Barrois, Toul et Belfort.
À chaque atelier fut affecté une batterie de type nouveau, dite « batterie de réparation ». En outre, la batterie de chaque atelier central fut renforcée d'un détachement d'environ 350 prisonniers de guerre, tous ouvriers spécialistes.

4° Construction de lignes nouvelles.

La conséquence de l'orientation nouvelle fut l'abandon de tous travaux vers l'avant ; l'activité fut entièrement reportée vers l'arrière, et, dans chaque armée, le réseau de voies de 0,60 du s'adapté aux directives données par le commandement les principaux travaux entrepris en juin et juillet sont résumés ci-après :

IIIe armée.

Création d'un grand stockage de munitions à Cirès-les-Mello, sur la ligne Creil-Beauvais, relié à celui dEtouy, sur la ligne Clermont-Beauvais.

IVe armée.

Devant les menaces d'attaque qui se précisait, la quatrième armée ramena ses principaux dépôts de munitions d'une part vers la Vesle, à Courtisols, d'autre part, vers la Marne, au Grande loge ; les antennes de voie de 0,60 relièrent ses dépôts au réseau de l'armée de Bouy et à Saint-Etienne au Temple.
La Maltournée avait été choisi comme premier point de rassemblement du matériel en cas de repli. La ligne d'évacuation fut prolongée jusqu'à Pogny, sur la Marne ; des aménagements furent faits en ce point à la fois pour stocker le matériel et pour l'embarquer sur péniche.

V^{e} armée.

Tout le réseau de 0,60 à laisser tête de ligne àAvenay. En prévision d'une retraite possible, Avenay fut relié à Mareuil et l'étude entreprise de franchir la Marne et de prolonger le rail jusqu'à Avize : cette dernière partie ne fut pas exécutée. Du reste, les consignes d'évacuation prévoyaient surtout l'emploi de la ligne Mutry-Ambonnay-Billy-La Veuve-La Maltournée. C'est le parc de la Maltournée qui devait, en cas de repli, recevoir le matériel de la cinquième armée. Mais le parcours avait le double inconvénient d'être long et rapprocher du front. Aussi avait-on projeté une autre liaison avec la quatrième armée par Condé-sur-Marne. Ce projet, classé en deuxième urgence, ne fut pas réalisé.

IIe armée.

Le saillant de Verdun exposé la deuxième armée à être attaqué à la fois sur son flanc gauche par l'Argonne et sur son flanc droit par les débouchés de Saint-Mihiel. Aussi, l'organisation de la position de repli fut-elle reportée sur la rive gauche de l'Aire et les principaux stockages furent prévus le long de la nouvelle ligne de voie normale Someilles-Nettancourt--Dugny. Un grand dépôt de munitions fut créé à Lavoye ; les approvisionnements de l'intendance et du génie devait être proposé à Fleury et à Evres.
Le premier travail de la voie de 0,60 fut de desservir ses centres de ravitaillement, puis de les relier au réseau existant, et enfin d'assurer les mouvements d'évacuation vers l'arrière.
Elle est donc à construire :

1° la ligne Froidos—Lavoye—Fleury--Evres : ligne de base ;
2° la ligne Evres—Beauzée--Souilly : lignes de jonction avec le réseau de 1 m et avec le réseau de 0,60 ;
3° la ligne Evres—Vaubécourt—L'Isle en Barrois : amorce de la ligne de repli.

On a vu plus haut que c'était à L'Isle-en-Barrois que fut transporté l'atelier de réseau de Rarécourt.
La ligne ne devait pas s'arrêter à L'Isle en Barrois qui n'offrait aucun débouché ; le projet de la prolonger jusqu'à Fains avait été accepté. On atteignait à Fains le canal de la Marne au Rhin on avait ainsi la possibilité d'utiliser une voie d'eau pour l'évacuation du matériel.
La jonction n'existait pas entre les réseaux de la quatrième armée et celui de la deuxième armée ; les : les plus rapprochés été Florent et Le Claon. Le projet de soudure avait déjà été étudié, mais la réalisation présentait de grosses difficultés dues à la traversée de la Biesme et à l'escarpement des flancs de coteau. Cependant, en cas de repli rapide, les mouvements latéraux pouvaient rendre de précieux services. Le projet fut repris et mis en exécution, mais le tracé Le Claon--Florent dut être remplacé par le tracé Les Islettes--Florent, plus long de 4 km.

VIIIe armée.

L'ancien programme de la huitième armée était resté inachevé, faute de ressources suffisantes et de personnel. Il avait un caractère offensif qui ne s'adaptait plus à la situation nouvelle.
On abandonna donc les travaux en cours dans la région Montenoy—Agincourt et dans la région Einville—Foret de Parroy. Comme dans les autres armées, on se préoccupa de desservir les établissements de l'arrière.
Les principaux stockages de munitions de l'armée étaient répartis sur les lignes :
Toul—Paris à Pagny et Sorcy ;
Toul—Neufchateau à Domgermain ;
Toul—Mirecourt à Ludres ;
Nancy—Epinal à Einvaux.
La desserte de ces dépôts et leurs liaisons avec la zone avant entraînèrent la construction des lignes suivantes :
1° Rocade Pagny—Sorcy, destinée à remplacer la transversale Pagny—Corniéville—Aulnois—Sorcy, trop rapprochée du front ;
2° L'embranchement Domgermain—Ecrouves, permettant d'accéder au secteur de Ménil-la-Tour sans traverser la place de Toul ;
3° La ligne Ludres-Art-sur-Meurthe, avec ponts sur le canal et sur la Meurthe reliant le grand dépôt de Ludres au secteur de la foret de Champenoux ;
4° la ligne Einvaux-Gerbéviller-Saint-clément, assurant la liaison entre les dépôts d'Einvaux et de Saint-Clément et ravitaillant le secteur de la foret de Parroy.
De toutes ces lignes une seule resta inachevée, celle de Saint-Clément à Einvaux. Au mois d'aout, la section Saint-Clément—Gerbéviller était posée : la section Gerbéviller—Einvaux ne fut pas entreprise.

VIIe armée.

Avant les événements de mai 1918, la fragilité du système défensif sur le front de la septième armée avait été l'objet des préoccupations du commandement. La position de défense était desservie par une ligne unique Mortzwiller—Soppe—Traubach—Dannemarie—Mertzen, parallèle au front à une distance variant de cinq à 10 km les dépôts de munitions échelonnées en arrière de cette ligne à Mortzwiller . Vauthiermont, Montreux et Suarce n'étaient eux-mêmes qu'à 15 ou 20 km de distance des lignes. En cas d'attaque, il se trouvait immédiatement exposé au coût de l'artillerie ennemie et l'ensemble du dispositif n'aurait pu résister à une poussée analogue à celle du 27 mai.
Dès le printemps 1918, on organisait une première position de repli desservi par une ligne de 0,60. Cette ligne comprenait quatre sections :

De Mortzwiller à Vauthiermont ;
De Vauthiermont à Montreux ;
De Montreux à Suarce ;
De Suarce à Rechésy,

et devait être relié au nouveau dépôt de munitions ramenaient à Valdois, Erchenne et Delle.
Les deux premières sections et la quatrième section de la ligne de rocade été terminée en juillet, la troisième ne fut pas entreprise.
Tout le faisceau des lignes d'Alsace avait son point de départ à Belfort, c'est-à-dire trop près du front pour permettre une évacuation de matériel.
La question de repli mis à l'étude après l'offensive du 27 mai six décidés la construction des lignes Belfort—Brevillers et Belfort—Champagney—Ronchamp. Mais la tournure prise par les événements en rendit l'exécution inutile.

*
* *

L'utilité des mesures prises put être mise partiellement en évidence l'occasion des offensives du 9 juin sur Compiègne et du 15 juillet en champagne.
Le 9 juin, les premiers succès de l'offensive allemande et l'avance sur Compiègne amenèrent l'évacuation de toute la zone au nord de la ligne Montdidier--Compiègne. Tout le matériel des lignes exploitées par les 40e (Choisy au bac), 14e (Villers-sur-Coucun) et 33e batterie (Estrées-Saint-denis) fut ramené progressivement dans la région de Pont-Sainte-Maxence—Houdancourt. Les pertes furent très minimes, au total 12 wagons abandonné dans la vallée du Matz.
Le 15 juillet, conformément aux dispositions prises au réseau de champagne, le groupe de la Vesle faisait refluer son matériel vers La Maltournée ; le groupe de Vailly, utilisant la nouvelle jonction Florent--les Islettes, dirigé ses courants d'évacuation vers la deuxième armée. Mais devant l'arrêt de l'offensive allemande les mouvements de repli étaient suspendus dès le 17 juillet.
Tandis que les travaux énumérés ci-dessus s'exécutaient sur l'ensemble du front, deux autres secteurs se constituaient sur les flancs de l'armée allemande entre Compiègne et Château-Thierry, celui de la 10e armée a Villers-Cotterêts et celui de la sixième armée à Trilport.
À la 10e armée, il ne fut pas construit de lignes de 0,60. Les seuls travaux exécutés consistèrent dans l'aménagement des dépôts de munitions de Villers-Cotterêts et d'Eméville.
On a vu plus haut que la plupart des batteries de la sixième armée avaient été rassemblés à Esthernay. Après leur reconstitution, elles furent employées à des travaux d'aménagement de gare de voie normale dans la région de Meaux--Coulommiers. Lorsque la création du réseau de 0,60 de la sixième armée fut décidée par la note 1489/D. A. Du 1er juillet, huit batteries furent affectées au secteur et entreprirent la construction de deux antennes rattachées à la voie normale, l'une à Changis, sur la ligne Paris—Chalons, l'autre à Mary, sur la ligne Paris—Reims.
Les travaux étaient du reste peu avancés lorsque la retraite de l'armée allemande les fit complètement abandonnée.
La leçon du chemin des dames avait porté ses fruits. Les succès rapides de l'offensive allemande du 27 mai ne se renouvelèrent ni le 9 juin ni le 15 juillet, bien que les attaques avaient été montées dans le même style, et les réseaux des quatrième et troisième armée ne connurent pas les épreuves du réseau de la sixième armée. Il est cependant permis de croire, en s'appuyant sur l'expérience partielle qui ait été faite, qu'en cas de revers nous n'aurions pas eu à déplorer la perte de matériel important. Mais, heureusement, le retour de la fortune dispensa d'éprouver la valeur des dispositions prises. Des le 18 juillet, les préoccupations des deux mois écoulés s'effaçaient dans la victoire, et c'est vers l'avant que se dirigeaient tous les efforts et toutes les espérances.

OFFENSIVE DES ALLIÉS

Aussi, à partir du 20 juillet, devant la nouvelle orientation des événements, le programme demandé au service de la voie de 0,60 fut il entièrement modifiée. Il consistait :

1° à prolonger un certain nombre d'antennes de façon à relier les réseaux français au réseau allemand ;
2° à construire les lignes à grand rendement destinées à suppléer les lignes à voie normale détruite jusqu'à leur mise en exploitation.

Les travaux exécutés dans cet ordre d'idées ont été les suivants :

1° SECTEUR DE LA IVE ARMEE

La liaison avec les réseaux allemands au Nord de Dormoyse fut assurée au moyen de la ligne Somme-Suippes—Perthes-les-Hurlus qui s'arrêtaient à la gare dite des Caissons et qui fut prolongé par Tahure, Moulin de Ripont, Séchault, Ardeuil et Montois, jusqu'à Sugny. Sugny servit de point d'attache à une rocade jalonnée par Contreneuve, Semide et Machault et qui devait ensuite être prolongé vers Saint-Rémy et Juniville.
Sur cette antenne et la ligne de rocade furent équipés six gares têtes de ligne : Caissons, moulin de Ripont, Ardeuil, Sugny, Semide et Machault, chaque égard étant susceptible de recevoir un petit tracteur et 80 véhicules. Le dispositif est complété par l'organisation de cette garde reprise, pouvant recevoir chacune quatre trains, et trois gardes croisement pouvant recevoir chacune quatre autres un montants et quatre trains descendants.
Cette première partie du réseau comportant l'emploi de 38 km de voie allemande et n'ayant qu'un point d'attache avec la voie normale à Somme-Suippes, été réalisé à la de du 23 octobre. Les locomotives à cette date atteignaient Semide et Machault.
Elle devait être complétée par deux autres raccords avec la voie normale.
Un à l'ouest partant de la gare de Saint-Hilaire le petit et se dirigeant vers Machault par Saint-Pierre-à-Farnes et Saint-Etienne-à-Arnes ;
Un à l'est partant de la gare d'Autry et se raccordant au réseau de Séchault,
Et par des antennes de pénétration ayant leurs points de départ sur la rocade Sugny—Machault—Juniville :

a) Semide—Attigny par Coulommes-et-Marqueny ;
b) Saint-Rémy—Attigny par Pauvres et Saulces-Champenoises ;
c) Juniville—Trugny par Annelles et Ménil-Annelles.

L'ensemble de ces travaux comportait l'utilisation, après réfection, de 180 kilomètres de voies allemandes. Ils ne purent être complètement terminés.
Au moment de l'armistice, le raccordement avec la voie normale à Saint-Hilaire était posé ; celui d'Autry était en cours d'exécution.
Les antennes de pénétration s'arrêtaient respectivement à Quilly (3 km au sud de Coulommes-et-Marqueny) et à Pauvres, celle de Tugny n'était pas commencée.

2° SECTEUR DES V^{E} ET VI^{E} ARMEE

Après la conquête des plateaux entre la Vesle et l'Aisne, il était demandé au service de la voie de 0,60 de remettre en état les anciens réseaux à raison d'une antenne par corps d'armée et de les relier aux lignes de l'arrière.
Suivant cette conception, les travaux à entreprendre étaient :

la réfection de la rocade nord de la Vesle, de baslieux-les-Fisme à Saint-Thierry ;
la réfection de la ligne cinq---Pouillon--Hermonville ;
la réfection de la ligne Prouilly-la-Fourche—Pévy—Sainte-Cécile ;
la réfection de la ligne Breuil-sur-Vesle—Le Montcel ;
la réfection de la ligne Bazoches—Blanzy-lès-Fismes ;
la jonction avec les lignes de l'arrière comportait la construction de la ligne Jouy-les-Reims--Gueux (liaison avec le réseau de la montagne de Reims),

et la construction ou réfection de la ligne Fère-en-Tardenois—Cierges—Coulonges—Saint-Gilles—Fismes. Cette dernière devait en outre, suppléer la voie normale de Paris à Reims, par Bazoches, coupée à hauteur de Fère-en-Tardenois. Le transbordement imposé par la destruction d'un ouvrage d'art rendait cette ligne à peu près inutilisable, tandis que la mise en exploitation de la voie de 0,60 devaient relier directement aux armées l'important dépôt de Tère-enTardenois--Saponay.
En réalité, le programme du être légèrement modifié en cours d'exécution par suite du déplacement de l'axe des opérations vers la Suippe au nord-est de Reims : et les travaux exécutés furent :
Ligne de Fère-en-Tardenois à Fismes par Coulonges ;
Jonction Fismes—Ville-Savoye—Bazoches ;
Rocade de la Vesle de Fismes à Saint-Thierry ;
Antenne de Saint-Thierry à Bourgogne où se faisait la soudure avec les lignes allemandes vers Auménancourt et Boult-sur-Suippe ;
antennes de laVillegeoise à Vitry les Reims avec soudure en ce point avec la ligne allemande de Warmeriville et à la Villageoise avec la ligne existante Rilly—Avenay ;
enfin, jonction par une rocade des : terminus de Boult-sur-Suippe et de Warmeriville.
Dans son ensemble, à la fin octobre, le réseau de la cinquième armée était constitué par deux lignes principales atteignant la Suippe à Boult-sur-Suippe et à Warmeriville, relié à l'avant par une rocade

ayant respectivement leur point d'attache à la voie normale, l'une à Fère-en-Tardenois (72 km), l'autre à Avenay (36 km). À partir du 15 octobre, la guerre de transbordement de Fère-en-Tardenois fut remplacée par celle de Ville-Savoye (40 km).
Les lignes construites permirent de suppléer les voie normales détruites pour les transports destinés à la région de Reims ; elles compensèrent ensuite leur faible trafic lorsqu'elles furent partiellement rétablies.

Elles assurèrent en particulier :

- le transport des munitions jusqu'au niveau dépôt de la Vesle et de la région de Reims. Le dépôt du champ de manœuvre, en particulier, fut exclusivement alimentée par la voie de 0,60 (3600 t furent transportées jusqu'au 27 octobre) ;
- le transport du macadam jusqu'aux abords de Reims, route 44 et vallée de la Vesle (1900 t environ) ;
- le transport du matériel du génie et particulièrement du matériel de pontage et de matériaux destinés aux réparations des routes d'Avenay jusqu'aux abords de Reims ;
- le transport de détachement et de bagages des régions de Chalon et d'Épernay à Reims ;
- le transport du matériel roulant de 0,60 récupéraient dans la région de Fîsmes.

Si l'armistice n'avait pas interrompu les opérations, la construction d'un pont sur la Suippe devait permettre, par l'utilisation des lignes allemandes existantes, de prolonger le réseau jusqu'à la Retourne.

3° SECTEUR DE LA I^RE ARMEE

Pour la première fois depuis le début de la guerre, le problème se posait de construire rapidement une ligne gros débit destiné à suivre la progression d'une armée.
La rapidité de construction exige la mise en œuvre d'un personnel considérable. Un rendement élevé ne peut être obtenu qu'avec une ligne à voie double ; enfin, l'urgence du ravitaillement des troupes implique la nécessité de mettre chaque tronçon en exploitation et qu'il est construit, c'est-à-dire d'exploiter en même temps que la construction se poursuit vers l'avant.
L'expérience fut appliquée sur le secteur de la première armée, entre Montdidier et Ham.
La prise de Montdidier et du 10 août.
Le 15 août, commencé la construction de la ligne Montdidier—Roye (voie simple). L'emprunter d'abord la plate-forme de la voie de 1 m de Montdidier à Hangest, sans détacher aux kilomètres 4800, gagné la gare de Faverolles et rejoignez la route de Montdidier à Roye qu'elle suivait à peu près constamment jusqu'à cette dernière localité.
La voie atteignaient Roye le 30 août.
À partir de la route de Roye à Noyon, la ligne fut poursuivie jusqu'à Ham en double voie.
Jonction fut faite avec les chantiers de Roye, avec de chantiers de munitions et un chantier de macadam à Laucourt, avec un dépôt de munitions de la route de Crapeaumesnil vient chantiers de ravitaillement à Roye—Saint-Gilles.
Un dépôt de machines fut créé sur les abords de l'Avre, à l'ouest de la route de Noyon ; quatre regards intermédiaires furent établis à Champien—Marché-Allouarde, Breuil et Hombleux, cette dernière comporte un chantier de transbordement du génie, une guerre de livraison pour la ravitaillement et une guerre de macadam.
À Ham, des embranchements furent construits pour desservir les dépôts de munitions de Sébastopol et du vert-Galant, la gare de ravitaillement de Muile-Vilette et les chantiers de transbordement de Flamicourt.
Les travaux de construction de la voie double ont effectivement commencé le 5 septembre. Le 20 septembre, elle atteignait Ham avec un développement d'environ 28 km.
La main-d'œuvre employée comprenait :

- quatre batteries du 69e R A à l'effectif de 230 hommes environ ;
- trois compagnies auxiliaires annamites à l'effectif de 250 hommes ;
- une compagnie italienne à l'effectif de 200 hommes ;
- 250 prisonniers de guerre,
- soit au total de 1000 hommes environ.

La vitesse d'avancement du travail a donc été de 1860 m en moyenne par jour. Il faut y ajouter environ 15 km de gara, garage et installations diverses.
La lenteur de la progression doit être attribuée à l'insuffisance de l'effectif des travailleurs, à un défaut d'organisation et d'entraînement et à la distance des cantonnements aux chantiers.

La ligne était au ouvert à l'exploitation au fur et à mesure de l'avancement des travaux.
Les transports importants recommençaient le 30 août avec 187 t. Le 7 septembre, il atteignait 861 t. Du 8 au 22 septembre, ils ont aussi et entre 220 t et 1570 t (maximum obtenu le 21 septembre).
À partir du 22 septembre, le tonnage n'a guère dépassé 500 t par jour, mais la distance parcourue s'élever jusqu'à 40 km.
Le réseau de la première armée a été relié à Guiscard avec celui de la troisième armée.
La ligne fut poursuivie jusqu'à Flavy le martel ou le rail arrivait le 3 octobre.
La conclusion à tirer de l'expérience et la suivante :
1° il est possible de construire une ligne à voie double à la vitesse moyenne de 3 km par jour et de la mettre en même temps en exploitation par tronçons successifs au fur et à mesure de l'avancement de la pose. Le débit de cette ligne, transport et pose compris, peut atteindre 1500 t par jour ;
2° la longueur de cette ligne ne doit pas dépasser 20 à 25 km. Au-delà de ce chiffre, le rendement diminue dans une forte proportion.
Il est du reste à prévoir que la nécessité se présentera rarement de construire des lignes plus longues, le but étant de remplacer la voie normale détruite ou de relier deux lignes de voie normale. Au bout de 25 km, ou bien la voie normale sera rétablie, ou bien la deuxième sera atteinte et servira de point de départ à une nouvelle ligne de 0,60. Dans les deux cas, la ligne de 0,60 deviendra inutile.

4° SECTEUR DE LA IIIE ARMEE

La troisième armée devait progresser dans une région particulièrement dépourvue de moyens de transport. La construction rapide de voie de 0,60 à grand rendement s'imposaient donc pour le ravitaillement des troupes pendant leur marche à la poursuite de l'ennemi.
La plate-forme de la voie de 1 m Montdidier--Lassigny--Noyon et Noyon--Ham se prêtait heureusement à une pause rapide. Mais Lassigny n'étant desservis par aucune voie normale, il fallut prendre les points de départ des antennes sur la première ligne rendue à l'exploitation c'est-à-dire Compiègne--Roye--Chaulnes.
Deux gardes de transbordement furent créées à Ressons et à Royes-sur-Matz, et desservis par deux antennes qui pas sans l'une par Canny, l'autre par Mareuil, ce rejoignaient par Lassigny. À partir de Lassigny, le tracé se confond avec celui de la voie de 1 m détruit en 1917 et partiellement rétablies en voie de 0,60 par les allemands.
Sauf de nombreuses coupures à réparer, la construction ne présentait pas de difficultés, et la progression eut été très rapide si les approvisionnements de rails s'étaient trouvés à pied d'œuvre ; mais il fallait utiliser en partie les voies allemandes de la région, à parti les voie françaises déposaient dans l'ancien secteur de la troisième armée.
Ham été atteint le 20 septembre, au moment où arriver la ligne à double voie de la première armée.
De Ham, la voie était poussée vers Flavy-le-martel. La région était encore sillonnée des anciennes lignes françaises de 1917, amélioré par les allemands et soudés à leur réseau de Saint-Quentin. Aussi le rétablissement des lignes exploitables se fit-il rapidement jusqu'à Saint-Quentin d'une part, jusqu'à Guise, d'autre part, qui fut atteint le 20 décembre. Ce fut le. Terminus du réseau de voies de 0,60 de la troisième armée.

*
* *

Pendant toute la période d'avril à novembre 1918, il se produisit une variation continuelle dans la composition des réseaux amenant des déplacements fréquents d'unités. Les événements de mars, de juin, de juillet et ensuite l'offensive générale des alliés eurent le une répercussion inévitable sur le service de la voie de 0,60 qui jusqu'alors s'adapter surtout à la stabilisation des grandes unités.
Les cantonnements improvisés dans les régions dépourvues de toute ressource n'offraient qu'un abri précaire et sans aucun confort ; la nécessité de livrer rapidement les voies en construction exigeait un surcroît de travail. Loin de leur assurer le repos, la victoire demandait de nouveaux efforts et imposer de nouvelle fatigue aux unités de 0,60.
Le personnel, officiers et hommes de troupe, accepta l'épreuve avec son abnégation et son esprit de dévouement habituel : il trouvait sa récompense dans la mission glorieuse qui lui était confiée d'ouvrir par le rail les chemins qui conduisaient nos soldats la victoire.

CONSEQUENCE DE L'ARMISTICE

Le service de la voie de 0,60 ne devaient guère survivra l'armistice.

Dès le 25 novembre, 55 batteries étaient prélevées est mis à la disposition de la direction des transports militaires aux armées pour les travaux de voie normale. Elles ne furent rendues à la voie de 0,60 en janvier 1919 pour disparaître presque aussitôt par fusionnement avec les autres batteries.
Les 38 batteries laissées à la voie de 0,60 furent répartis entre :

la D.E. ouest du G.A.C, puis troisième armée ;
la D.E. est du G.A.C, puis premier armée ;
la D.E.Z.U.S. , Absorbé ensuite par la première armée ;
le G.A. Du général Fayolle, puis septième armée ;
le G.A. Du général de Castelnau, puis quatrième et deuxième armée.

Elles furent employées au service de la récupération et de l'évacuation des munitions et du matériel de toute nature.
Les conséquences de la démobilisation devaient se faire sentir sur les unités de voie de 0,60 composés en majeure partie de classes anciennes.
La diminution rapide des effectifs entraîna la dissolution de 58 batteries au mois de janvier.
Abstraction faite des deux batteries de dépôt, les 33 batteries restantes étaient regroupées, à la date du 1er février, en cinq réseaux :

réseau de la IIIe armée	9 batteries
réseau de la Ire armée	6 batteries
réseau de la D.E.Z.U.S.	4 batteries
réseau de la VIIe armée	5 batteries
réseau de la IIe armée	6 batteries
total	30 batteries

Des trois autres batteries, de (la 85e batterie du 68e R.A.P., à Chartres et la 86e batterie du 68e R.A.P. à Etigny) à avait été cédé au ministre le 1er janvier et la troisième (89e batterie du 68e R.A.P.) était affecté aux ateliers de Saint-Loup-sur-Semouse.
La démobilisation des troisième, quatrième, cinquième, sixième échelon amena un nouveau remaniement des unités. Dix batteries furent dissoutes dans cette période.
Il n'était plus possible de maintenir la répartition existante entre le cinq réseaux.
Il fut décidé que toutes les batteries seraient concentrées en Lorraine et en Alsace et que les réseaux des troisième et première armée seraient remis au ministère des régions libérées. La D.E.Z.U.S avait déjà été fondu dans la première armée.
La session du réseau de la troisième armée se fit le 25 février, celle du réseau de la première armée le 10 mars.
Le mouvement des batteries s'exécuta du 1er mars au 25 avril. À cette date, les effectifs étaient tombés à 5000 hommes environ, répartis entre 20 et une batterie.
Sur les 20 et une batteries, 13 furent affectés au réseau de Lorraine, c'est au réseau d'Alsace et une aux ateliers de Saint-Loup.
Dès le mois de janvier, un rapport avait été adressée au ministre lui signalant la situation qui serait faite au service de la voie de 0,60 après le départ des classes de la territoriale et de la réserve ; les éléments de l'active n'existant qu'à l'état d'exception, c'était la disparition complète des unités. Si le corps de la voie de 0,60 devait subsister, il était de toute nécessité d'y incorporer un personnel prélevées sur l'armée d'active.
La demande reçut partiellement satisfaction : 800 hommes appartenant aux classes 1917, 1918, 1919 furent reversés en mars et avril aux unités de voie de 0,60.
La situation était aussi grave dans le cas des officiers. Sur 310 officiers, quatre seulement appartenaient à l'armée d'active ; tous les autres, officiers de complément, devait être démobilisé en même temps que leur classe.
Des mutations prononcées en mars fit repasser 41 officiers d'artillerie de l'active aux unités de 0,60. L'encadrement fut ainsi assuré.
Les dernières étapes furent franchies, le 1er avril, par la dissolution du 69e régiment d'artillerie et de trois batteries, et le 1er juillet, par la dissolution de cette batterie.
Sans tenir compte des batteries annamites, le service de la voie de 0,60 prenaient ainsi sa forme définitive du temps de paix, telle qu'elle résulte de la décision ministérielle numéro 8762 A. 1/3 du 20 et 8 avril 1919, c'est-à-dire :

1 régiment à 7 batteries (68e régiment d'artillerie) comprenant deux groupes.

1er groupe à Metz	34e batterie à Metz ; 13e batterie à Toul ; 17e batterie à Dombasle-sur-Meurthe (ultérieurement à Metz)
2e groupe à Belfort	22e batterie Dieuse (ultérieurement à Metz) 15e batterie à Belfort 25e batterie à Mulhouse (ultérieurement à Épinal).

Et la 89e batterie du 68e régiment d'artillerie à Toul (batterie de réparation).

Suivant proposition adressée au ministre, les batteries deviendront respectivement :

1re au lieu de 34e ;
2e au lieu de 13e ;
3e au lieu de 17e ;
4e au lieu de 22e ;
5e au lieu de 15e ;
6e au lieu de 25e ;
20e au lieu de 89e.

Le siège du commandement du 68e régiment d'artillerie a été fixé à Metz, le dépôt restant provisoirement à Épinal.
L'effectif des batteries sur pied de paix sera de 120 hommes.
Un centre d'instruction, organisée à Metz et placé sous les ordres du colonel commandant le 68e régiment d'artillerie.
La dépêche ministérielle numéro 14 087 A 1/3 du 22 juillet à rattaché le service de la voie de 0,60 directement au ministère de la guerre, troisième direction, à partir du 1er août.
Cette date marque le terme de la campagne des unités de voie de 0,60 et la fins de leur existence comme organe des armées.

BATTERIES ANNAMITES

Il n'est pas possible de clore cet historique sans rappeler le rôle rejouait à la voie de 0,60 par les batteries annamites.
C'est le 2 juillet 1917 que le neuvième bataillon indochinois fut mis à la disposition du chef des réseaux du G.A.N.
il fut employé, tout d'abord, à la dépose des dernières lignes qui subsistaient encore de l'ancien réseau de la somme d'eau manutention de rail dans le grand stockage d'Etelday. Dans les travaux pénibles qui leur été demandés, gradés et tirailleurs annamites ne se signalèrent immédiatement pas leur application, leur zèle et leur bonne tenue.
Malgré les intempéries du froid auxquelles la race indochinoise est particulièrement sensible, ils continuèrent, pendant l'hiver 1917-1918, a participé, dans la région de l'Oise et de l'Aisne, aux constructions de voie de 0,60.
La prenait en fête de leur aptitude professionnelle, il fut décidé, en mars 1918, que les compagnies du neuvième bataillon indochinois serviraient définitivement incorporer aux unités de voie de 0,60. Elle conservait leur effectif et leurs cadres indigènes ; mais chaque compagnie été renforcée d'un détachement français de trois officiers, 10 sous-officiers, huit brigadiers et 22 canonniers. Les deux premières unités constituées le 1er avril, avec les premières et deuxième compagnie, de 20 relais 51e et 52e batterie du 69e régiment d'artillerie : elles se formèrent à Aumont très de Compiègne.
Les troisième et quatrième compagnie, qui avait été envoyé à Saint-Loup pour la construction des ateliers de réseau, servirent à la formation des 53e et 54e batterie du 69e régiment d'artillerie, à la date du 21 avril.
Les nouvelles unités annamites furent incorporées dans les réseaux au titre de batteries de construction, et dès lors on retrouve partout où les chantiers réclament une main-d'œuvre expérimentée et de bon rendement.
À la première armée, ce sont les annamites qui au printemps de 1918, construisent une bonne partie du réseau entre Vers-Contis et Crèvecoeur, ils sont également en tête des équipes qui travaillent, en septembre, à la double voie de Roye à Ham et Flavy le Martel.
À la cinquième armée, ils construisent les lignes de la vallée de la Bouleuse et la ligne de Fère-en-Tardenois à Saint-Gilles.
Au moment de l'armistice, ils sont répartis sur les chantiers les plus avancés à Urvillers, à Flavy-le-Martel, sur la Somme, à Fresne, à l'Ecaille, dans la région de Reims.
En décembre, ils furent ramenés dans l'est et incorporer au réseau de Lorraine (53e et 54e batterie) et d'Alsace (51e et 52e batterie). Ils furent ainsi l'honneur de faire parti des premières troupes françaises envoyées dans le territoire reconquis d'Alsace-Lorraine.
Le 30 mai, la 51e batterie (de revenus 64e batterie du 68e) était embarqué pour l'Algérie où elle allait construire
destiné à l'évacuation des récoltes du Sersou.
Lors du rapatriement ne peut tarder à sonner pour ces détachements coloniaux que la guerre retient depuis plus de trois ans sur le sol français.
Qu'ils reçoivent, avant de rentrer dans leurs foyers, le témoignage d'estime et de reconnaissance auquel ils ont droit. Ne ménageant ni leur peine ni leur fatigue, courageux devant le danger devant le travail, ils ont donné à la France l'épreuve du pur loyalisme. Discipliné, animé d'un excellent esprit, une propreté méticuleuse, ils se sont montrés à la fois bons soldats et bons ouvriers et ils laisseront à leur chef l'impression d'une troupe d'élites. Quoi que dernier venu parmi nous, ils ont été les dignes émules de leurs aînés ; une page glorieuse leur est réservée dans les annales de la voie de 0,60 et ils ont noblement gagné, souvent au prix de leur sang, le droit de cité dans la grande patrie française.

Signé : PLAISSIART.

ANNEXE
ÉTAT NOMINATIF DES MILITAIRES DES UNITES DE VOIE DE 0,60
TUES OU DECEDES DES SUITES DE BLESSURES DE GUERRE

1° 68e REGIMENT D'ARTILLERIE

Nom et prénom	Grades	Numéro matricule	Batterie	Date	Lieu et cause de la mort
BARTHELEMY François	Canonnier	1314	24e	23/05/1918	A l'amb. 9/8, S.P.54. Suites de blessures
BATAILHOU Pierre	-	815	39e	07/05/1918	A Croismare (Meurthe et Moselle), à 13h.20 suite d'accident en service commandé.
BEUGNET Auguste	-	482	33e	19/06/1918	A l'amb. 13/16 suites de blessures par éclat d'obus
CAILLE noël	-	802	17e	25/11/1918	A Morlaincourt (Oise) suites de blessures de guerre.
CARPENTIER Robert	-	6313	32e	07/04/1918	A l'hop. Temp 49 à Orléans. Suites blessures de guerre.
CARRERE Jean	M. point.	1495	10e	03/03/1918	A l'amb 7/4 S.P.70. suites blessures de guerre
COMBE Jules	Canonnier	11	19e	27/02/1918	A Courlandon (Marne) à 11h. suites de blessures par éclat d'obus
COMBES Jean	-	1264	31e	19/09/1917	A l'hop. D'évacuation de Courlandon. Ecrasé sous une locomotive
CORNU Louis	-	281	13e	24/02/1918	A l'hop. D'évacuation 11bis blessé en service commandé
DELERGE Théophile	Brigadier	249	30e	19/09/1918	A l'hop^. Compl. 87 à Vesoul. Suite d'intoxication par les gaz
DELILLE René	Canonnier	1125	43e	02/11/1918	Tué par l'ennemi à l'arsenal de Verdun par un éclat d'obus
DESPERT Antoine	Maréchal des logis	786	34e	11/03/1918	Mort pour la France à Vienne-le-Château (Marne). Suite de blessures en service commandé
DROMEAUX Nicolas	-	920	13e	20/08/1917	Tué par obus ennemi à 10 heures, à Belrupt (Meuse)
DUBOS Emile	Canonnier	1548	43e	02/11/1918	Tué par un obus ennemi
DUBRASQUET Nicolas	-	3192	8e	19/05/1919	A l'hop. Militaire de Bordeaux. Suite de blessures
DUPLESSIS	Marechal des logis	1699	40e	22/12/1917	Décédé à Prouilly (Marne) suites de blessures par bombe d'avion.
EMERY Louis	Canonnier	1335	10e	15/07/1918	Décédé à Thuisy sur le champ de bataille. Suites de blessures de guerre
FAURE Jean	-	589	37e	14/11/1918	Décédé à l'ambulance 5/56 à Mont-Saint-Rémy (Ardennes). Suite blessures de guerre
HUBERT Marie	-	957	10e	02/03/1918	Décédé à l'ambulance 7/4 S.P. 69. Suite de blessures de guerre
HUGOT Louis	-	524	14e	23/12/1917	A l'ambulance temp. 34bis, S.P. 1. Suite de blessures en service commandé.
JEUGE Jean	-	2402	11e	01/09/1918	Au col du bonhomme suite à intoxication par obus à gaz
JUILLET Louis	-	19	43e	02/11/1918	Tué à l'ennemi, à l'arsenal de Verdun.

LAROCHE Mathieu	-	533	35e	13/04/1918	A l'amb 13/5 S.P. 215. Suites de blessures en service commandé
LATGE Louis	-	161	33e	10/06/1918	Mort pour la France à Francières (Oise)
LEFEBVRE Lucien	-	2922	40e	22/12/1917	A l'amb. 14/1 S.P. 223. Suites de blessures de guerre.
LEMONNIER Clément	-	104	11e	01/09/1918	Au col du Bonhomme, suites d'intoxication par les gaz
LESPOUX Pierre	-	3546	25e	15/07/1918	Tué à l'ennemi, à 3 heures, aux abris Guérin (Marne)
LORRAIN Julien	-	656	30e	01/10/1918	Mort pour la France à 18 heures, à la Broutte (Marne)
MATHIEU Théodore	Canonnier	1086	24e	23/08/1918	Décédé à l'H.O.E. d'Auve, IV e armée
MARCELLIN Jules	-	1241	16e	09/05/1918	Tué accidentellement en service commandé à Bussy le Long (Aisne)
MARIE Olivier	-	1144	44e	29/04/1918	A Germaine (Marne). Suites de blessures en service commandé
MATHON Louis	-	1681	21e	24/09/1918	Tué accidentellement en service commandé à Fleury-sur-Aire (Meuse)
MONIER Eugène	Adjudant	1266	29e	01/11/1918	A Bourgogne (Marne) suite d'explosion de grenades en service commandé
MOULON Alphonse	Canonnier	1002	-	21/09/1917	Tué à l'ennemi à Jouy (Aisne).
NIZARD Paul	-	6515	4e	03/04/1918	Tué à la gare de Saint-Clément
NOTA Fernand	-	3008	22e	09/04/1919	Décédé des suites de ses blessures de guerre
PECHAIRE Antoine	-	692	44e	28/06/1918	Décédé des suites de blessures par éclat d'obus
POUYMIROU Pierre	-	1889	46e	19/03/1918	Tué à l'ennemi
PRIGENT Jean-Marie	-	817	38e	01/10/1918	Décédé à Dormans (Marne) suites de blessures de guerre
RADBEAU Pierre	-	1385	33e	11/06/1918	Décédé à l'amb. 13/16 S.P. 231. Suites de blessures de guerre
RAMOBAS Gabriel	-	1185	39e	20/09/1918	Tué à Bucy le long (Asines)
REMY Théophile	-	698	2e	07/07/1918	Tué en service commandé
RENAULT Hippolyte	-	1354	27e	14/11/1918	Décédé à Mont Saint Rémy (Ardennes) suites de blessures de guerre
RIVET Jacques	-	1553	19e	12/09/1917	A Villers-en-Prayères Jambes broyées
SALIES Philippe	-	1524	6e	20/10/1917	Tué en Belgique par éclat de bombe d'avion. Fracture du crane
SIMON Georges	-	1619	13e	15/10/1918	Décédé des suites de ses blessures de guerre
TALBOURET Joseph	-	73	41e	04/12/1917	Décédé des suites de ses blessures de guerre
TOBIC Joseph	-	2329	5e	12/09/1917	Décédé des suites d'un écrasement du thorax par des roues de wagons en service commandé
TRUBERT Théophile	-	6758	32e	30/06/1918	Tué à Mourmelon-le-Petit

VIALA Joseph	-	806	24e	16/09/1917	Tué par écrasement
VIALARET Joseph	-	2407	10e	15/07/1918	A Thusy (Aisne) sur le champ de bataille suites de blessures de guerre
VIGOUREUX Jean	-	2024	104e	20/12/1918	A l'hôpital de Gobbey, suites de blessures de guerre

2° 69e REGIMENT D'ARTILLERIE

Nom et prénom	Grades	Numéro matricule	Batterie	Date	Lieu et cause de la mort
BOURRIEZ Louis	Canonnier	2149	28e	Juin 1917	Tombé au chemin des dames
BROUSTAIL Yves	-	2002	35e	25/10/1918	Au quartier Louis-Bossat, Orléans suites de blessures de guerre
CABODERIE Jean	-	4154	5e	26/12/1918	A l'amb 10/4, à Compiègne, accidentellement blessures de guerre
CASTEX Bertrand	-	1099	32e	13/12/1918	A la commune de Chestres (Ardennes) suites de blessures de guerre
CAUCHOIS Dyalma	-	310	33e	04/11/1918	A l'H.C.A. 35, Pont-Sainte-Maxence suite de blessures de guerre
CASAUX Jean	-	1570	24e	23/10/1918	Rue d'Amiens, à Clermont (Oise) suites de blessures de guerre
DELABROY Pierre	-	1578	21e	10/07/1918	Tué à l'ennemi à Moyenneville (Oise)
FRESNEL Jean	-	1870	35e	16/07/1918	A l'ambulance blessures de guerre
PASCAL Joseph	-	330	13e	21/11/1918	A Laon (Aisne) suites de blessures de guerre
ROLLAND Claude	-	905	21e	03/11/1919	A Laon (Aisne) suites de blessures de guerre par grenade
SORIN Henri	-	1031	2e	03/12/1918	A l'ambulance 9/2, à Maujouy suites de blessures de guerre