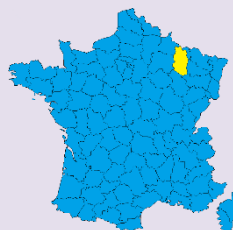


SUJET(S)

Tête de ligne du secteur de Toul
1^{ère} Guerre mondiale

LOCALISATION



Meuse

Code INSEE – Commune(s)

55496 – Sorcy-Saint-Martin

55520 – Troussey

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
55001.03S	/	ABAINVILLE - Les Corvées > SORCY SAINT MARTIN - Sous les Routeux	1918	1919
55496.01R	/	SORCY SAINT MARTIN - Prairie Raccordement	1892	1938 (V) 1964 (M)
55496.02N	070 000	SORCY SAINT MARTIN – Gare > PAGNY SUR MEUSE - Gare	1852	En Service
55496.03N	015 000	SORCY SAINT MARTIN - Prairie Raccordement > ABAINVILLE - Halmont	1892	1938 (V) 1953/1964 (M)
55496.04M	/	SORCY SAINT MARTIN – Gare > EUVILLE - Carrières	1904	≤ 1950
55496.05S	/	SORCY SAINT MARTIN - Sous les Routeux > PAGNY SUR MEUSE - Gare	1918	1919
55496.06S	/	SORCY SAINT MARTIN - Sous les Routeux > SORCY SAINT MARTIN - Gare	1918	1919
55496.07S	/	SORCY SAINT MARTIN – Gare > GEVILLE - Corniéville Village	1918	1919

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025 |

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Historical Report of the Chief Engineer 1917-1919

[Google books](#)

National Archives Catalog (photos)

[catalog.archives.gov](#)

National Archives Catalog (vidéos)

[catalog.archives.gov](#)

21st Engineers Light Railway

[fr.scribd.com](#)

Light Railway Construction and Use

[Jstor.org](#)

Transporting the A. E. F. in Western Europe 1917–1919 - Chapter XXVI. Light Railways And Roads

[degruyter.com](#)

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



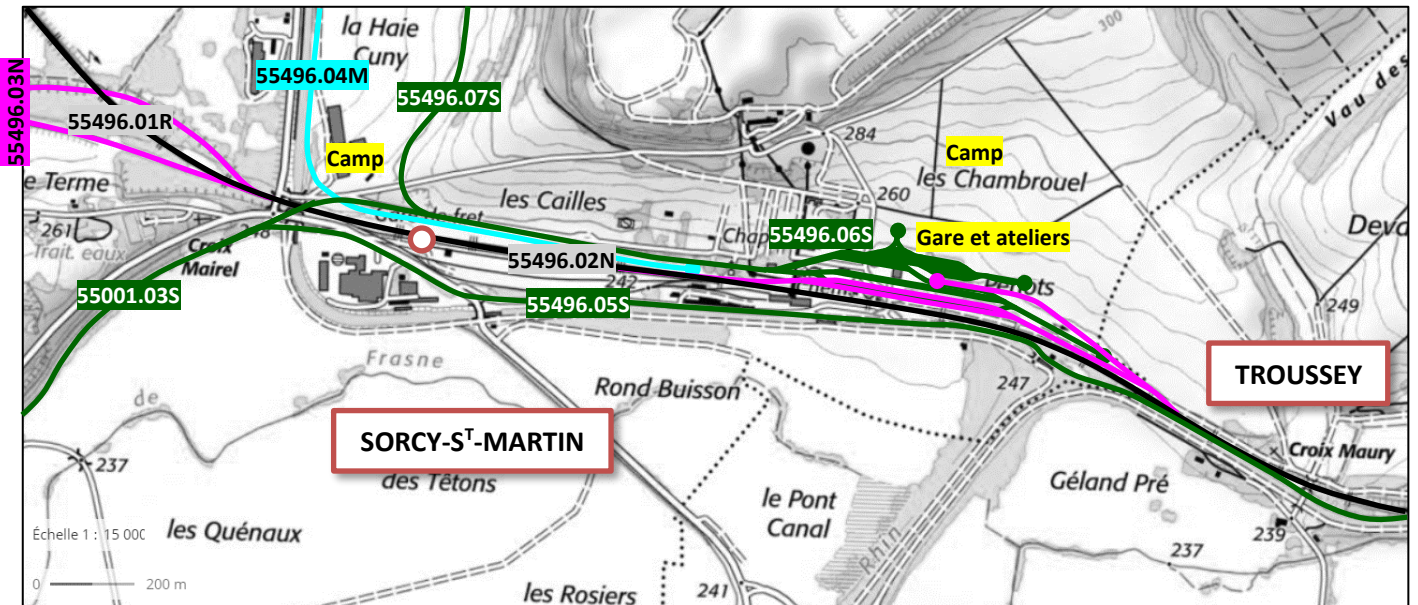
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.






Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



-  Ecartement Normal en service
-  Ecartement Normal abandonné
-  Ecartement Etroit (60 cm) abandonné (réseau stratégique).
-  Ecartement Etroit (100 cm) abandonné (voir fiche IRSP [55184.1](#)).
-  Gare de Sorcy

Afin de ne pas surcharger la carte,
les réseaux de la gare de fret et des anciens fours à chaux ne sont pas mentionnés.



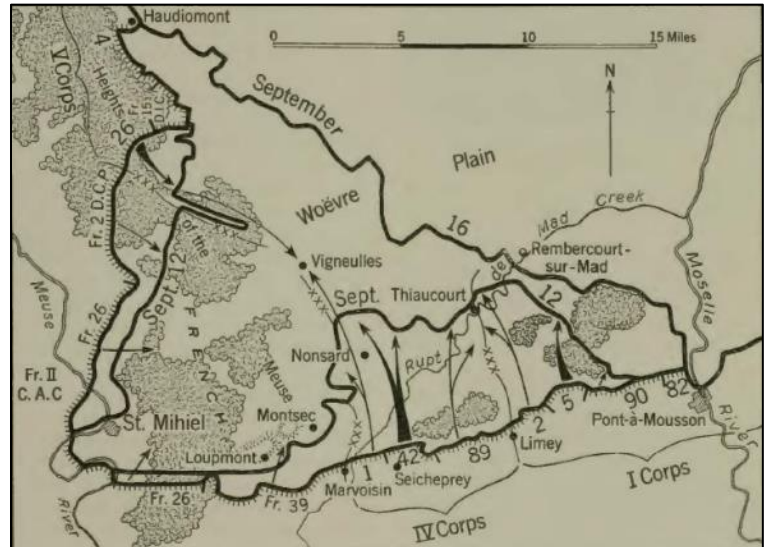
Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

BREF RAPPEL HISTORIQUE

Le 6 avril 1917 marque l'entrée des Etats-Unis dans le premier conflit mondial. Pour relier les ports de l'Atlantique au front, les Américains ont défini des lignes de communication utilisant les réseaux des grandes compagnies ferroviaires de l'époque. Mais dans la zone proche du front, où il était impossible de construire des chemins de fer à écartement standard ou d'exploiter de grosses et lourdes locomotives, s'est développé un système de chemins de fer légers avec des voies à l'écartement de 60 cm.

Le corps expéditionnaire doit remplacer les troupes françaises et britanniques sur la partie sud du front, approximativement entre Châlons-sur-Marne et la frontière Suisse. Le 24 juillet 1918, pendant la Bataille de la Marne, le maréchal FOCH expose ses projets aux grands chefs des armées alliées, HAIG, PERSHING et PETAIN. Le moment est venu de quitter l'attitude défensive imposée jusqu'ici par l'infériorité numérique et de passer à l'offensive. Il est notamment décidé de réduire le saillant de Saint-Mihiel. Le 12 septembre suivant, le II^{ème} Corps de l'Armée Coloniale française et les I^{er}, IV^{ème} et V^{ème} corps de la I^{ère} Armée américaine sont déployés sur la ligne de front. En quelques jours, l'ennemi est repoussé.



----- Ligne de front au matin du 12 septembre 1918

———— Lignes de front au soir du 16 septembre 1918

LES RESEAUX A VOIES DE 0,60 M

Les voies de 60 cm américaines

Les Américains ont apporté leur propre matériel. On ne peut parler de voies Decauville, même si l'écartement est similaire. En effet, le matériel et les équipements de voie avaient été commandés tôt sur réquisition générale. Le rail américain pesait 25 livres¹ par mètre, soit environ 25% plus lourd que le rail habituellement utilisé par les Britanniques et environ 40% plus lourd que le rail français habituel. L'expérience a montré que le rail plus lourd était bien plus que rentabilisé en termes de volume et de vitesse de trafic. Les premiers rails commandés mesuraient 5 mètres, mais il y avait aussi des longueurs plus courtes et une certaine proportion de rails courbés à différents rayons. Le tout était accompagné de traverses en acier. Des boulons et des clips avaient été commandés pour être utilisés dans la fixation des traverses en acier au lieu de riveter le rail aux traverses conformément à la pratique française².

¹ 11,34 kg.

² Une autre source indique que la pratique américaine, sauf pour les travaux sur le front, consistait à utiliser des rails de 25 livres de 30 pieds (environ 9,15 m) de longueur, cloutés sur des traverses en bois de 10 cm sur 15 cm sur 1,35 m de long, espacés de 60 cm (valeurs arrondies).

Les caractéristiques générales d'une bonne construction prescrivait que le tracé ne devait pas avoir de courbes de plus de 50 m de rayon (35,5°) et devait être sans courbes courtes au pied de longues pentes raides. Deux courbes de sens opposés devaient être séparées par un segment droit de 15 m de long minimum. Les pentes étaient limitées, dans la mesure du possible, à 3%. Les plateformes sur remblais devaient avoir une largeur de 2,75 m et de 4,25 m dans des tranchées et les tunnels avec des fossés 75 cm de chaque côté, laissant une plate-forme finie de 2,75 m.

Pour acheminer rapidement les troupes, les munitions et les équipements vers le front et évacuer les blessés vers l'arrière, tout un réseau à voie de 60 cm est construit. Celui-ci ne cesse d'augmenter en importance pendant la guerre et constitue un élément vital du système d'approvisionnement des armées. À la fin des hostilités, 2 240 km de lignes de 60 cm sont sous le contrôle de l'armée américaine, dont environ 300 km construits à l'origine par les Français mais réhabilités par le corps expéditionnaire américain, 200 km construits par ce même corps, et 1 740 km pris aux Allemands. Ce dernier chiffre comprend 900 km au sud de la ligne de front du 11 novembre 1918 et 840 km juste devant.



Voie dans le secteur de Mouilly.

La semaine du 28 mars 1918, au début des opérations utilisant les chemins de fer légers américains, il y avait 46 km de ligne principale et d'évitement en service, transportant 2 092 tonnes de matériel. La semaine du 9 novembre 1918, il y avait 721 km de voies principales et embranchements en exploitation, transportant 45 157 tonnes de matériel, y compris le personnel et les rations. Sur toute la période, c'est un total de 860 652 tonnes de matériels qui a été transporté, les tonnages les plus importants étant constitués de :

- Munitions 166 202 t.
- Ballast pour voies étroites 160 360 t.
- Rations 77 901 t.
- Matériels de voies 98 857 t.

Ce chiffre total de 860 652 tonnes équivalait à plus de 280 000 chargements pour un camion à moteur de 3 tonnes.

Le matériel disponible dans les différents districts d'exploitation, pour le transport des tonnages ci-dessus, était composé de 104 machines à vapeur, 61 locotracteurs à essence et 1 695 wagons de 6 mètres.

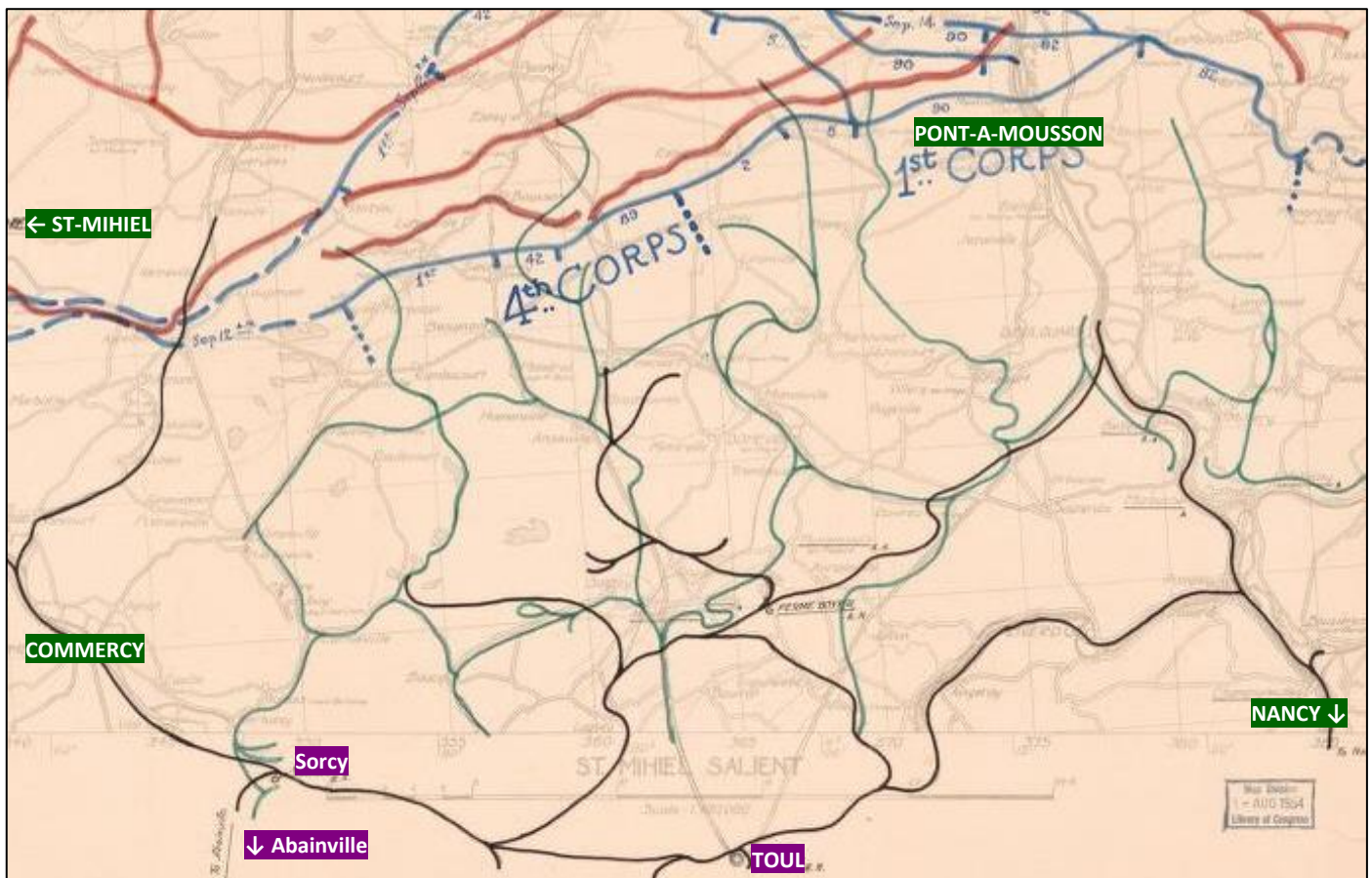
Les secteurs américains

Comme indiqué précédemment, les forces américaines ont non seulement procédé à une vaste reconstruction (pose de nouveaux rails, ballastage, etc.) des réseaux de voies repris aux Français et capturés aux Allemands, mais ils ont achevé la construction de nouvelles lignes de 60 centimètres.

Ces réseaux étaient répartis sur 5 secteurs. Le tableau ci-après indique par secteurs (du Nord vers l'Est), la longueur de voies posés par les Américains :

Secteur	Voies principales	Autres voies	TOTAL
Meuse-Argonne (Verdun Ouest)	24,4 km	1,0 km	25,4 km
Rattentout (Verdun Sud-Est)	7,4 km	1,1 km	8,5 km
Abainville-Sorcy (A.S. Line)	28,5 km	28,6 km	57,1 km
Toul	59,5 km	35,7 km	95,2 km
Baccarat	11,5 km	2,8 km	14,3 km
TOTAL	131,3 km	69,2 km	200,5 km

Les secteurs d'Abainville-Sorcy et de Toul formaient un seul bloc alimentant les I^{er} et IV^{ème} corps de la I^{ère} Armée américaine durant l'offensive de Saint-Mihiel. La raison en est simple : lorsque les troupes américaines sont arrivées, la base de leurs approvisionnements était située à Toul. Mais les troupes françaises utilisant également Toul comme base, s'en est suivie une congestion qui a entraîné la création de la tête de ligne de Sorcy. L'espace disponible étant limité, Abainville fut choisi pour accueillir les ateliers.



Carte du front et des réseaux ferroviaires lors de l'offensive de Saint-Mihiel

- Fronts des troupes américaines
- Fronts des troupes françaises
- Défenses ennemies
- Chemins de fer à écartement standard
- Chemins de fer stratégiques à écartement de 60 cm

LE SECTEUR D'ABAINVILLE-SORCY

La description du secteur d'Abainville-Sorcy fait l'objet de 3 fiches USEC :

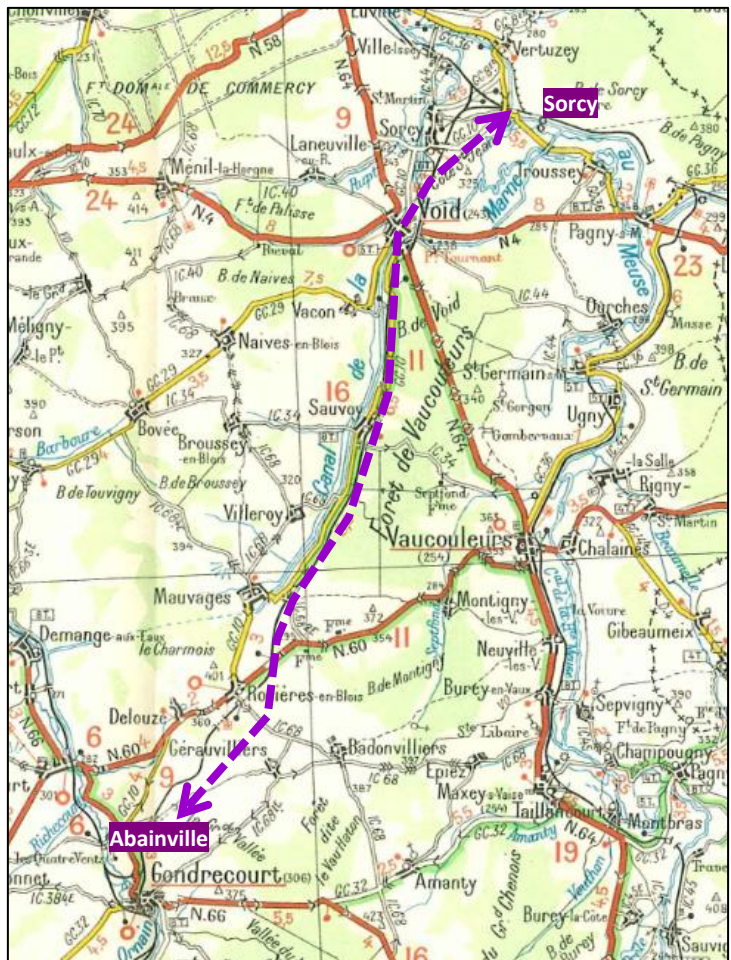
- [55001.us1](#), consacrée à la gare de transbordement d'Abainville ;
- [55001.us2](#), consacrée à la ligne d'Abainville à Sorcy ;
- 55496.us1 (présente fiche), consacrée à la gare de transbordement de Sorcy.

Ce secteur couvrait une zone située entre Gondrecourt-le-Château³ et les fours à chaux de Sorcy (commune de Sorcy-Saint-Martin). Il était relativement éloigné du front : une quarantaine de kilomètres pour Abainville et une vingtaine de kilomètres pour Sorcy.

Une vingtaine de kilomètres séparaient les gares de transbordement d'Abainville et de Sorcy. Les aménagements réalisés par les Américains comprenaient ces deux gares ainsi que la ligne étroite reliant celles-ci. Ce réseau de 60 cm se répartissait donc comme suit :

- Réseau d'Abainville :17,8 km
- Réseau de Sorcy :5,2 km
- Ligne d'Abainville à Sorcy :28,5 km
- Croisements et embranchements le long de cette même ligne :5,6 km

A ce total de 57,1 km de voies de 60 cm, il convient d'ajouter des faisceaux de transbordement à voies normales dans les deux gares.



Extrait carte Michelin n°62 – 1936

³ Gondrecourt accueillait l'école du I^{er} Corps d'Armée.

LA TETE DE LIGNE DE SORCY

Présentation

Sorcy était la principale tête de ligne du secteur de Toul et le siège du 21^{ème} Régiment du Génie (chemin de fer léger)⁴. Celui-ci était chargé de la construction, de l'exploitation et de l'entretien du réseau de chemins de fer léger dans le secteur de Toul. On trouvait à Sorcy les installations permettant les transferts entre la voie normale et ce réseau à voie étroite ainsi qu'un dépôt et des voies de triage pour ce même réseau. Les travaux ont débuté au printemps 1918. Au mois d'août suivant, avec l'achèvement de la liaison à voie étroite, le transfert des fournitures a été confiée aux ateliers d'Abainville ; laissant à Sorcy le transfert des troupes.

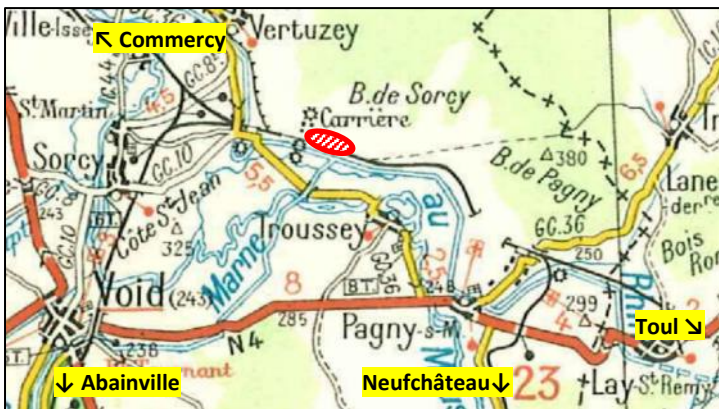
Les relevés sur le terrain ont été réalisés le 28 février 1918. Les travaux ont débuté au printemps. À l'exception de l'entrepôt n°2, achevé en août, l'ensemble des installations étaient prêtes à fonctionner à la mi-juin 1918. Il était prévu de doubler la surface de la gare de transbordement.

Le réseau existant

La tête de ligne américaine de Sorcy était située parallèlement à la ligne de Commercy à Toul⁵, à l'Est des fours à chaux et de la gare de Sorcy⁶. On trouvait deux jonctions importantes à quelques kilomètres de distance :

- A l'Ouest : la ligne stratégique d'Abainville à Sorcy⁷, où un raccordement de 946 m permettait de rejoindre Lérrouville puis Saint-Mihiel et Verdun ;
- A l'Est, la ligne de Neufchâteau à Pagny-sur-Meuse⁸.

Le site de Sorcy était également à la jonction du canal de la Marne au Rhin⁹ et la branche Nord du canal de l'Est¹⁰.



Le secteur occupé par la gare de transbordement de Sorcy est hachuré en rouge sur l'extrait de carte Michelin ci-contre.

⁴ 21st Engineers (Light Railway).

⁵ Ligne SNCF n°070 000 de Paris-Est à Strasbourg-Ville (ancienne ligne Est n°1). La section de Commercy à Frouard (54) a été mise en service par la C^{ie} de l'Est le 19 juin 1852.

⁶ A ne pas confondre avec la gare de Sorcy-Saint-Martin située sur la ligne d'Abainville à Sorcy.

⁷ Ligne SNCF n°015 000 de Jessains (10) à Sorcy. La section de Joinville à Sorcy a été mise en service par la C^{ie} de l'Est le 1^{er} juin 1892. La section de Gondrecourt-le-Château à Sorcy a fermé aux voyageurs le 15 mai 1938. Concernant les marchandises, la section de Gondrecourt-le-Château à Void a fermé le 17 mai 1993 et la section de Void à Sorcy, le 1^{er} octobre 1964.

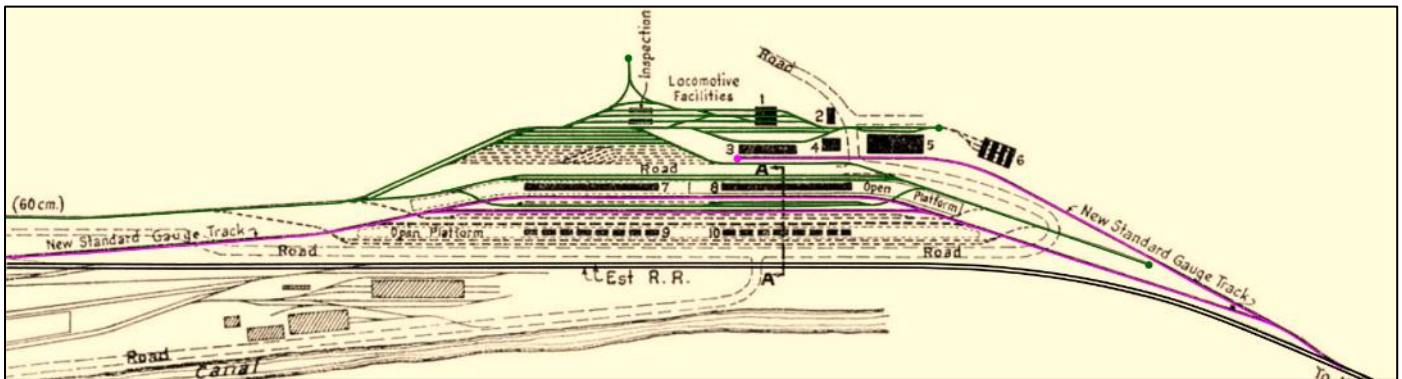
⁸ Ligne SNCF n°026 000 de Bologne à Pagny-sur-Meuse. La section de Vaucouleurs à Pagny-sur-Meuse a été ouverte le 1^{er} février 1873. La section de Neufchâteau à Pagny-sur-Meuse a fermé aux voyageurs le 3 mars 1969. La section de Pagny-sur-Meuse à Saint-Germain-sur-Meuse est toujours en service au profit des carrières du Revoi et des Montants devant Ourches.

⁹ Long de 314 km, il relie la Marne (Vitry-le-François) au Rhin (Strasbourg). La section de Vitry-le-François à Nancy a été mis en service en 1851.

¹⁰ Long de 439 km, il relie la Meuse (Givet) à la Saône (Corre). Il a été mis en service en 1882.

U.S. Expeditionary Corps

Le plan du site



	<i>Ecartement normal réalisé</i>		<i>Autres voies ferrées à écartement normal</i>
	<i>Ecartement étroit (60 cm) réalisé</i>		<i>Voies étroites ou normales projetées</i>
	<i>Voies du chemin de fer de Commercy à Toul</i>		<i>Principaux bâtiments construits</i>

Les raccordements

Les installations de Sorcy disposaient de deux raccordements à voie normale avec le chemin de fer de la C^{ie} de L'Est, l'un à l'Ouest en gare de Sorcy et le second à l'Est en limite de commune de Troussey.



13 mai 1918. Le raccordement Ouest (flèche rose) photographié en direction de la gare de Sorcy depuis les fours à chaux. La flèche verte pointe la voie stratégique de 60 cm.

Les installations de maintenance

Les premiers travaux de construction ont porté sur le magasin régimentaire, destiné à gérer toutes les fournitures pour le régiment lui-même. Le bâtiment avait d'abord été prévu pour mesurer environ 15 m de large sur 35 m de long, mais sa longueur a été portée à 50 m pour répondre aux besoins croissants du régiment. Le 9 mai, le bâtiment était terminé, ainsi qu'un embranchement à écartement standard, d'environ 520 m de long. C'est à la même période que la voie de 60 cm en direction du front fut achevée. Vinrent ensuite l'atelier du forgeron et les ateliers d'usinage. Le premier mesurait environ 4 m de large sur 9 m de long et était ouvert d'un côté. Il était attenant à l'atelier d'usinage d'environ 13 m de large sur 15 m de long. La remise des locomotives à voie étroite était de construction standard, mesurant environ 8,5 m de large sur 15 m de long avec trois voies, dont l'une conduisait à l'atelier d'usinage.



13 mai 1918. De la gauche vers la droite, la remise à locomotive, l'atelier d'usinage suivi de la forge, l'abri ouvert de stockage des produits pétroliers et le magasin régimentaire. Les quais sont en travaux.

L'abri de stockage des produits pétroliers mesurait environ 8,5 m de large sur 15 m de long, desservi à la fois par la voie standard et la voie étroite. Le quai à charbon était une simple plate-forme ouverte d'environ 10 m de large sur 30 m de long sur remblai de terre avec un mur de soutènement en gravats le long du côté à voie étroite ; la voie standard étant élevée de plusieurs mètres au-dessus. A l'Ouest de l'ensemble, on trouvait les faisceaux de triage et les fosses d'inspection. Un triangle permettait le retournement des machines à vapeur à voie étroite.



- | | | |
|--|--------------------------------|---|
| 1 : Atelier de maintenance des machines | 2 : Atelier d'usinage et forge | 3 : Aire de stockage du charbon et du sable |
| 4 : Stockage couvert des produits pétroliers | 5 : Entrepôt régimentaire | 6 : Atelier de réparation (projeté) |



13 mai 1918. La remise aux locomotives. La voie visible part en direction du front.

U.S. Expeditionary Corps

3 juillet 1918. La remise et les locotracteurs à essence.



9 décembre 1918.



13 mai 1918. Vue générale des installations de Sorcy, avant la construction des entrepôts.

U.S. Expeditionary Corps



3 juillet 1918. Les voies étroites en façade du magasin régimentaire. Au fond, la forge et l'atelier.



9 décembre 1918. L'estacade à charbon sur laquelle est posée une voie normale.



22 janvier 1919. Photo prise dos à la remise. On aperçoit :

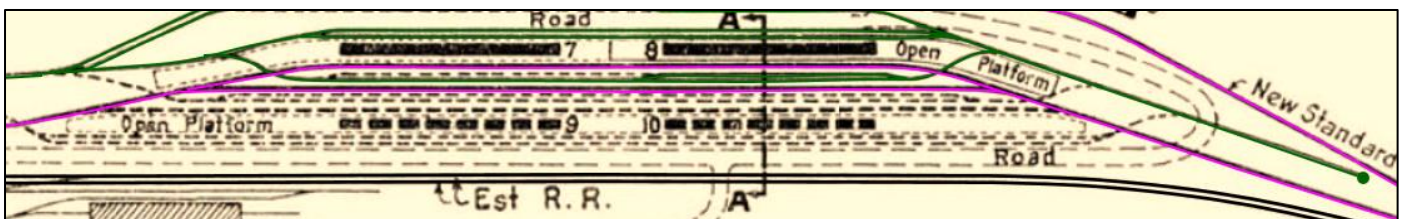
- ① La fosse d'inspection surélevée (voir fiche PVD n°55496.09Y) ;
- ② L'amorce Est du triangle de retournement (voir fiche PTT 55496-10A) ;
- ③ Le transporteur aérien des fours à chaux (voir fiche MIN 55496.TM1).



Entre le 1^{er} et le 3 juillet 1918. Les 4 voies du faisceau de triage utilisé pour stocker les wagons vides.

La gare de transbordement

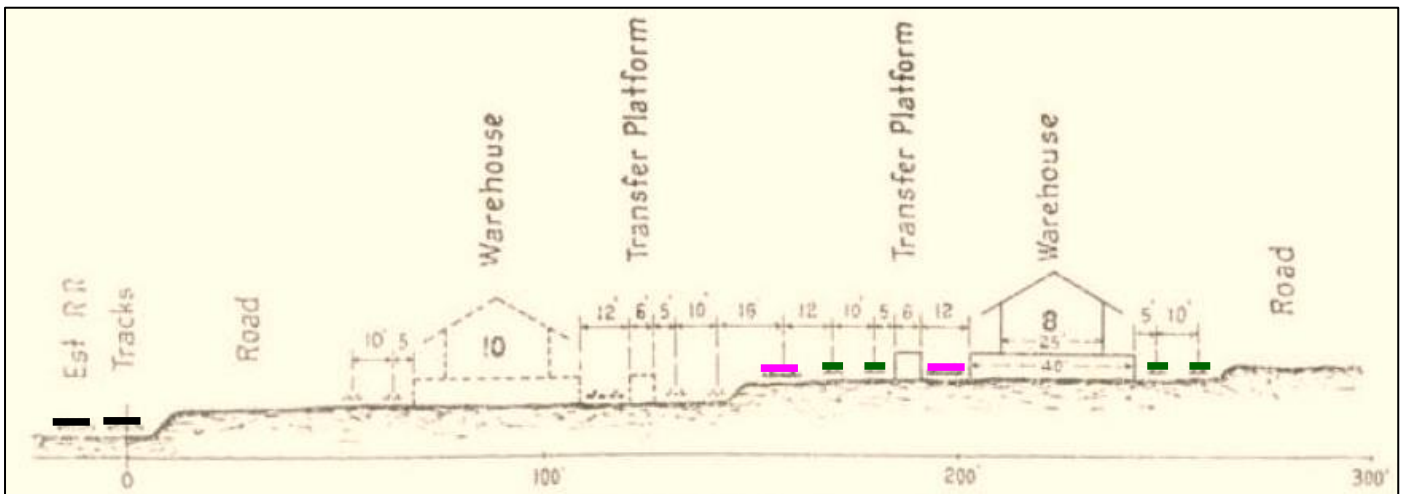
La gare de transbordement était située au sud des ateliers de maintenance. Les installations prévues pour le transbordement comprenaient un quai de transfert en bois (« Transfert Platform ») d'environ 1,8 m de large et initialement long d'environ 120 m. Il permettait le transfert direct des wagons à voie standard aux wagons à voie étroite. Il avait été construit entre les deux voies ; celles-ci étant à des hauteurs telles que les planchers des wagons sur chaque voie soient au même niveau. Il y avait deux plates-formes principales constituées d'un remblai de terre soutenu par des murs de soutènement en moellons, d'environ 12 m de large sur 180 m et 210 m de long. Les deux entrepôts (« Q.M.C. Warehouse ») construits sur ces plates-formes étaient à ossature standard avec portes roulantes. Ils mesuraient respectivement environ 7,6 m de large sur 120 m de long (n°1) et 7,6 m de large sur 150 m de long (n°2). La majeure partie des fournitures transbordées sur ces plates-formes était constituée de vêtements, de rations, de fourrage, etc....



7 (n°2) et 8 (n°1) : entrepôts construits

9 et 10 : entrepôts projetés

Le terrain présentant à cet endroit une pente Nord-Sud d'environ 7%, il a été nécessaire de le niveler pour réaliser plusieurs plateformes d'une trentaine de mètres de large.



Profil des installations selon la coupe A-A indiquée sur le plan précédent. Les distances sont indiquées en pieds. Les diviser par 3 pour obtenir la valeur approximative en mètres. Seuls les objets dessinés en traits pleins ont été construits.

Est R.R. Tracks = voies de la C^{ie} de l'Est.

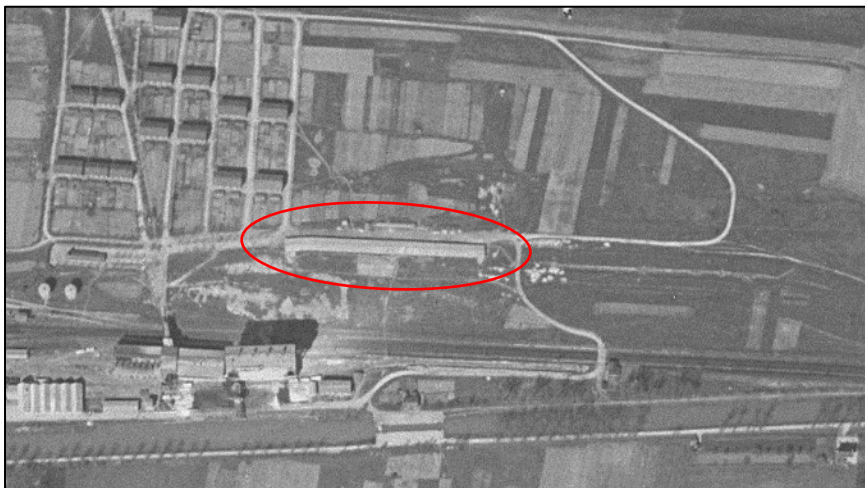
Warehouse = entrepôt

Road = route

Transfert Platform = quai de transfert

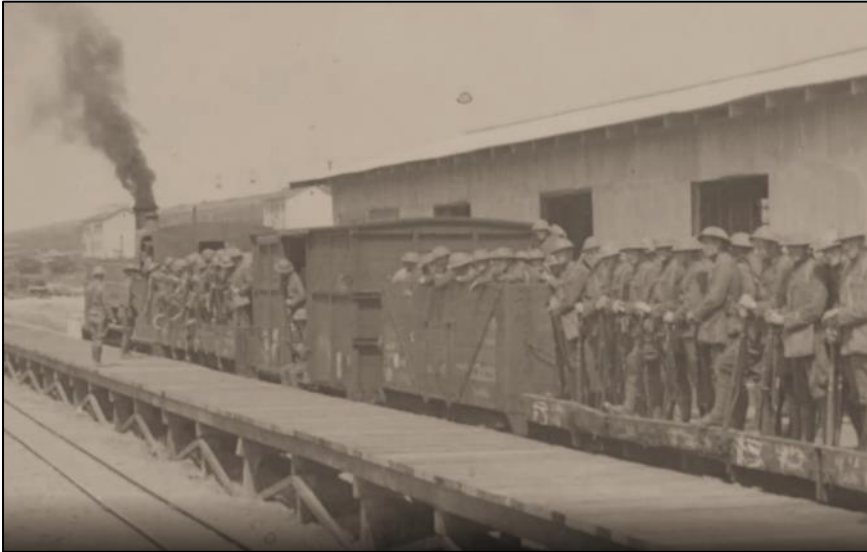


27 janvier 1919. Le quai de transfert photographié sous la neige en direction de l'Est. Initialement long d'environ 120 m, il fut prolongé devant l'entrepôt n°2 pour atteindre environ 300 m.



A noter que l'entrepôt n°2 subsista plusieurs dizaines d'années après le conflit. Ci-contre, vue aérienne IGN du 24 avril 1940.

U.S. Expeditionary Corps



3 juillet 1918. L'une des fonctions de la gare était le transbordement des troupes, des wagons à voie normal aux wagons à voie étroite, ici devant l'entrepôt n°1.

[Cliquer sur la photo pour visionner le film.](#)



U.S. Expeditionary Corps



3 juillet 1918. A gauche, l'entrepôt n°1 ; à droite, le magasin régimentaire.



Entre le 1^{er} et le 3 juillet 1918.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr