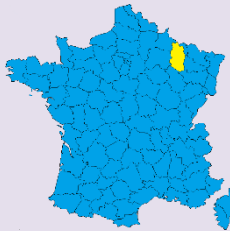


SUJET(S)

Réseau ferroviaire de la tête de lignes de Souilly
1^{ère} Guerre mondiale

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

55395 – Osches
55498 – Souilly

Meuse

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé des principales sections de lignes	Ouverture	Fermeture
55404.01S	19 bis	PIERREFITTE SUR AIRE – Gare > SOUILLY - Le Retrait Raccordement	≥ 1916	≤ 1921
55498.00R	6 bis	SOUILLY - Le Retrait Raccordement	1916	≤ 1921
55498.01G	6 bis	SOUILLY - Souilly Cousance Gare	1916	≤ 1921
55498.02S	6 bis	SOUILLY - Souilly Cousance Gare > JOUY EN ARGONNE - La Nouette	1916	≤ 1921
55498.03S	6 bis	SOUILLY - Souilly Cousance Gare > DUGNY SUR MEUSE - Gare	1916	≤ 1921
55040.01D	/	BEAUSITE - Le Pâquis > NIXEVILLE BLERCOURT - La Rouge Haie	1895	1936
55498.09C	/	SOUILLY - Souilly Cousance Gare > OSCHES - Champ Heureux Carrière	1916	≤ 1918
55498.10S	/	SOUILLY - La Warge > SOUILLY - Le Verjus	≥ 1915	≤ 1919
55498.05S	/	SOUILLY - Souilly Cousance Gare > BROCCOURT EN ARGONNE - Les Vraux	≥ 1918	≤ 1919
55498.06S	/	SOUILLY - Souilly Cousance Gare > DOMBASLE EN ARGONNE - Gare	≥ 1918	≤ 1919
55498.12S	/	SOUILLY – Trou de la Warche > SOUILLY - Le Verjus (supposé)	≥ 1918	≤ 1919

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Les chemins de fer français et la guerre.	Gallica.fr
Revue du génie militaire.	Gallica.fr
Historique du 5e régiment du génie (1914-1919) : campagne contre l'Allemagne. 1920.	Gallica.fr
Chemin de fer historique de la Voie Sacrée	Cfhvs.fr
La Grande guerre sur le front occidental. La ruée sur Verdun	Gallica.fr
Revue militaire française	Gallica.fr
Les chemins de fer de l'Est et la guerre de 1914-1918	Gallica.fr
Historique succinct des unités de voie de 0.60 : 68 ^e et 69 ^e régiments d'artillerie pendant la guerre 1914-1918	Gallica.fr
Commune de Souilly	Souilly.fr
Le Service de santé durant la Bataille de Verdun	Biusante.parisdescartes.fr
Photos	argonnaute.parisnante.fr
Carte de la région de Verdun, du Service Géographique de l'Armée datée du 21 juin 1918	Archives.marne.fr
Journaux des marches et opérations des corps de troupe	memoiredeshommes.fr

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.

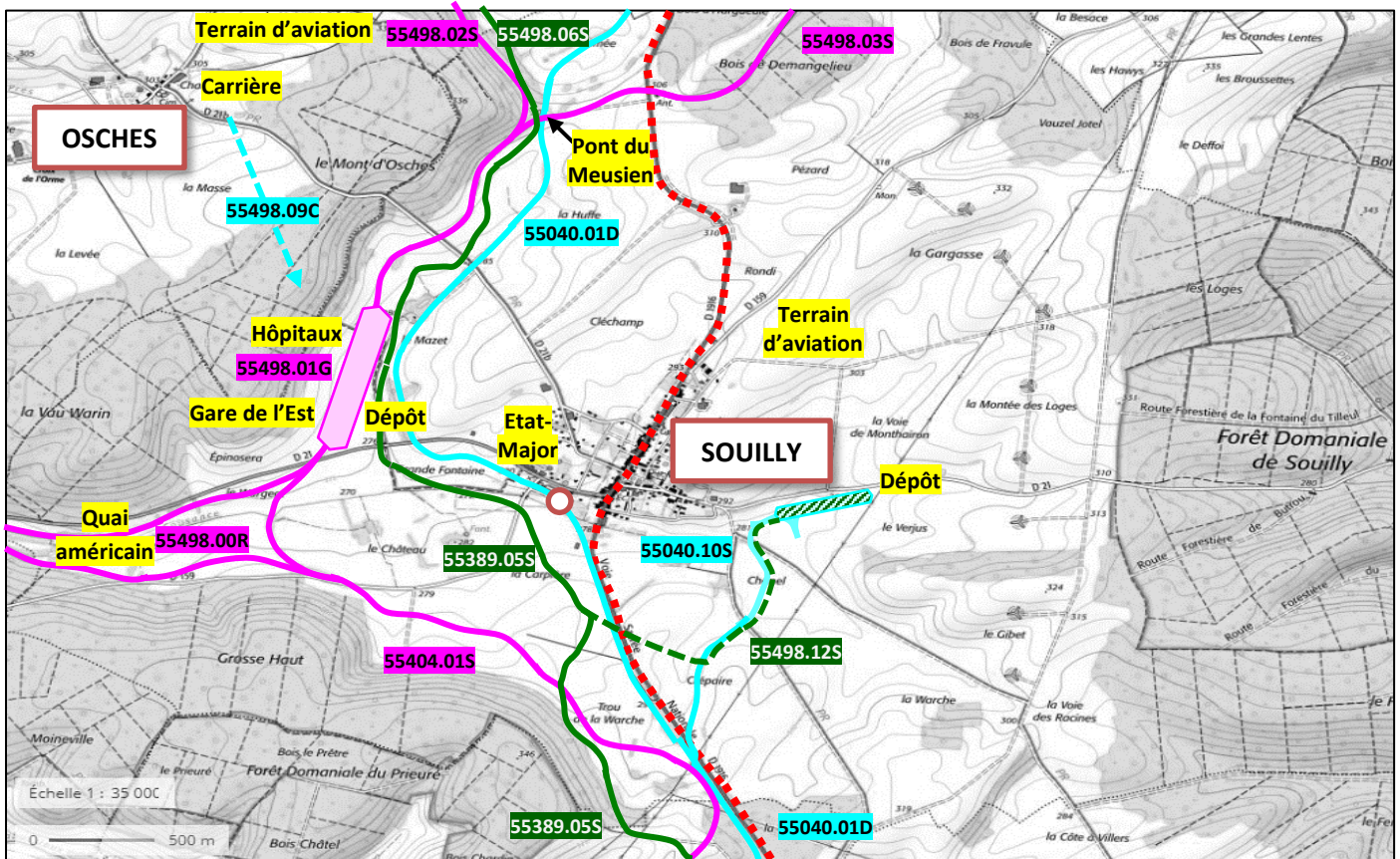


L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.
Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

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

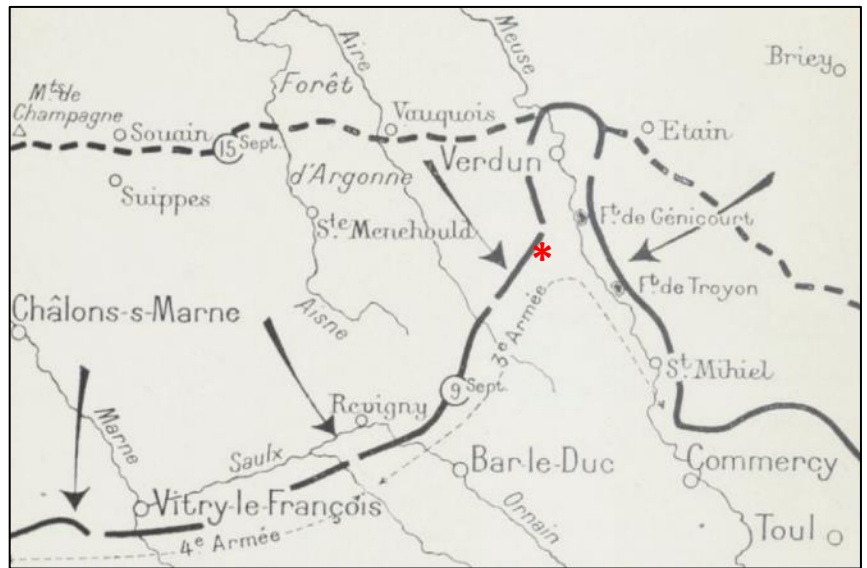


- Ecartement 60 cm abandonné (réseau militaire)
- - - Ecartement 60 cm supposé (réseau militaire)
- - - Ecartement 50 cm abandonné (réseau de chantier)
- Ecartement Métrique abandonné
- Faisceaux de voies Etroites abandonnés
- Ecartement Normal abandonné
- Faisceau de voies Normales abandonné
- Gare du Meusien
- - - Voie Sacrée

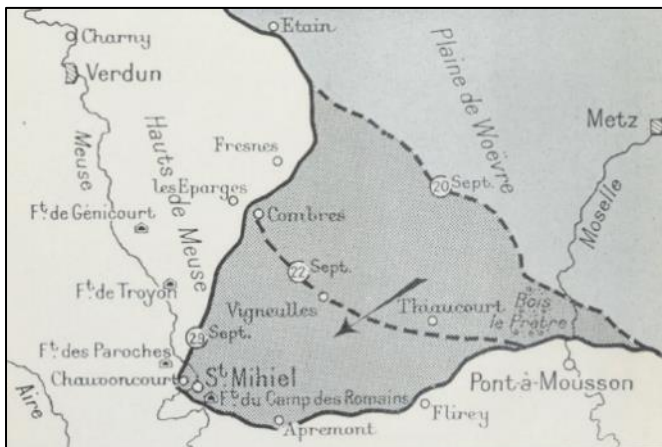
La présente fiche n'a pas vocation de retracer l'histoire du village de Souilly durant la Première Guerre mondiale. Son objectif est de présenter le réseau ferroviaire existant et créé durant le conflit. En raison de la présence des Américains sur le territoire Français à partir de l'été 1917 et de leur présence à Souilly, cette fiche est rattachée au lot de fiches USEC dédiées aux aménagements réalisés par le Corps Expéditionnaire Américain.

BREF HISTORIQUE

Au début du mois de septembre 1914, le village de Souilly¹ est sous la menace de l'Armée allemande. Celle-ci cherche à encercler Verdun afin de neutraliser la puissante forteresse. Par l'Est, l'ennemi arrive sur la rive droite de la Meuse. Par l'Ouest, après avoir franchi la Meuse au nord de Verdun et contourné l'Argonne, l'armée allemande arrive sur la route de Bar-le-Duc à Verdun. Celle-ci n'est pas franchie et la victoire française de la Marne fait reculer l'ennemi jusqu'en Argonne.



Ci-dessus en trait plein, le front au 9 septembre ; en tirets, le front au 15 septembre. L'astérisque rouge indique approximativement l'emplacement du bourg de Souilly.



Ci-contre, la formation du saillant de Saint-Mihiel au 20, 22 et 29 septembre 1914.

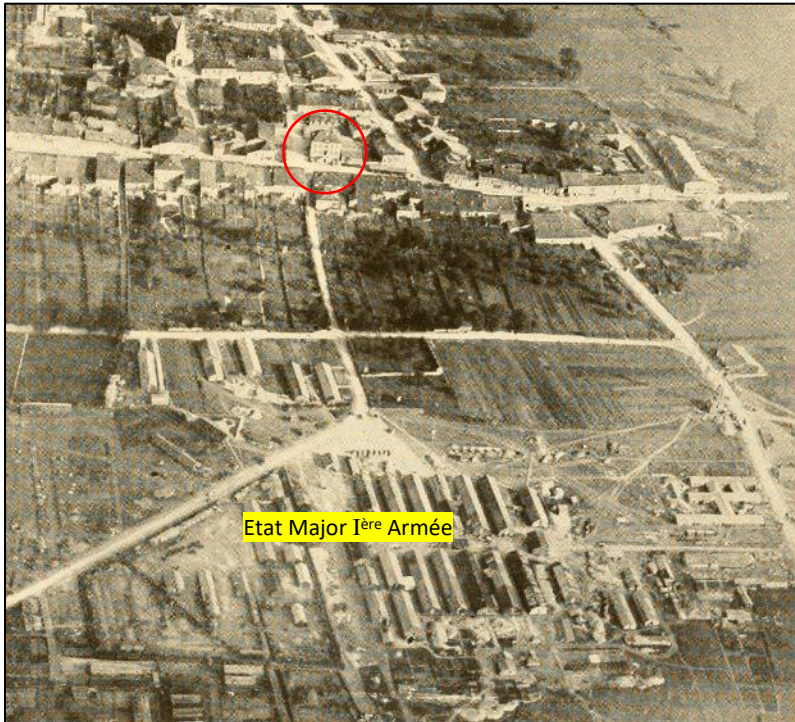
Au sud, le saillant de Saint-Mihiel se forme à partir du 20 septembre 1914. La ville est prise le 25 et le front se stabilise le 29. Il conservera cette position jusqu'à l'automne 1918 et la victoire franco-américaine. Verdun perd ses axes de communication avec le Sud par la vallée de la Meuse. Au Nord-Ouest, c'est la bataille de l'Argonne. Les axes de communication avec Verdun sont sous le feu de l'ennemi. Seul l'axe de communication depuis Bar-le-Duc via Souilly reste « praticable ».

Le 21 février 1916, débute la bataille de Verdun. Souilly devient alors une ville de garnison et une tête de ligne importante. Le village accueille jusqu'à 10 000 personnes. On y trouve un hôpital de campagne et un camp de prisonniers. Au Nord-Est du bourg, un terrain d'aviation est créé. Le 25 février 1916, la II^{ème} Armée installe son Quartier Général dans la mairie. Quatre généraux français et un Américain vont s'y succéder : PETAIN, NIVELLE, GUILLAUMAT et HIRSCHAUER. Le Général PERSHING, commandant la I^{ère} Armée américaine, s'y installe le 21 septembre 1918 jusqu'à la fin du conflit.



¹ 561 habitants au recensement de 1911.

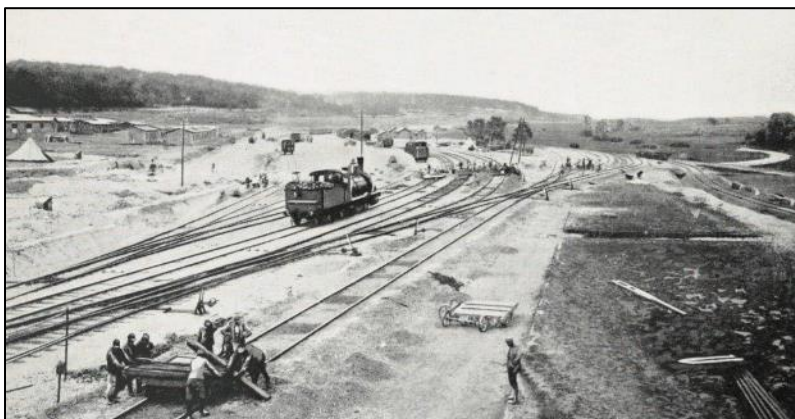
U.S. Expeditionary Corps



Outre la mairie (cercle rouge ci-contre), la 1^{ère} Armée occupe les terrains situés au nord de la gare du Meusien.



Ci-contre, le terrain d'aviation de Souilly, situé au Nord-Est du bourg. Il peut recevoir jusqu'à 80 appareils. Un autre terrain était situé au Nord-Ouest, sur la commune voisine d'Osches. La large route visible à gauche est la Voie Sacrée. Le bois visible au fond est celui de Demangelieu.



Comme nous allons le voir, Souilly va devenir une tête de ligne importante pour les réseaux à écartement normal, métrique et de 60 cm.

Ci-contre, la gare de l'Est en construction, sur la ligne n°6 bis, par le 5^{ème} Régiment du Génie français.

Lien Street View : <https://goo.gl/maps/Mof8Qtzy5VrCJhse6>

LES RESEAUX FERROVAIRES DE SOUILLY

Le Meusien (Varinot)

Le village de Souilly est desservi par le rail en 1895, lors de la mise en service de la section de Beauzée à Verdun² du réseau à voie métrique du *Meusien*³. Avec la Voie Sacrée, elle a été un atout essentiel, mais oublié, de la Grande Guerre. En 1919, le *Meusien* est rendu à ses propriétaires qui, le préférant aux indemnités de guerre, demandent que le réseau soit restitué dans son état d'avant 1914. Le trafic voyageur cesse en 1927 et toutes les lignes ferment en 1936.



La gare du Meusien

La Compagnie de l'Est



Au nord de la commune, à une dizaine de kilomètres, on trouve la ligne n°4 de la *Compagnie de l'Est*, reliant Châlons-sur-Marne à Conflans-Jarny et plus précisément la section d'Aubréville à Verdun mise en service le 14 avril 1870. Cet axe⁴ qui reliait Paris à Metz en double voie est toujours en service, mais en voie unique aujourd'hui.

A l'est, un peu plus proche, on trouve la ligne n°19 de la même compagnie reliant Lérrouville à Sedan et plus précisément la section de Lérrouville à Verdun, mise en service le 28 novembre 1874. Cet axe⁵, initialement à double voie, est en grande partie déposé.

En traits épais, les chemins à voie normale de la Cie de l'Est.

En traits fins, le réseau à voie métrique du Meusien.

² Les autorités militaires se sont longtemps opposées à l'établissement d'une voie ferrée entre Bar-le-Duc et Verdun !

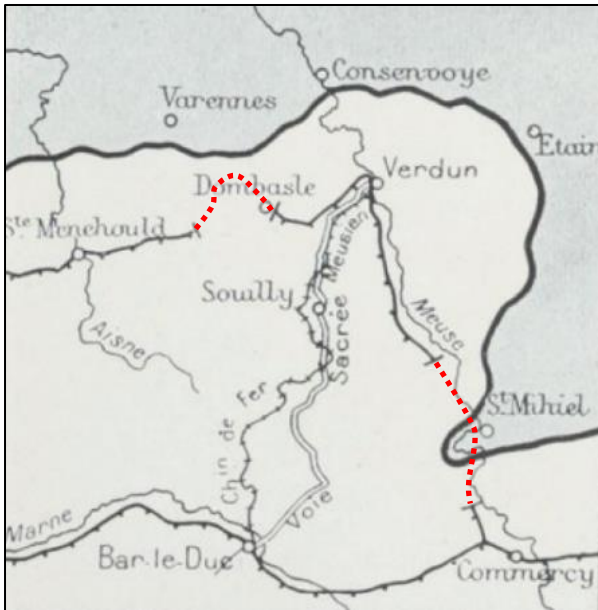
³ Ce réseau a été mis en service à partir de 1878 par les *Chemins de fer d'Intérêt Local de la Meuse*, puis à partir de 1888 par la *Compagnie Meusienne de Chemins de fer (CM)*. Après 1922, le réseau est repris par la *Société Générale de chemins de fer économiques (SE)*. Une première ligne est ouverte entre Revigny-sur-Ornain et Hironville entre 1878 et 1881. Elle est la première à fermer en 1929. Elle est suivie par une ligne de Revigny-sur-Ornain et Triaucourt entre 1879 et 1880, puis par la ligne de Bar-le-Duc à Clermont-en-Argonne en 1891. En 1893, ces deux branches sont reliées par un barreau entre Rembercourt-aux-Pots et les Merchines. Après l'ouverture de la branche de Beauzée à Verdun, une dernière branche est mise en service en 1912 entre La-Vaux-Marie et Pierrefitte-sur-Aire. La ligne de Bar-le-Duc à Verdun est baptisée le « Varinot », en hommage à Charles VARINOT (1833-1891), son concessionnaire de 1888 à 1891.

⁴ Ligne SNCF n°085 000 de Saint-Hilaire-au-Temple à Hagondange.

⁵ Ligne SNCF n°088 000 de Lérrouville à Pont-Maugis.

LE MEUSIEN DURANT LE CONFLIT

1914 – Début du conflit

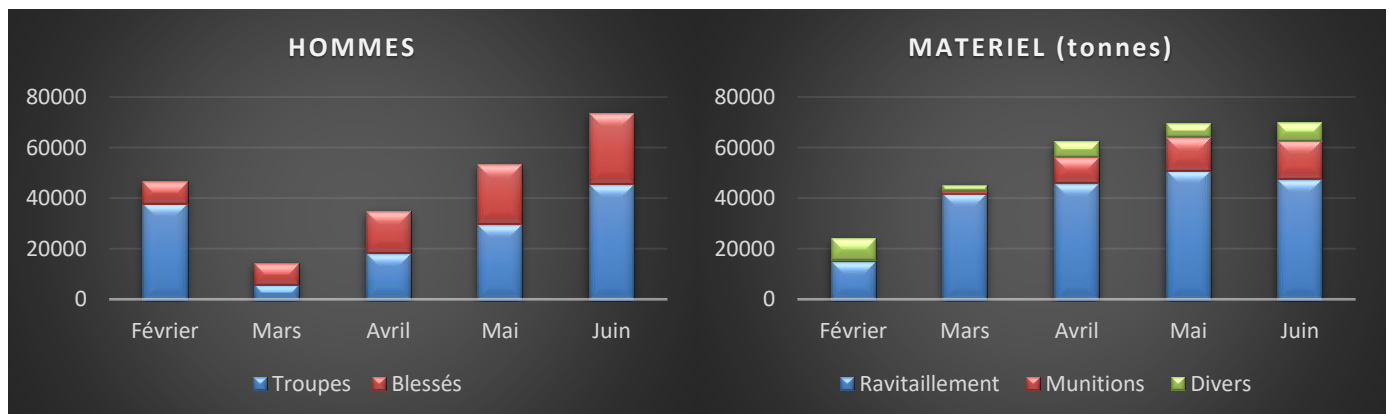


En septembre, la prise de Saint-Mihiel au sud de Verdun a pour effet de neutraliser la ligne de Lérouville à Verdun. Au nord, entre Aubréville et Dombasle, la ligne est sous le feu de l'artillerie allemande positionnée en Argonne, imposant des circulations de nuit. Reste le *Meusien*, mal doté en installations et en matériel, qui n'a qu'un rendement journalier maximum de 400 tonnes. C'est pourtant lui qui va permettre de sauver Verdun en attendant la mise en place de la noria de camions de la Voie Sacrée, et celle un peu plus tardive de la mise en service de la ligne n° 6 bis.

Le front en 1914. Les tracés en pointillés rouges indiquent les sections neutralisées ou sous le feu de l'ennemi.

1915 – Renforcement du Meusien

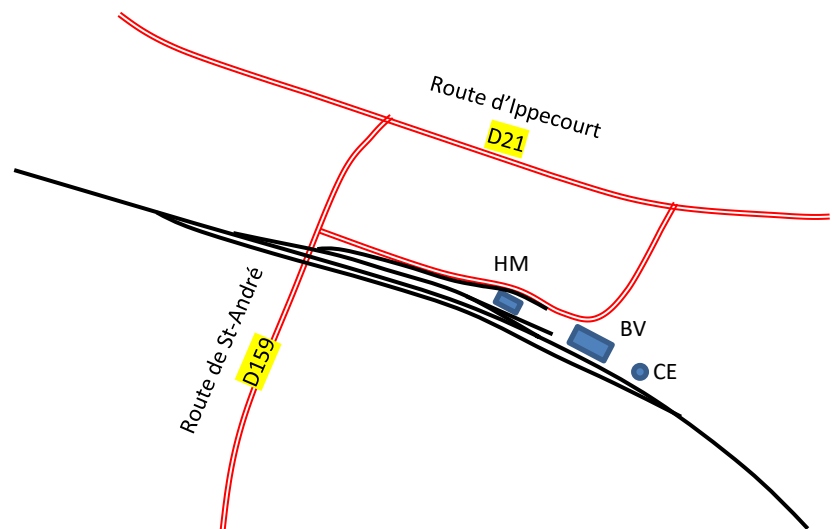
Après avoir un temps envisagé sa mise à l'écartement normal, des travaux sont réalisés pour intensifier les circulations : renforcement des rails (jusqu'à 28 kg/m) des traverses et du ballast, allongement des croisements en gare, extension notable des installations de transbordement à Bar-le-Duc, construction de 10 nouveaux croisements. En octobre 1915, un programme est élaboré avec pour objectif un tonnage journalier de 2 000 tonnes et le transport de 3 000 hommes mais seules les installations de transbordement de Revigny-sur-Ornain et la réfection de la voie jusqu'à Rembercourt-aux-Pots sont réalisées. Durant ces travaux, un objectif journalier de 1 600 tonnes de ravitaillement et de 1 500 voyageurs est fixé.



Les graphiques ci-dessus présentent le rendement du Meusien entre février et juin 1915.

La gare historique du Meusien

Nous ne disposons pas de plan de la gare de Souilly avant et pendant le conflit. Néanmoins, la vue aérienne de 1932 et les cartes postales d'époque permettent de retracer approximativement le plan des voies. La gare ne semble pas avoir bénéficié d'aménagements importants, tout au plus peut-on citer l'allongement de la voie de croisement et peut-être la pose d'une voie sur la façade nord (côté cour) de la halle marchandise.



HM : halle marchandises, BV : bâtiment voyageurs, CE : château d'eau.

Attention ce plan peut comporter des erreurs.



La gare de Souilly photographiée a priori au tout début du conflit. Il est à noter que l'on retrouve cette photo avec au moins trois légendes différentes :

« La Grande Guerre 1914-1915 »

« La Grande Guerre 1914-16 »

« La Grande Guerre 1914-1918 »



Rare photo datant du début du XX^{ème} siècle.

U.S. Expeditionary Corps



La gare photographiée le 28 juin 1917, avec à l'arrière du wagon plat, un wagon tombereau et deux wagons couverts. Ceux-ci stationnent sur la voie nord de la halle marchandise.



La gare dispose d'un vaste terrain entre la route d'Ippécourt et les voies, qui sert pour le stockage des marchandises. De nombreux bâtiments y sont installés.

Ci-contre, photo prise le 3 mars 1916 légendée « Ravitaillement à la gare ».



Ci-contre, photo prise le 13 mars 1916 légendée « Chargement de pain à la gare ».

U.S. Expeditionary Corps

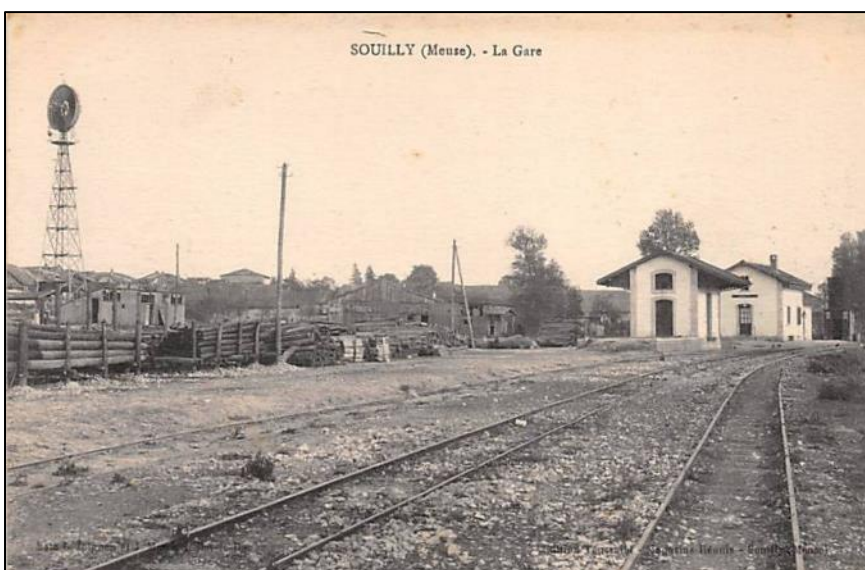


La gare après le conflit. Il existe quelques différentes qui permettent de dater certaines photos : après 1918, la plaque sur le pignon semble être émaillée alors qu'avant, le nom était gravé dans la pierre. D'autre part, elle semble avoir été repeinte.

A gauche, l'éolienne Bollée modèle n°3 d'environ 25 mètres de haut. Commandée en 1899, elle a été construite en 1901 et 1902. Elle était destinée à pomper de l'eau potable pour les habitants et peut-être aussi pour les locomotives. Elle a été restaurée et reste l'un des rares exemplaires encore visibles de nos jours.



La gare photographiée en direction de l'Ouest, côté latrines et salle d'attente.



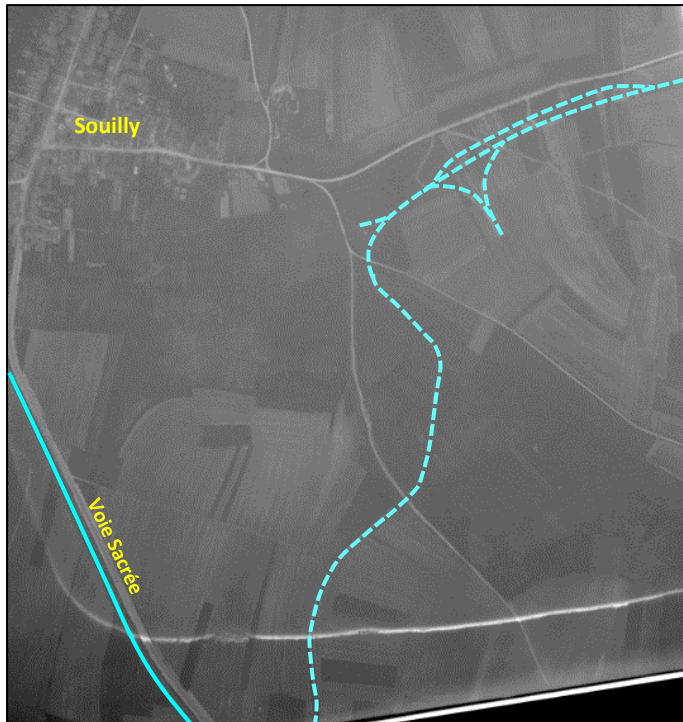
La gare photographiée depuis le passage à niveau de la D159 (ex IC59). A noter le stock de matériaux à gauche, peut-être issus du démantèlement des camps. Cette photo a été prise après le conflit et la voie côté cour semble avoir été déposée.

Lien Street View : <https://goo.gl/maps/Ero9juFxy3VUCDL66>

Parallèlement, l'élargissement de la route de Bar-le-Duc à Verdun traversant Souilly débute. L'objectif est de permettre la circulation continue de deux files de véhicules. Dès le mois de mars 1915, on l'empierre et l'élargit à 6 mètres puis à 8 mètres. On va lui confier principalement le transport des troupes et des munitions ; le *Meusien* conservant le ravitaillement en vivres et matériels, et le transport des blessés dans ses wagons vides au retour. Elle deviendra la *Voie Sacrée*⁶.



Le dépôt militaire du Meusien



Certaines cartes historiques indiquent une seconde station sur le réseau métrique du *Meusien*, située à l'Est du bourg. Plutôt qu'une gare, il s'agit d'un dépôt militaire desservi par le rail, depuis un embranchement situé au nord du bois de la Warge. Cette station aurait été construite entre fin 1915 et mars 1916, pendant les travaux d'améliorations du *Meusien*.

Ci-contre, superposition des voies sur la vue aérienne IGN de 1931. A noter le Y de retournement des machines. La ligne principale du *Meusien* est à gauche en trait plein, parallèle à la Voie Sacrée.



Ci-dessus, une rare vue aérienne sur laquelle on aperçoit le Y de retournement à gauche. Le bourg de Souilly est hors-champ en bas et le dépôt hors-champ à gauche.

⁶ Actuelle D1916.

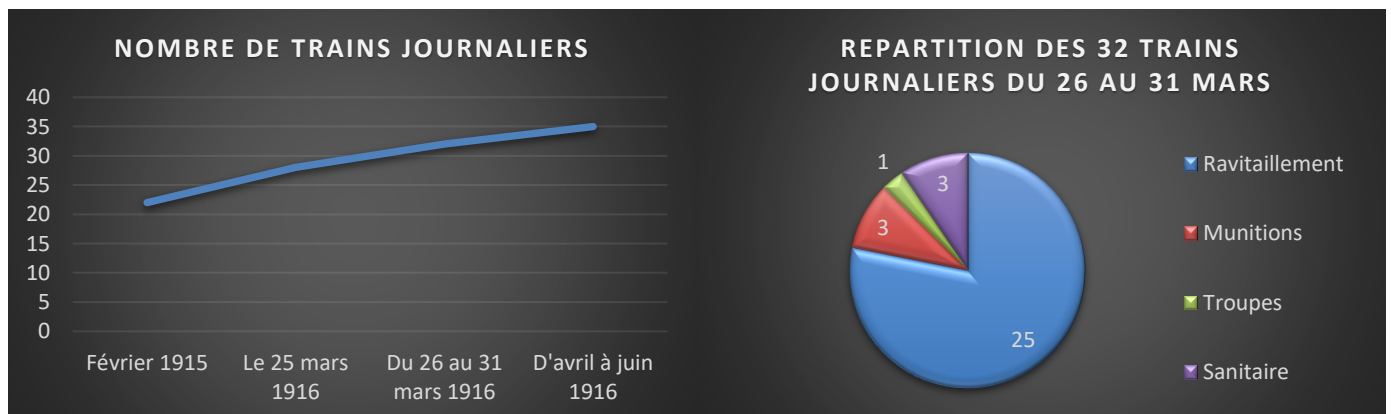
La photo ci-contre est légendée « Souilly – 13 mars 1916 – Construction d'une ligne de chemin de fer ». Elle pourrait avoir été prise le long de la route d'Ippécourt, non loin de la gare du Meusien. Mais il pourrait également s'agir de la construction de l'embranchement du dépôt militaire situé à l'est du bourg.



Sur la vue aérienne ci-contre (1939), on aperçoit les traces d'un raccordement en triangle décalé qui correspondrait peut-être à une liaison Decauville venue de la ligne d'Evres, présentée page 23. En effet, on suppose que ce dépôt devait permettre des échanges et transbordements entre le réseau métrique et le réseau stratégique à voie de 60 cm.

1916-1918 – Le renfort de la ligne 6 bis

Même si la capacité de transport du *Meusien* a été pratiquement doublée, elle reste cependant insuffisante. C'est pourquoi sera mise en service la ligne à voie normale n°6 bis décrite ci-après. Elle aura les mêmes fonctions que le *Meusien* mais, pour éviter des ruptures de charge entre réseau métrique et réseau normal, le rapatriement des blessés se fera désormais par la 6 bis.

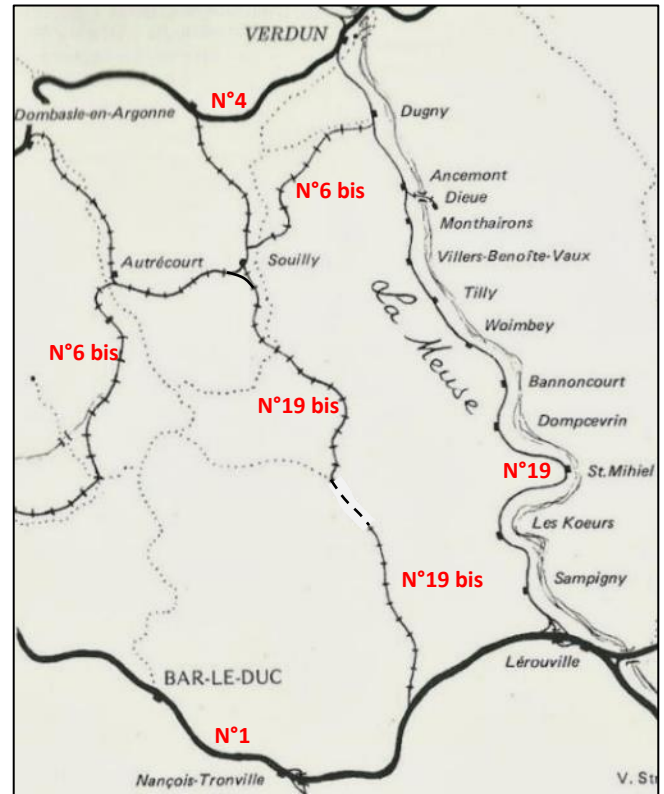


Les graphiques ci-dessus présentent les circulations sur le Meusien.

LE RESEAU DE LA C^{IE} DE L'EST

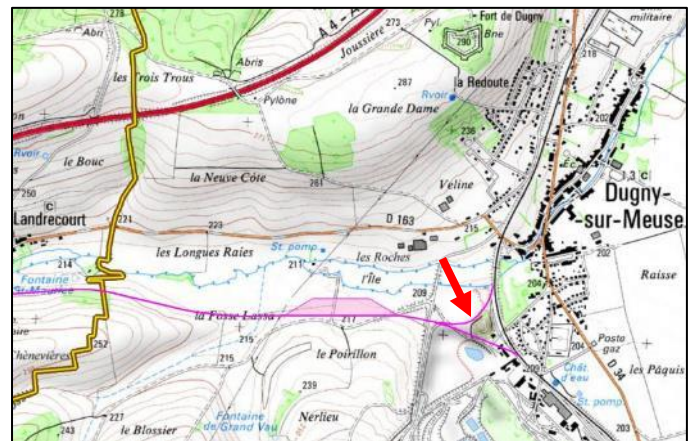
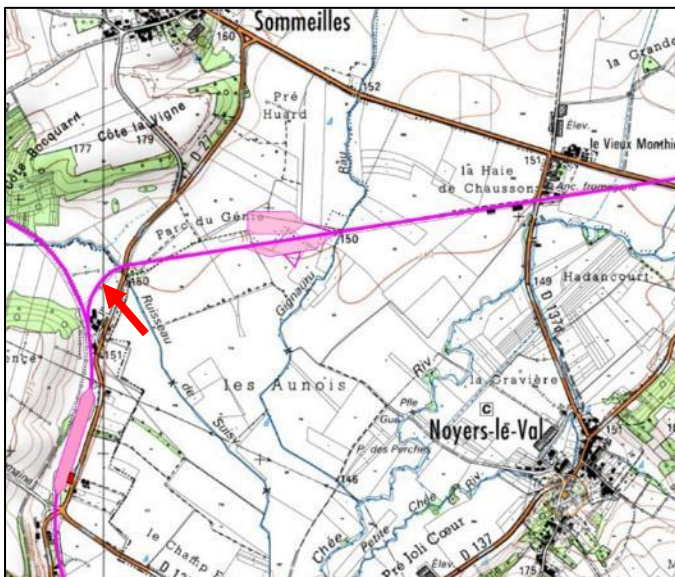
1916 – La ligne n°6 bis

En 1914, comme indiqué précédemment, la ligne n°4 est sous le feu de l'ennemi et la ligne n°19 est neutralisée. On étudie le tracé d'une nouvelle ligne à voie normale – la future n°6 bis – entre le secteur de Revigny et Dugny ou Baleycourt, passant par Souilly. Le projet de ligne à voie normale n°6 bis, longue de 60 km, est relancé en janvier 1916. Le 5^{ème} Régiment du Génie débute les travaux le 10 mars aux deux extrémités : gare de Sommeilles-Nettancourt (pk 0.000) et Dugny-sur-Meuse⁷ (pk 60.166). Le 17 mai, la section est mise en exploitation de Sommeilles-Nettancourt à Fleury-sur-Aire (pk 32.200). La gare de Souilly (pk 45.000), dite *Gare de l'Est* du nom de la Compagnie, est atteinte le 7 juin. La soudure des deux tronçons est effectuée le 9 juin. La mise en service de la totalité de la ligne a lieu le 20 juin. Le trafic quotidien atteint 69 trains.



La carte ci-contre présente les réseaux autour de Souilly.

- lignes n°1 et n°4 de la C^{ie} de l'Est ;
- ligne n°19 de la C^{ie} de l'Est ;
- lignes n°6 bis, n°19 bis et embranchements ;
- réseau du Meusien.



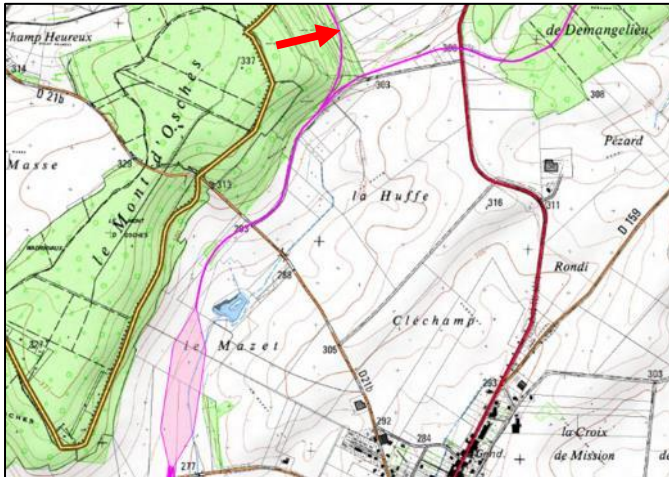
↑ Raccordement de la ligne 6 bis à la ligne de Lérerville à Verdun, au sud de Dugny-sur-Meuse.

← Raccordement de la ligne 6 bis à la ligne de Revigny à Sainte-Menehould, au nord de la gare de Sommeilles-Nettancourt.

⁷ A cette extrémité, pour alimenter le chantier, le matériel et le ballast proviennent de la dépose de la deuxième voie de la ligne de Lérerville à Verdun, entre Ancemont et Bannancourt.

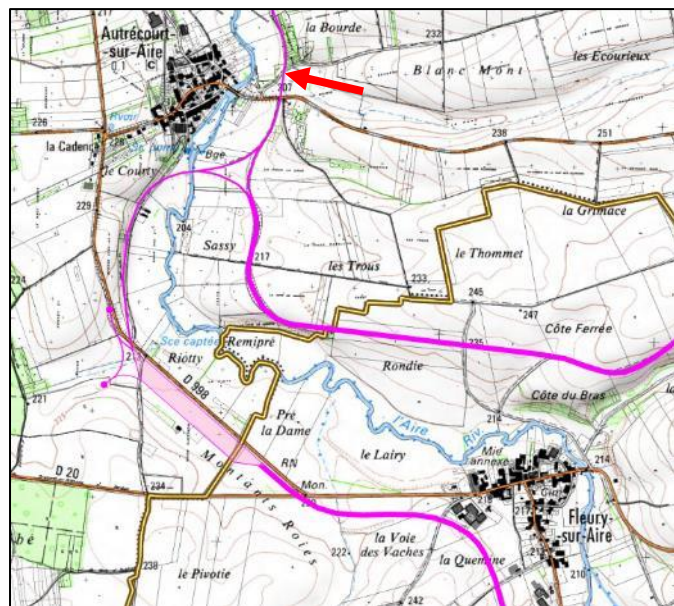
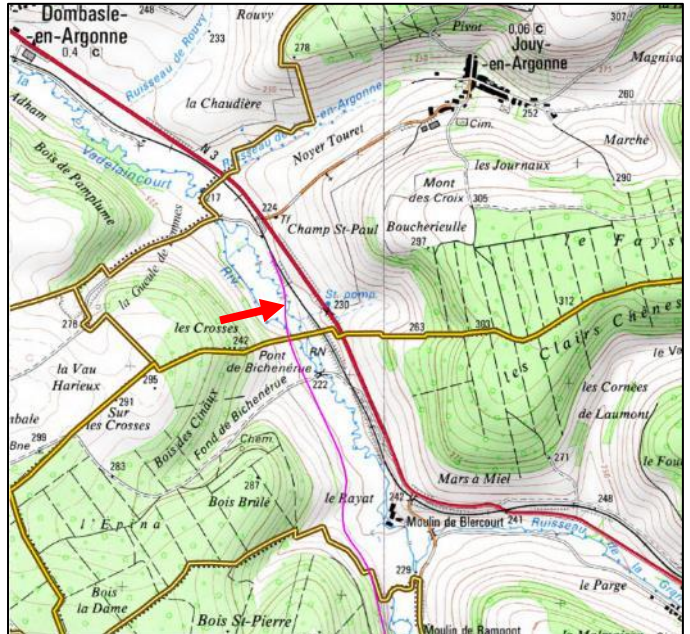
Deux embranchements sont créés :

- ✓ Un de 13 km de Souilly (pk 46.700) à Vadelaincourt, débuté le 18 mars et mis en le 21 juin 1916, prolongé par la suite pour se raccorder à la ligne de Sainte-Menehould à Verdun, au sud de Dombasle-en-Argonne.
- ✓ Un de 12 km d'Autrécourt-sur-Aire à Froidos, débuté le 10 juin et mis en service le 25 septembre, prolongé entre le 10 juin et le 25 septembre 1917, jusqu'à Clermont-en-Argonne.

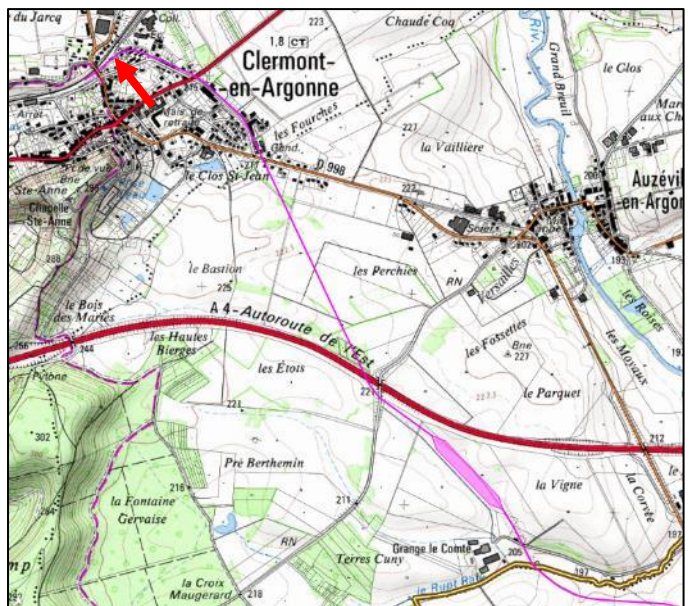


↑ Raccordement de l'embranchement au nord de la gare de Souilly (dite bifurcation d'Osches)...

... se raccordant à la ligne de Sainte-Menehould à Verdun, au sud de Dombasle-en-Argonne. →

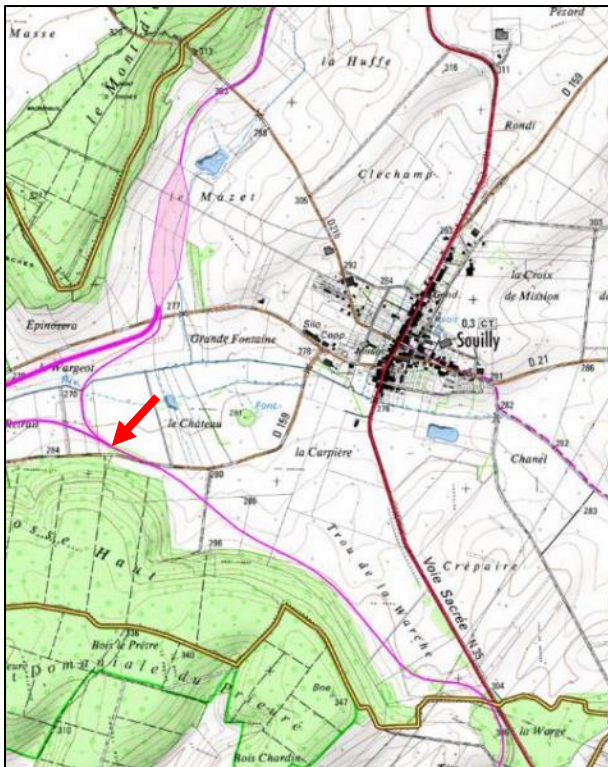


Raccordement de l'embranchement au sud-est d'Autrécourt-sur-Aire...



... se raccordant à la ligne de Sainte-Menehould à Verdun, à Clermont-en-Argonne.

1917 – La ligne n°19 bis, le renforcement du réseau et le concours américain



La ligne 6 bis est doublée entre Sommeilles-Nettancourt et Souilly. Outre les prolongements des embranchements, on débute en novembre la construction d'une nouvelle ligne, dite 19 bis. Partant de la gare d'Ernecourt-Loxéville, sur la ligne 1 de Paris à Strasbourg⁸, ce tronçon est destiné à doubler la ligne neutralisée à Saint-Mihiel. Il doit se raccorder à la gare de l'Est de Souilly. Seuls 17,5 km sont posés de Loxéville à Pierrefitte-sur-Aire et 14 km de Souilly à Courouvre. La soudure entre Pierrefitte-sur-Aire et Courouvre n'a jamais été réalisée ; la liaison de Lérouville à Verdun ayant été remise en service entretemps. Néanmoins, la ligne est utilisée pour la reprise de Saint-Mihiel.

A partir de décembre 1917, le 13^{ème} régiment du Génie américain va mettre en service environ 50 machines de traction entre Sommeille-Nettancourt et Verdun.

Ci-contre, raccordement de la ligne 19 bis. A noter le franchissement de la Cousance sur un pont (voir fiche IPVD n°[55498.05R](#)).

Réseau éphémère, la ligne 6 bis et ses embranchements sont rapidement déposés au tout début des années 1920⁹. Il en est de même de la ligne 19 bis inachevée.

La gare de l'Est

La 9^{ème} Compagnie du 5^{ème} Régiment du Génie français débute le chantier de la gare à partir du 4 mai 1916. Le 4 juin, le terrassement est livré jusqu'à l'extrémité Nord, soit trois jours après le début du prolongement jusqu'au raccordement d'Osches. La pose des voies est réalisée du 10 au 15 juin. Le 26 juin, la gare dispose de 2 voies de chantier, 2 voies principales et d'une voie de gare. Jusqu'au 20 septembre, la 9^{ème} Compagnie va procéder aux extensions et parachèvements : mise en service d'un réservoir d'eau de 30 m³, création d'un faisceau de 3 voies avec voie de tiroir, création d'un quai empierré, construction d'une cour de débord avec la voie de tiroir le long de la route de Souilly à Ippécourt. La voie est également doublée entre la sortie Nord de la gare à la bifurcation d'Osches.

Nous disposons de deux plans¹⁰ de la Gare de l'Est, ainsi que plusieurs photos prises par les photographes du Signal Corps¹¹ américain.

⁸ Ligne SNCF n°070 000 de Paris-Est à Strasbourg-Ville.

⁹ 1^{er} août 1921 : adjudications portant sur la dépose, pose et ballastage de voies et d'appareils nécessaires à la suppression des installations militaires. Décret du 20 mars 1922 paru au Journal Officiel du 2 avril 1922.

¹⁰ Une voie stratégique de 60 cm et la ligne du *Meusien* passaient à l'est mais nous n'avons pas les plans de ces réseaux aux abords de la gare.

¹¹ Corps des Transmissions.

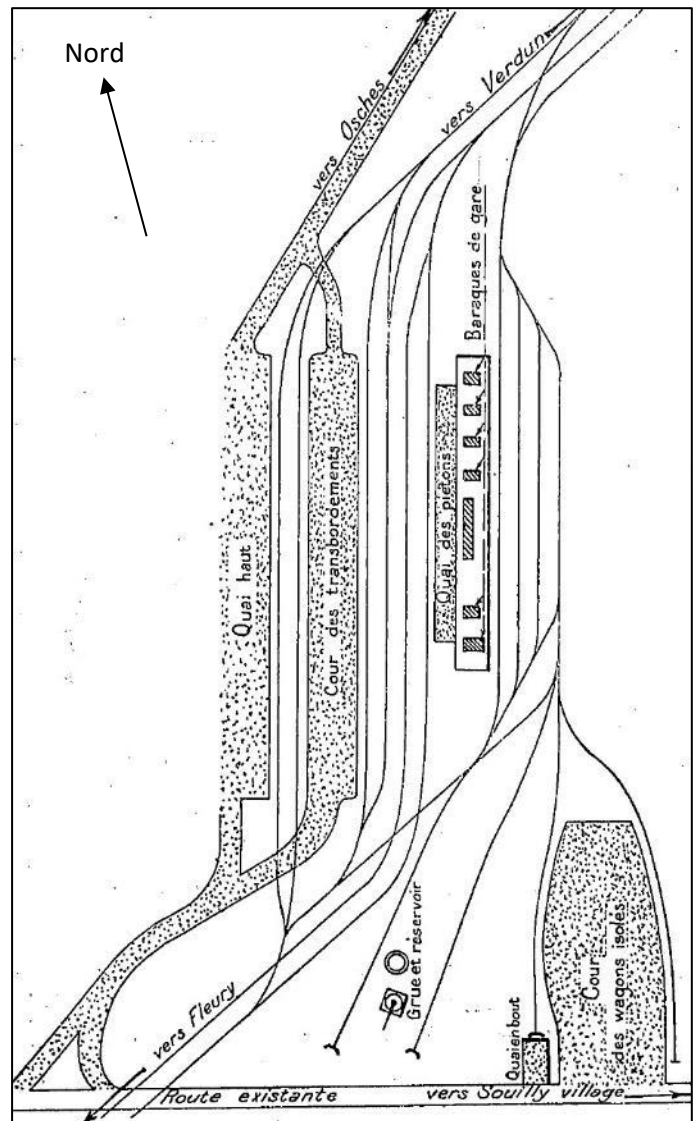


Trois photos datées du 1^{er} janvier 1919 permettent de reconstituer une vue panoramique depuis le réservoir en direction du Nord. Ces trois vues sont présentées individuellement page suivante.



Ci-dessus en mai 1916, construction du mur de soutènement du quai haut par le 5^{ème} Régiment du Génie français. Ce mur est en béton et repose sur une fondation de 1 m de large. Il a une épaisseur moyenne de 30 cm sur une longueur de 450 m et est surélevé de 1 m par rapport à la voie. Ce mur va permettre de retenir un quai empierré de 400 m de long sur 12 m de large.

Ci-contre, le plan de la gare de l'Est.



U.S. Expeditionary Corps

Ci-contre, on aperçoit les bâtiments de l'ancien HOE4B français dans lesquels le personnel des hôpitaux d'évacuation n°6 et 7 s'est installé en août 1918.



Ci-contre, la flèche rouge pointe le quai haut.



La trace claire pointée par la flèche jaune correspond à la plateforme ferroviaire du Meusien.



U.S. Expeditionary Corps

Ci-contre vers le 1^{er} novembre 1918, le quai haut face aux hôpitaux d'évacuation. La photo montre des prisonniers allemands brancardiers au premier plan et un train hôpital français.



Ci-contre le 1^{er} janvier 1919, camions du quartier général chargés de vivres sur le quai haut, auparavant utilisée pour l'embarquement et le débarquement des blessés vers et depuis les hôpitaux d'évacuation. Il pourrait s'agir du matériel de l'hôpital chargé dans les camions à destination d'un dépôt de récupération (salvage).



La gare photographiée en direction du Sud, depuis les hôpitaux d'évacuation.



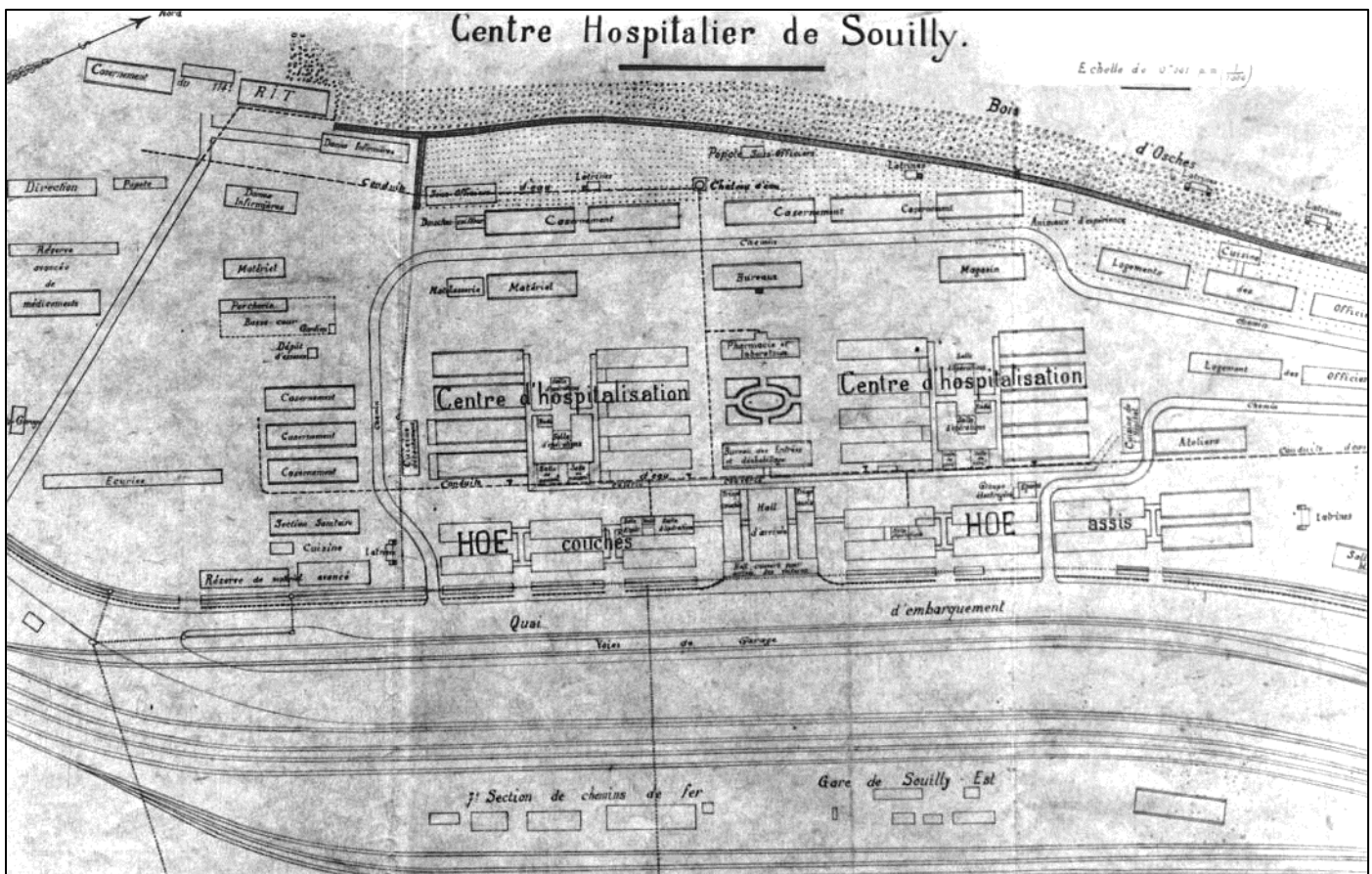
Les hôpitaux d'évacuation

La logistique apportée par les Américains va essentiellement être sanitaire :

- Le 24 août : arrivée de l'hôpital d'évacuation n°7. L'unité est déplacée à Saint-Juvin le 6 novembre 1918 ;
- Le 25 août : arrivée de l'hôpital d'évacuation n°6 ;
- Le 29 août : arrivée du service d'ambulance n°521 ;
- 6 septembre : arrivée du service d'ambulance n°530 ;
- 13 septembre : arrivée de la compagnie d'ambulance d'évacuation n°2.

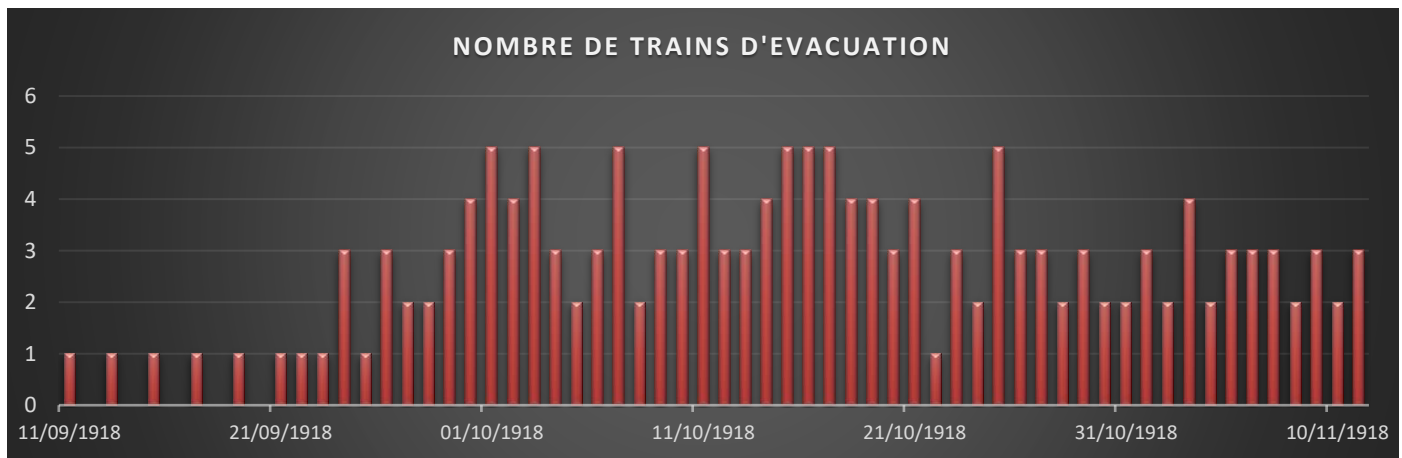
Les hôpitaux d'évacuation américains n°6 et n°7 se sont partagé les installations de l'hôpital ordinaire d'évacuation français (H.O.E.) n°4B qui œuvra à Souilly du 24 octobre 1916 au 26 août 1918. Les hôpitaux américains ont une capacité de 2 400 lits. Durant le conflit, le n°6 a accueilli 33 212 patients, dont 22 174 durant l'offensive Meuse-Argonne. Le n°7 a accueilli 50 252 patients, dont 18 791 durant l'offensive Mesure-Argonne.

Selon les Américains, l'hôpital est le mieux installé et le mieux équipé de tous ceux qu'ils ont utilisé ! Ils n'ont dû ajouter que quelques bâtiments et tentes supplémentaires au plus fort de l'offensive et une fois passé octobre 1918, la plus grande partie des lits est occupée par les victimes de la grippe espagnole qui occasionne de nombreux décès parmi les soldats et le personnel.



Ci-dessus, plan du centre hospitalier avant l'arrivée des Américains. Il permet également de montrer une partie des voies posées.

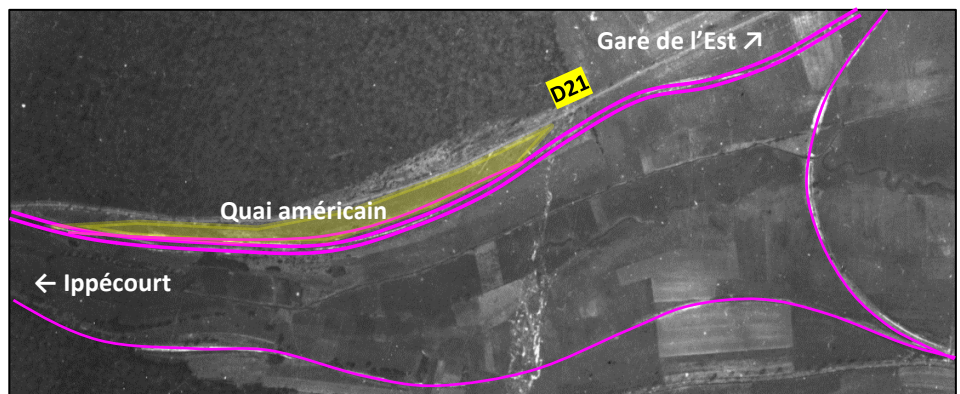
Les archives américaines sont très bien documentées et permettent de connaître précisément le nombre de trains d'évacuation sanitaires qui sont partis de Souilly, durant la présence des Américains.



Le graphique ci-dessus indique le nombre journalier de trains d'évacuation américains au départ de Souilly, entre le 11 septembre et le 11 novembre 1918. Ces trains étaient régulés depuis la gare de Saint-Dizier.

Le quai américain

A environ 1 km au Sud-Ouest de la gare de l'Est, entre la route d'Ippécourt (actuelle D21) et la Cousance, le 13^{ème} régiment du Génie américain (13th Engineers) a aménagé un quai de 400 m. Cette zone avait été pressentie comme emplacement pour la gare de l'Est en 1916, mais il y avait trop peu de place et trop de pente. L'endroit a servi d'abord au train-parc du 5^{ème} régiment du Génie français pendant la construction de la gare de l'Est. C'est probablement de cette époque que date la voie de garage, puis de cour pour le parc de l'artillerie et pour l'ALVF.



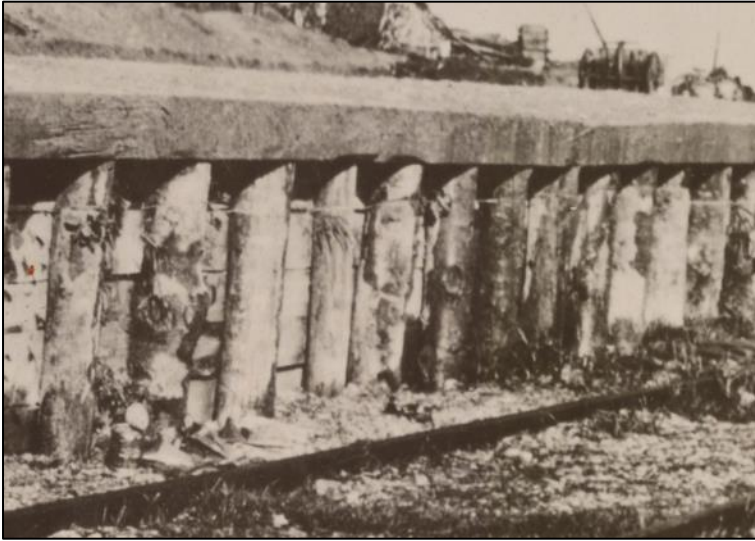
Vue aérienne IGN 1939



Le quai construit par les Américains permet le déchargement et chargement des équipements du Génie, de l'artillerie lourde, etc. Le train du général PERSHING y stationne quand il vient à Souilly. Il sert également au regroupement et au chargement des équipements de récupération (salvage) et à l'embarquement des prisonniers de guerre vers l'arrière.

Ci-contre en octobre 1918, le quai et la voie de garage. Les deux voies de la ligne n°6 bis sont à droite.

U.S. Expeditionary Corps



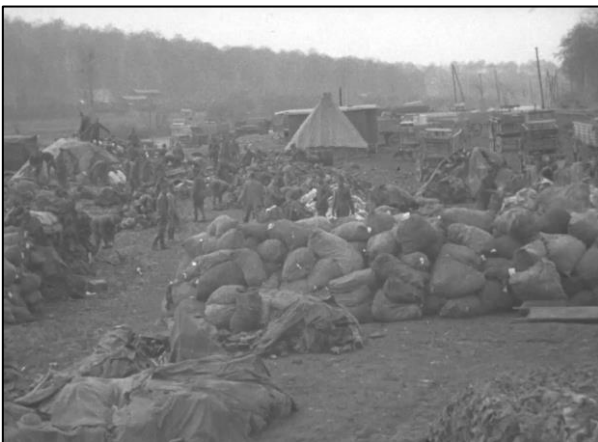
Gros plan sur le quai permet de voir qu'il est constitué de rondins de bois et de planches, contrairement au quai en béton de la gare de l'Est.



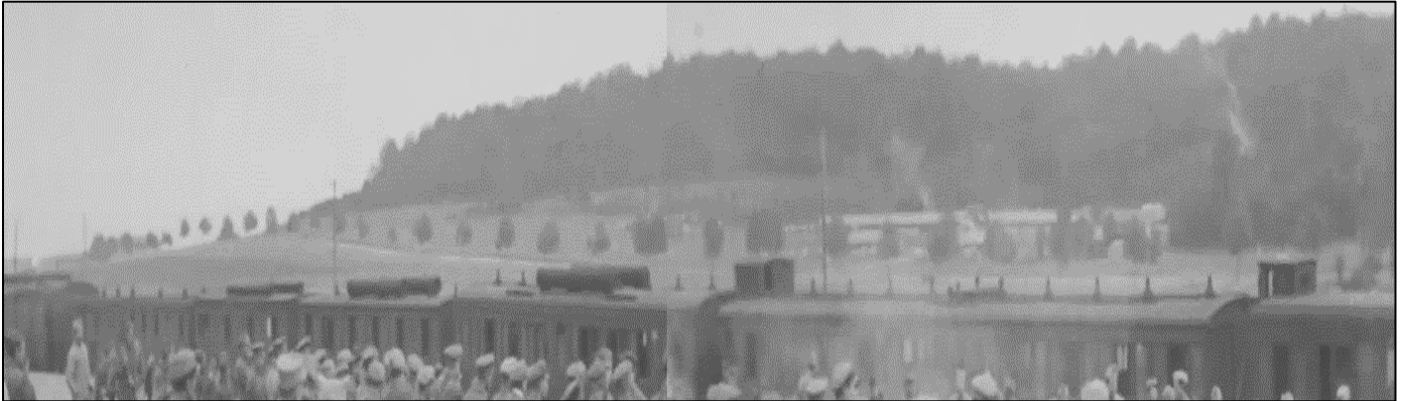
Ci-contre, de gauche à droite, le 1^{er} Lieutenant HUGHES, M. HOSTELLER, le major général James W. MC ANDREW, et le secrétaire à la guerre Newton D. BAKER descendent d'un train. En raison de la censure, la photo n'est pas datée.

Cette photo prise à Souilly pourrait être localisée non loin du quai américain.

Ci-contre après l'Armistice, tri et chargement d'équipements de récupération (chaussures, vêtements,...) effectué par des prisonniers allemands.



Ci-contre, la zone de stockage vue en direction de l'Ouest. La route est visible en haut, à droite. Les voies ferrées, non visibles, sont à gauche.



Ci-dessus le 29 septembre 1918, après deux jours au camp de prisonniers, des officiers et des soldats allemands vont être transportés vers l'arrière. A l'arrière-plan de la photo sur la gauche, on aperçoit l'actuelle route départementale D159, bordée d'arbres.



Ci-contre le 2 octobre 1918, les hommes de la 50^{ème} compagnie d'escorte de guerre (50th War Escort Co.) encadrent 82 officiers et 1670 soldats allemands. Ceux-ci embarquent dans un train composé de 45 wagons en un temps record de 22 minutes. Ces prisonniers ont été capturés par la 35^{ème} division dans les environs de Montfaucon.

Lien vers le film : <https://d3hg138m6n7vnh.cloudfront.net/lz/mopix/111/h/111-h-1407-r2.mp4>

LE RESEAU A VOIE ETROITE

Des lignes de carrière à voie de 50 cm

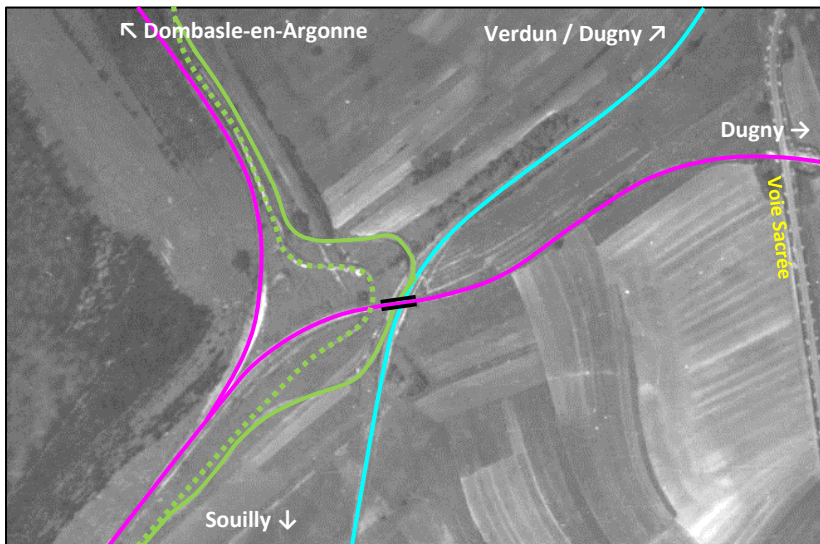
La construction de la gare de l'Est nécessite des matériaux. Pour cela une carrière¹² est exploitée entre le 23 mai et le 11 août 1916 sur la commune d'Osches. Une voie Decauville de 50 cm est posée entre celle-ci et le chantier sur une longueur de 1200 m et avec une différence de niveau de 40 m. Elle suit au mieux les courbes de niveau dans le bois. Les wagonnets sont poussés à la force de trois hommes. Le mouvement se fait au moyen de 3 rames : une au chargement, une au déchargement et une en mouvement. En période favorable, 8 voyages sont effectués par jour avec une moyenne de 1,33 m³ par homme. Une autre carrière, située plus au sud dans le bois de la Vau Warin, lui a été préférée pour le quai, plus proche et avec moins de déclivité. Elle était également équipée de 2 voies de Decauville.



¹² Cette carrière, exploitée avant 1914, a surtout servi à l'entretien de la Voie Sacrée.

Des lignes stratégiques à voies de 60 cm

En complément du réseau à voie normale, tout un programme de voies de 60 cm est mis progressivement en application. A Souilly, ceci se concrétise par l'installation en février 1918, d'une ligne arrivant des carrières du Bois de la Côte (commune de Vadelaincourt). A partir de juillet, cette voie transporte des pierres dans un sens et des obus dans l'autre. En septembre 1918 elle est prolongée vers le Nord jusqu'à Fromeréville¹³.



Cette vue aérienne datée de 1939 permet de retrouver les traces des réseaux à la bifurcation d'Osches. La ligne du Meusien est indiquée en bleu clair ; les voies normales en rose. La voie principale de la ligne 6 bis passe au-dessus du Meusien (voir fiche IPVD n°55498.07N).

La voie stratégique de 60 cm est indiquée en vert clair. A l'origine, elle cisaille la ligne 6 bis (tracé en pointillés). On suppose qu'à partir de septembre 1918 et en raison de l'intensification du trafic, elle est déviée pour passer sous le pont du Meusien. Le bref dédoublement des voies métriques qui existait sous le pont a dû être déposé à cette occasion.

Au sud, une voie de 60 cm existe depuis 1916 entre la gare du *Meusien* et les chantiers de la gare de l'Est et de l'HOE4B. La ligne arrivant du Nord vient s'y raccorder. De la gare du *Meusien*, une ligne de jonction est construite en septembre 1918 jusqu'à Heippes. Elle rejoint Beauzée et Evres où elle se raccorde à la ligne de base arrivant de Froidos, pour continuer par un projet d'amorce de ligne de repli descendant à L'Isle-en-Barrois et devant être prolongé jusqu'à Fains. A cette extrémité, le canal de la Marne au Rhin devait offrir la possibilité d'utiliser la voie d'eau pour évacuer le matériel.

Outre le matériel, cette ligne sert à transporter les blessés depuis le front jusqu'aux hôpitaux de Souilly.

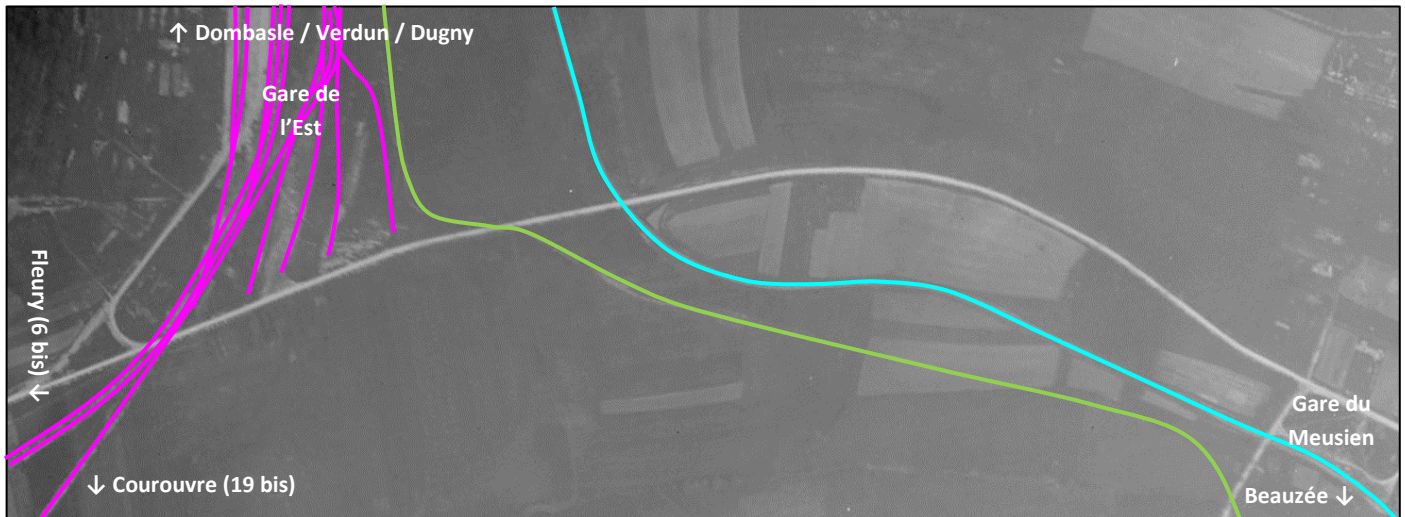
Ci-contre et ci-dessous le 29 septembre 1918, débarquement d'hommes du 364^{ème} régiment d'Infanterie de la 91^{ème} division arrivant du front de Verdun.



Lien vers le film :

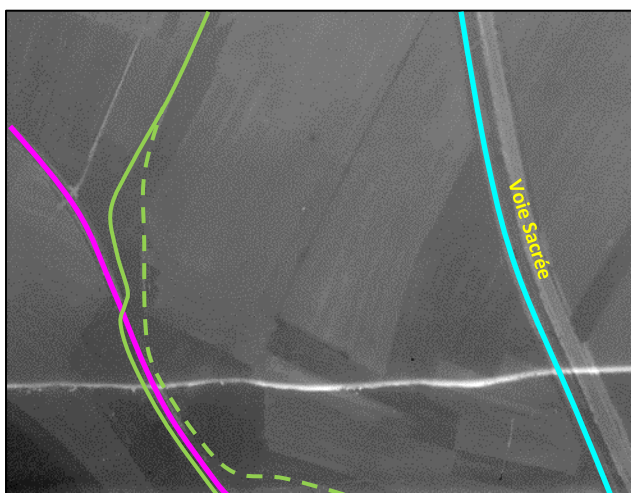
<https://d3hg138m6n7vnh.cloudfront.net/lz/mopix/111/h/111-h-1537.mp4>

¹³ A Noter qu'au niveau du hameau de Souhemes-la-Petite, une branche se dirigeait vers Dombasle.



La vue aérienne ci-dessus (et les suivantes) est datée de 1931. Elle permet de retrouver les traces du réseau entre les gares de l'Est et du Meusien. Les voies principales des lignes 6 bis et 19 bis sont indiquées en rose. La ligne du meusien est indiquée en bleu clair. La voie de 60 cm vers Evres est indiquée en vert.

Il est à noter que plus au sud, la voie de 60 cm se rapproche de la voie du Meusien (en trait plein bleu) et de la Voie Sacrée avant de partir plein Sud. Ce virage s'opère dans l'alignement de la trace précédemment évoquée entre la ligne du Meusien et l'embranchement du dépôt situé à l'Est du bourg (en tirets bleus). L'existence supposée de cette liaison permettrait de résoudre l'énigme de l'accès au dépôt militaire. L'hypothèse est la suivante : le matériel arrivant du Sud par le Meusien est stocké dans le dépôt puis repart en fonction des besoins, par la voie stratégique de 60 cm vers le Nord et le front. Le raccordement en triangle précédemment évoqué pourrait être une voie de manœuvre permettant le retournement des machines, ou l'amorce d'une liaison vers le Sud. L'utilisation d'une voie de 60 cm justifierait également l'empreinte moins prononcée en raison d'un moindre terrassement.



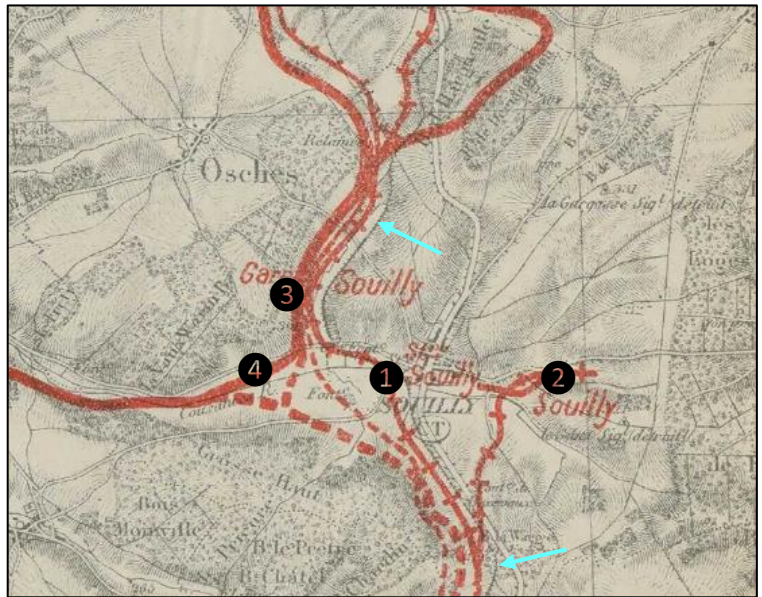
Encore plus au sud de la commune mais toujours sur son territoire (Trou de la Warche), la ligne de 60 cm franchit un pont au-dessus de la ligne 19 bis (voir fiche IPVD n°[55498.03B](#)). On note d'autres traces (ci-contre en tirets verts), mais dont nous ignorons la destination et si elles correspondent à l'itinéraire d'anciennes voies.

SYNTHESE

Cet extrait de carte de la région de Verdun, du Service Géographique de l'Armée datée du 21 juin 1918 présente une synthèse des principaux réseaux ferroviaires autour de Souilly, et l'emplacement des quatre gares :

- ① La gare du *Meusien* à la périphérie sud-ouest du bourg ;
- ② Le dépôt militaire à voie métrique à l'est du bourg ;
- ③ La gare de l'Est à l'ouest du bourg ;
- ④ Le quai américain.

A noter que ce tracé présente un léger décalage vers la gauche, qu'il est possible de constater en comparant le tracé réel du *Meusien*, pointé par les flèches bleues.



- voies normales de la ligne 6 bis en service ;
- ■ ■ voies normales de la ligne 19 bis construction ;
- + + + voies métriques du *Meusien* et des ramifications ;
- — — voies de 60 cm à traction mécanique en service ;
- · · · · voies de 60 cm en construction.



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

irsp-contact@sfr.fr