



Le tracé de la voie ferrée militaire de 60 de Saint-Louis-lès-Bitche au Simserhof

par Gilbert Fogel

Lorsque vous visitez l'ouvrage du Simserhof, vous pouvez voir trois wagonnets qui stationnent sur le terre plein devant l'entrée des munitions. Les wagons sont présentés sur la voie ferrée de 60 cm d'écartement qui desservait l'ouvrage et le reliait à la gare de Saint-Louis-Lès-Bitche. Avant de suivre sur une carte le tracé de ces 26,745 km de chemin de fer militaire, nous nous intéresserons d'abord à l'histoire ainsi qu'aux caractéristiques techniques de la voie et du matériel roulant utilisés sur cette ligne.

Un témoignage vivant et inédit d'un sapeur des chemins de fer de la Ligne Maginot, stationné à Saint-Louis, nous donnera une « vue de l'intérieur » de l'exploitation de cette ligne militaire.

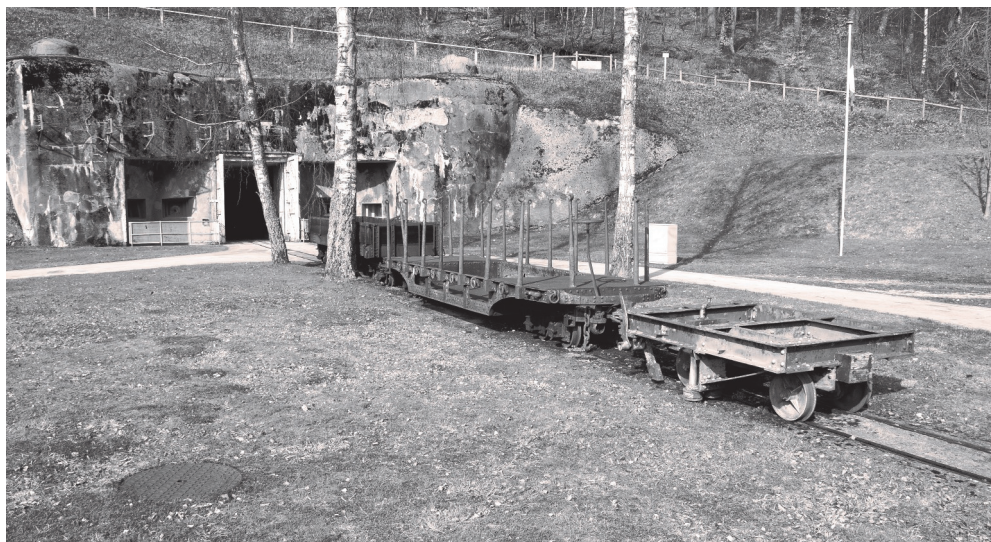
Bref historique de la voie de 60 militaire, du système Péchot à la Ligne Maginot

L'essentiel des matériels de voie de 60 en service dans l'armée française entre 1888 et 1940 découle directement des idées et des travaux du colonel Péchot.

La première grande application du système Péchot a été étroitement liée au vaste programme de fortifications entrepris après la guerre de 1870-1871 par le général du Génie Séré de Rivières. À l'origine, après la guerre de 1870, la voie à écartement de 60 cm devait être capable de pénétrer dans les casemates étroites et d'aller jusqu'aux pièces d'artillerie des fortifications Séré de Rivières.

Pendant la guerre de 1914-1918, la voie de 60 irrigue tous les fronts et champs de bataille : Artois, Somme, Champagne, Argonne,

Wagonnets sur le site du Simserhof



Verdun, Lorraine, Vosges. Près de 3800 km de voie ont été posés. Elles sont exploitées par environ 22000 hommes affectés à leur construction, à leur entretien des voies et à l'exploitation des trains (chefs de gare, service matériel et traction, postes de commandement). La voie étroite joue un rôle majeur dans la conduite et le déroulement de la guerre. L'armée anglaise utilise également la voie étroite pour desservir le front du nord de la France à partir de 1916. Elle construit un important réseau à l'écartement de 60 cm, utilisant deux modes de traction, la traction à vapeur et la traction diesel. La seconde a l'avantage de ne pas être repérée par l'ennemi du fait de l'absence de fumée.



Trains de munitions dans la Somme, entre Amiens et Roye, en juillet 1916 (collection Jean-Bernard Wahl)



À la gare d'échange de Mézières (Somme), près d'Amiens, en août 1916, transbordement de munitions de la voie normale à la voie de 60 (collection Jean-Bernard Wahl)

Le principal intérêt de la voie étroite est de permettre des rayons de courbure restreints et de mieux s'adapter au terrain. Cela la rend plus économique à construire et à exploiter que la voie normale : il y a moins besoin d'ouvrages d'art. Elle s'adapte mieux aux reliefs tourmentés.

La vitesse moyenne des trains est de 10 km/h. Elle peut atteindre parfois 15 à 20 km/h.

Le matériel mis au point à partir de 1880, aura été utilisé pendant la guerre de 1914/1918 et sera réutilisé en grande partie 50 ans plus tard sur la Ligne Maginot.

Les voies ferrées étaient construites et entretenues par les sapeurs des chemins de fer de la Ligne Maginot du 15^e Régiment du Génie, basé à Toul.

La voie de 60 sur la Ligne Maginot

Pourquoi le chemin de fer à voie de 60 ?

Pour des raisons stratégiques et militaires, l'implantation des ouvrages de la Ligne Maginot ne s'effectue pas à proximité des grandes voies de communication telles que chemins de fer ou routes nationales.

Pour l'approvisionnement des ouvrages, lors des études pour la construction de la Ligne Maginot à partir de 1920, l'armée avait le choix entre :

- la voiture hippomobile à 2 chevaux et deux conducteurs qui porte 1 tonne, soit 1 homme pour 0,5 tonne.
- le camion roulant sur route (le camion tout-terrain n'existe pas encore) qui porte 3 tonnes et nécessite 2 hommes, soit 1 homme pour 1,5 tonne.
- le train de 3 wagons à voie de 60 qui porte 30 tonnes (10 tonnes par wagon) et nécessite 4 hommes (le conducteur et 3 serre-freins) soit 1 homme pour le transport de 7,5 tonnes.

Les entrées, pour introduire les munitions et le matériel dans les ouvrages devaient d'abord satisfaire aux nécessités de la défense : les dimensions des portes ne devaient pas dépasser 3m en largeur et en hauteur. Les gros ouvrages sont dotés d'une entrée des munitions (EM) et d'une entrée des hommes (EH) nettement plus petite. Quant aux petits ouvrages, ils n'ont qu'une entrée de dimensions réduites pour faciliter la défense et inaccessible aux camions qui étaient déchargés à l'extérieur.



Construction en 1938 du dépôt (bâtiments au fond de la photo) et de la gare d'échange de Saint-Louis-Lès-Bitche, point de départ de l'antenne de l'ouvrage du Simserhof.

L'appareil de voie est posé sur traverses métalliques et la voie courante sur traverses bois. La voie normale SNCF (de Wingen à Saint-Louis) est sur le talus à gauche de la photo. La voie de 60 à droite de la photo part vers le Simserhof.

(collection Jean-Bernard Wahl/Voie Étroite)

Les chaussées routières, à l'époque des études de la construction des ouvrages, vers 1920, étaient toujours constituées d'un empierrement. Pour utiliser ces routes de façon intensive, il fallait, comme sur la Voie Sacrée en 1916, employer des bataillons de terrassiers pour extraire la pierre des carrières à proximité et l'épandre à la pelle sous les roues des camions. Les camions sont munis de bandages en caoutchouc plein et portent en moyenne 3 tonnes. En 1939, la grande majorité des chemins départementaux n'était pas encore goudronnée. Le camion tout terrain n'existe pas encore. Les véhicules chenillés sont des engins de combat ou des tracteurs d'artillerie, pas des véhicules de transport.

Faute de crédits et à de rares exceptions près, les matériels Péchot des années 1880 et ceux de 1914-1918 resteront majoritairement en service jusqu'en 1940. Quelques modifications ont cependant été apportées à la puissance des locotracteurs et aux attelages.

Seuls les plus gros ouvrages seront raccordés à la voie de 60, les autres étant ravitaillés par camion. Le rendement maximum de la voie de 60 est de l'ordre de 800 à 1000 tonnes de munitions par jour alors que le ravitaillement par camion est largement inférieur.

Au printemps 1940 sont raccordés à la voie de 60 les 10 ouvrages suivants :

- Région Fortifiée de Metz, rive gauche de la Moselle : Rochonvillers, Molvange, Soetric, Kobenbusch, et rive droite de la Moselle : Métrich, Hackenberg, Anzeling.
- Secteur de Bitche (Basses Vosges) : Simserhof
- Secteur de Haguenau (nord de l'Alsace) : Hochwald, Schœnenbourg.

Des projets ont existé pour raccorder à l'antenne du Simserhof les ouvrages du Schiesseck, Grand Hohékirkel, Fort Casso et même Haut-Poirier.

La voie de 60 conçue par le capitaine Péchot dans les années 1884-1889 pour approvisionner les forts et y circuler jusque dans les casemates était tout indiquée pour la desserte des ouvrages de la Ligne Maginot. Ce sont essentiellement des matériels déjà en service en 1914-1918 qui vont resservir, l'armée ayant conservé d'importants stocks de voies, de locomotives et wagons construits avant 1918.

Le Simserhof était équipé, à l'intérieur de l'ouvrage, d'une voie de 60 électrifiée par caténaire alimentée en courant continu de 600 V et placée entre 2,70 et 3,10 m de hauteur.



Galerie principale du Simserhof à proximité de l'entrée des munitions, trois voies électrifiées en 600Volts continus. À gauche une voie directe, à droite un aiguillage avec deux voies en bifurcation (état actuel).

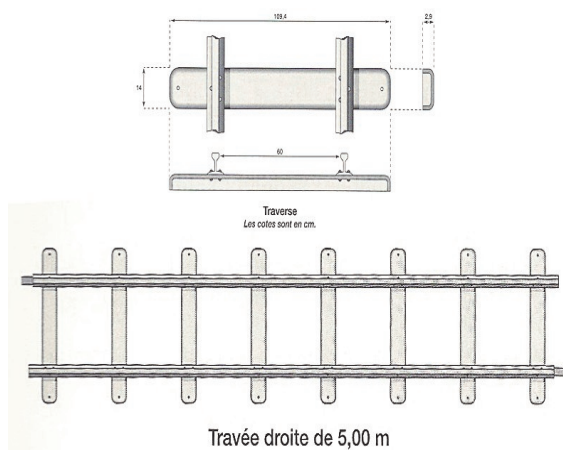
Locotracteur électrique 600V, courant continu, Vetra (Société des Véhicules et Tracteurs Electriques) au Simserhof, avec son pantographe levé (état actuel).



Wagonnets type Nord-Est chargés de munitions à la gare au niveau du magasin à munitions principal M1 du Simserhof (état actuel).

Eléments de voie :

La voie à écartement 60 cm est du type préfabriqué : c'est-à-dire que rails et traverses sont assemblés sur un chantier avant la pose de la voie proprement dite. **Le rail Péchot** modèle 1888 pèse 9,5 kg au mètre. Trois rivets le fixent à travers le patin du rail sur chaque traverse métallique, soit 6 rivets par traverse. Certaines portions de voie étaient équipées de traverses en bois, épaisseur 10 cm. L'élément de base de la voie est long de 5 mètres, possède 8 traverses métalliques et pèse 167 kg. Il peut être porté par 4 hommes (42 kg par homme). Chaque élément de 5 mètres est liaisonné au suivant au moyen d'éclisses serrées avec 4 boulons. Sur des terrains bouleversés par les bombardements, la voie pouvait rapidement être réparée pour permettre une reprise rapide des circulations des trains de munitions.



Km 26,700 : une portion de voie de 60 devant l'entrée des munitions du Simserhof avec un joint de rails éclissé et deux traverses métalliques rivetées au rail à travers le patin.

Ballast : pour pouvoir tenir sous la traverse il a une dimension de 3 à 4 cm. « *le matériau employé devra être dur, non friable, résister à l'action des intempéries, et être parfaitement exempt de matières terreuses et argileuses* ». L'épaisseur du ballast sous traverses bois est de 20 cm et de 26 cm sous traverses métalliques

Pour mémoire : **la voie SNCF normale**, par exemple celle du TGV, a un écartement de 1,435 mètre et est équipée de rails UIC60 qui pèsent 60 kg au mètre. Le rail est soudé sur toute la longueur de la ligne soit plusieurs centaines de km. La traverse en béton monobloc pèse 280 kg. Cinq mètres de voie actuelle pèsent donc 2840 kg. Vu les poids, les manutentions ne peuvent se faire qu'avec des engins spécialisés.

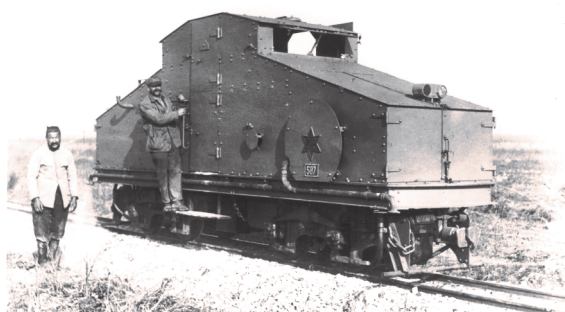
La charge par essieu est de 17 tonnes.

Le matériel moteur de l'antenne Saint-Louis / Simserhof :

Il n'existe pas d'état précis de la dotation en matériel roulant de l'antenne du Simserhof. Seul un projet (non daté) donne les renseignements suivants : *15 tracteurs, 38 wagons, 1 draisine* pour l'entretien de la voie. L'organisation du transport tenait compte des matériels en cours de chargement à Saint-Louis, en déchargement au Simserhof, en circulation entre les 2 gares, en entretien et réparation aux ateliers de Saint-Louis.

Un train type est composé d'un locotracteur et 3 ou 4 plates-formes.

Locotracteurs à essence Crochat de 1918, machine de 14 t, blindée à 5 mm. L'étoile à six branches est la marque du constructeur : les Forges de la Marine et d'Homécourt à Saint-Chamond (Loire).



(collection Jean-Bernard Wahl)

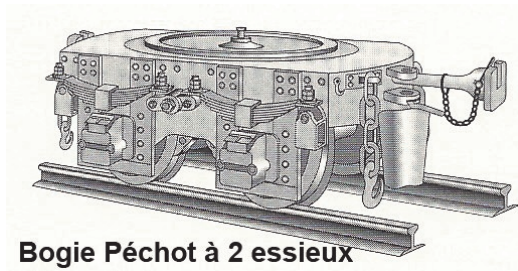
Locotracteur à essence Schneider LG, consommation 3 litres au km, un engin de 10 t, mis en service lors de la 1ère guerre mondiale en 1916.



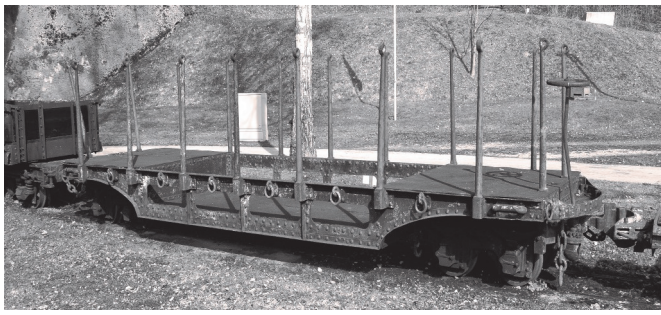
Locotracteur Schneider en tête d'un train d'approvisionnement de la Migne Maginot dans le courant années trente avec son conducteur et un serre-frein par wagon (collection Jean-Bernard Wahl).

Les wagons de l'antenne Saint-Louis / Simserhof garés devant l'entrée des munitions

Le matériel de base des wagons est le bogie Péchot, modèle 1888, à 2 essieux pouvant supporter un poids de 3,5 tonnes par essieu. Le système des bogies permet d'assurer une grande stabilité en passant sur les inégalités de la voie qui n'avait donc pas besoin d'être très bien entretenue pour les faibles vitesses pratiquées.



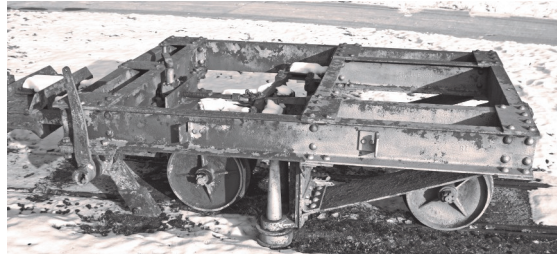
Bogie Péchot à 2 essieux



La plateforme Péchot, modèle 1888 modifié Maginot, avec 2 bogies à 2 essieux, peut transporter une charge utile de 10 tonnes.



Wagon plate-forme Decauville modèle 1915 à côtés retombants utilisé pour la construction et l'entretien de la voie, charge utile de 10 tonnes.



Wagon de queue dit parachute pour freiner les convois

Témoignage inédit avec quelques simples anecdotes vécues par un conducteur des chemins de fer de la Ligne Maginot, du 15^e Régiment du Génie, et affecté à la gare de Saint-Louis-Lès-Bitche

L'incorporation :
 « Arrivé à Toul, le 24 août 1939, j'ai perçu tout mon équipement militaire: habillement et armement le 26 Août. Dès que je me suis présenté au magasin d'habillement, il a suffi que je donne mon nom et mon N° matricule, aussitôt j'obtins mon paquetage. Ma « tenue de guerre », stockée, mise en casiers, précieusement étiquetée, dormait depuis deux ans !... (Dépôt constitué peu de temps avant la libération de mon service actif, de deux ans, de septembre 1935 à septembre 1937). Le pantalon serrait bien un peu à la taille mais ça pouvait aller ! Pour la veste, là... un petit problème ! Impossible d'enfiler les manches ! « Mon 'pôvre', on a forci ! » me dit un camarade. En effet, en deux ans nous avons terriblement forcés ! ... Quelques jours plus tard je recevais cette nouvelle veste, tant attendue... Une belle veste, col droit, quatre poches, d'un magnifique... bleu horizon... Pour l'armement militaire, pas de problème nous avons été gratifiés du mousqueton classique, pour le Génie. Mais sans cartouches !... »

Le 30 août, 6 jours plus tard, quai d'embarquement à Toul. Destination ligne Maginot, Saint-Louis-Lès-Bitche.

L'armement du sapeur :

À notre arrivée, les mousquetons nous sont retirés... Nous ne perdions pas au change, nous allions recevoir un nouvel armement !... En effet, quelques jours plus tard, réception de caisses de matériels. Dès l'ouverture des caisses... Surprise ! Subitement un cri s'éleva du groupe : « Merde ! Des 'cannes à pêche' ! » Des Lebel, modèle 1886, modifié : 1915 ! ... Bah !! C'était sans importance, nous n'avions pas de cartouches... Le Capitaine, commandant de la Place, mis au courant, nous recommanda de... patienter ! Nous serions bientôt, tous, équipés d'un armement individuel... Et rebelote ! Les Lebel nous furent retirés !!! Quelques jours plus tard, plusieurs caisses arrivèrent soigneusement ficelées. Dès l'ouverture de la première caisse nous sommes ébahis, interloqués puis tout à coup : un retentissant « Oh !...les cons ! Ils se foutent de nous ! C'est des fusils Gras, modèle 1874... » Nous n'étions pas plus avancés... Et pour les munitions il fallait attendre : « Elles n'allaient pas tarder à arriver..... ».



Fusil modèle 1874 dit fusil Gras, longueur du canon 81,5 cm, longueur totale du fusil 113 cm.

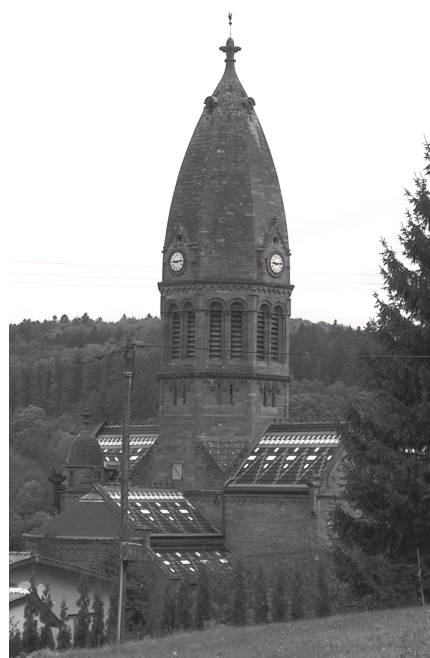
Camping à la cristallerie :

« En arrivant, à Saint-Louis-Lès-Bitche rien n'était prévu pour recevoir de la troupe... Le Commandant de la Place, un capitaine, qui avait installé son PC dans une villa, à l'entrée du village, avait tout simplement dit au responsable de notre compagnie : « Vous pouvez disposer des bâtiments que vous trouverez dans les dépendances de la Cristallerie ». Ces « dépendances », se résumant à un genre d'entrepôts, de remises et de hangars à fourrage. Après avoir inspecté tous ces bâtiments, plus ou moins encombrés ; nous avons jeté notre dévolu sur un bâtiment à fourrage. Ce sera toujours plus confortable que de coucher sur le sol... Notre problème n°1 fut de foutre tout ce maudit fourrage à l'extérieur de notre « habitat militaire » ! et faire tout son possible pour obtenir de la paille !

Notre lieutenant contacta le Commandant de la Place et obtint un bon de réquisition pour des bottes de paille. En quelques jours notre cantonnement prenait de l'allure. Un gars avait déniché un stock inépuisable de belles planches neuves, rabotées...Chacun avait construit son « cercueil », sans couvercle. Nos « caisses » remplies de paille, nous avons pu nous reposer de la fatigue résultant de ces premiers jours de « camping ». Tables, bancs, (création maison) vinrent compléter l'ameublement, ...à la guerre comme à la guerre ! Nous étions dans notre chez-soi. Nos travaux de construction prenaient de l'extension dans le hangar : « maisonnettes », lits à étages, « mobiliers divers ». Incroyable ce que l'on peut faire avec de belles planches rabotées ! A présent notre « casernement » avait pris de la gueule. Oui ! On pouvait en être fier. Chacun avait son propre lit, douillet à souhait (2 bottes de paille, bien sèche), et un toit solide nous protégeant de la pluie. Les premiers jours de camping, sauvage, s'estompaient de notre mémoire ».

Dimanche 3 Septembre 1939 :

« Ce dimanche-là, nous étions une douzaine de gars, qui avaient décidé de participer à la Grand Messe, dans l'église de Saint-Louis-Lès-Bitche, qui était magnifique avec ses grands lustres en cristal projetant mille étoiles scintillantes, réchauffant nos cœurs et nous faisait momentanément oublier la froideur de notre camping de la cristallerie.



La pluie s'était mise de la partie. Aussi, en arrivant, nous nous étions empressés de nous placer au fond de l'église, plusieurs bancs étant libres. Après la messe, nous pourrions nous reposer, dans nos capotes, bien au sec. Depuis deux jours nous bataillions pour trouver un gîte, aussi modeste soit-il ! Tout à coup, le prêtre monta en chaire. Un silence impressionnant succéda à la chaleureuse ambiance des chants, accompagnés par la musique des grandes orgues. Les mains appuyées sur les bords de la chaire, les yeux fixés au dessus de ses paroissiens, il parla longuement, d'une voix sourde, lentement, martelant ses mots et, brusquement, des cris, des pleurs, des lamentations s'élevèrent dans l'église. Nous n'avions rien compris à son sermon, aucun parmi nous ne comprenant l'Alsacien. Mais, par contre, nous avions aussitôt compris que le prêtre avait annoncé la terrible nouvelle : la déclaration de guerre à l'Allemagne nazie. Après plusieurs prières, les fidèles se sont levés et ont communiqué avant de se diriger vers la sortie de l'église, dans un silence religieux. Bientôt il ne restait plus que nous, la douzaine de bidasses, dans cet asile de paix, si reconfortant au moral... comme au physique, à l'extérieur la pluie avait fait son apparition. Le prêtre, après avoir remis ses habits sacerdotaux à la sacristie, traversa l'église et se dirigea vers nous. Nous nous apprêtions à lui présenter nos respects et lui demander les dernières nouvelles sur la « Radio » ! Mais il nous stoppa tout net, en nous disant (en bon français) : « Messieurs, vous devez sortir de l'église ! Personne ne doit rester dans l'église ! Je ferme la porte à clef ! » Nous avons eu beau lui expliquer que nous étions soldats français et chrétiens, que l'église était entre de bonnes mains, que cette nuit serait fraîche dans la nature... Ce fut inutile. Et nous avons dû « dormir », une fois de plus, dans notre « Villa » des courants d'air pour simples trouffions en temps de guerre ».

La « drôle de guerre » :

« Depuis notre arrivée à Saint-Louis-Lès-Bitche, les jours succédaient aux jours. Pour le moment, nous n'avions reçu aucun pruneau sur notre dépôt de chemin de fer du 15ème Génie. Mais ça pétait sec, en face, sur le front de la Sarre. La nuit, le ciel embrasait

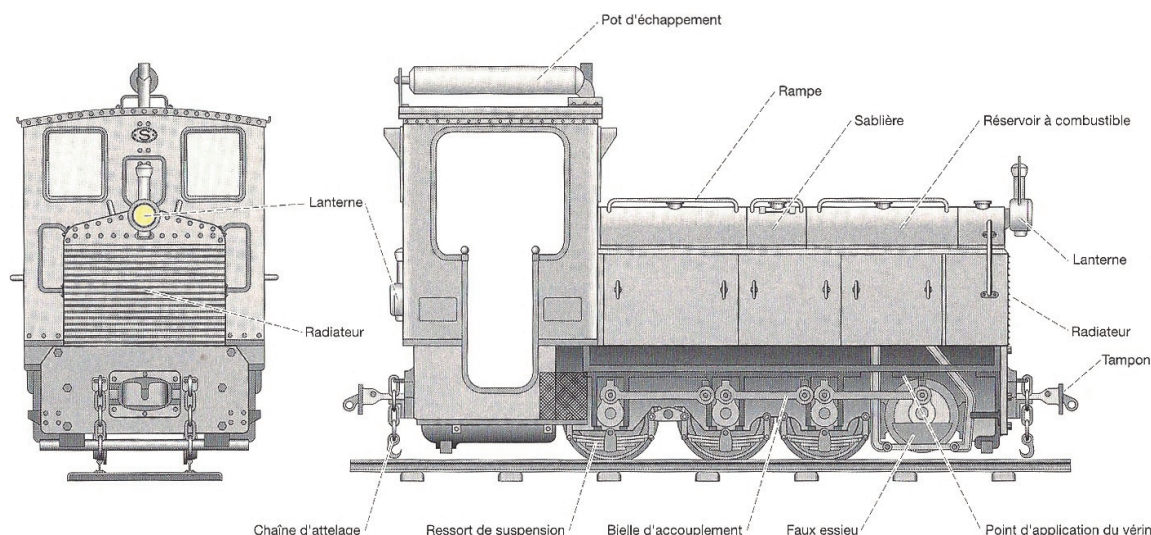
toute la frontière dans un grondement de tonnerre sourd et continu... ».

L'hôpital militaire de Saint-Louis-Lès-Bitche :

« Les blessés commençaient à affluer à l'hôpital militaire de Saint-Louis-Lès-Bitche, créé d'urgence dans les locaux de la cristallerie, aux premiers jours de la mobilisation générale. L'hôpital récupérait tous les blessés du secteur. En général, les blessés ne restaient pas très longtemps. St Louis était un hôpital de premiers secours. Dès que les blessés étaient transportables, ils embarquaient immédiatement pour l'arrière, vers les grands services de chirurgie. Des gars, des jeunes, fauchés, mutilés, pour la plupart dans la force de l'âge, par des éclats, des mitrilles, des mines... Beaucoup, grièvement blessés, décédaient et étaient ensevelis, près de l'église, dans un champ de pommes de terre. Quand un blessé mourait, nous en étions prévenus par la sonnerie aux morts et chaque fois que c'était possible, le 15^e Génie, seul régiment cantonné dans la Place, formait une garde d'honneur pour présenter les armes, ultime adieu au camarade qui partait pour le grand repos, rejoindre ses infortunés compagnons (une quarantaine...). Le champ de repos de Saint-Louis-Lès-Bitche prenait de l'extension. Les croix de bois se multipliaient à une cadence accélérée. J'allais parfois rendre visite aux gars qui reposaient, loin de leur famille, dans leur dernier sommeil. Un jour, je vis, agenouillées près de la tombe d'un capitaine, une femme en deuil et deux petites filles ».

Le locotracteur Schneider patine en montant vers Lemberg et part en dérive vers Saint-Louis :

« Aujourd'hui, journée magnifique, l'air est pur, le soleil brille ! Dès le casse-croûte mangé sur le pouce, nous quittons notre baraquement de la cristallerie de Saint-Louis-Lès-Bitche. Arrivé au Dépôt du 15^e Génie (la gare), Le Chef de Dépôt, me passe le « carnet de bord, pour un train pour le Simserhof, votre Schneider plus trois plates-formes de matériel ! » « D'accord Chef ! » Pas de problème, promenade en forêt, une bonne demi-journée en perspective. En cinq minutes tout était prêt ! Le convoi formé, les trois camara-



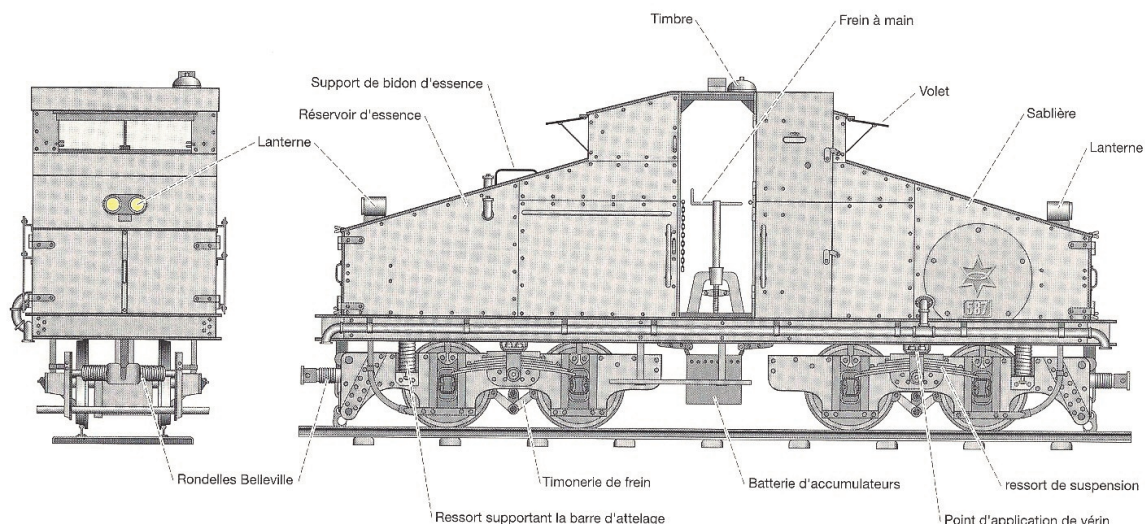
Locotracteur Schneider, modèle 1916
 Constructeur : Etablissements Schneider au Creusot (Saône-et-Loire)
 Moteur à essence de 50 ch. Effort de traction à 10 km/h : 1200 kg
 (collection Jean-Bernard Wahl)

des (serre-freins) et trois plates-formes. Le chef de gare allait donner le départ quand je vis arriver, au pas de gymnastique, un jeune sous-lieutenant du 15^{ème} Génie. « Je vais avec vous, je monte près de vous, sur le tracteur ! » « Montez mon lieutenant ! » Un regard en arrière, sur les plateformes, tout le monde à son poste, un coup de cloche et en avant toute ! Nous sortons de la gare (au pas), traversons le passage à niveau (au pas) mais dans un tintamarre métallique et, bientôt, nous pénétrons dans la forêt. Le travail proprement dit commençait : nous allions monter et...ça allait tirer ! La rampe était assez raide et nous étions bien chargés. C'était d'autant plus délicat que notre convoi était le premier à monter depuis la veille. Il va falloir joliment sabler ! Pas de problème, mon sablier était plein d'un beau sable fin, trié et séché par notre spécialiste du dépôt. Je commence à sabler en mettant les gaz progressivement, tout allait pour le mieux ! Ah ! Attention ! Une petite friction sur le rail... sablons...n'accélérons plus... sablons... ralentissons légèrement ! Ca va ! Ah ! Encore un glissement ! Ralentissons...sablage... accélération ! A présent, nous avançons à 4 à 5 km/heure et...ça montait toujours ! Tout à coup, surprise ! Mon sous-lieutenant, qui ne m'avait pas quitté des yeux et semblait s'impatienter, me cria : « Plus vite ! Plus vite ! Accélérez ! Nous n'avançons plus ! Votre moteur est suffisamment puissant pour tirer votre

coup d'œil sur le visage du sous-lieutenant. Une succession accélérée de deux coups de cloche et les gars, sur les plateformes, se mettaient au boulot : serrage...desserrage... serrage...desserrage. Quand à moi : idem ! Serrage... desserrage... Je commençais à ressentir des vibrations ! Bientôt, j'aurai suffisamment d'adhérence pour ne plus patiner. Enfin ! Mon « poids plume » se décidait à raccrocher aux rails ! Au bout de quelques dizaines de mètres nous avions réussi à arrêter le train. Bon résultat, obtenu grâce à la technique et au sang-froid des gars, sur les plateformes. « Mon lieutenant, nous allons pouvoir repartir...dans la bonne direction ! » Pas de réponse ! Tout occupé à la manœuvre, je n'avais pas remarqué que le lieutenant avait disparu ! Il avait profité du ralentissement pour descendre de l'engin et reprendre la direction de la gare, à pied ! ... Plus aucun bruit sur les rails, la douceur de la forêt, le chant des oiseaux avaient remplacé ce tintamarre qui nous avait tant cassé les oreilles. Pas d'avions en vue ! Nous avons redémarré et repris tranquillement notre route vers le « Sim » sans notre lieutenant ! »

Le « train train » avec un locotracteur Crochat :

« Aujourd'hui, j'ai un train à faire pour l'ouvrage du Simserhof. Une belle journée en perspective, un temps très ensoleillé, magnifique pour une fin de saison.



Locotracteur Crochat, modèle 1918
Constructeur : Forges et Aciéries de la Marine à Saint-Chamond (Loire)
Moteur à essence Panhard de 90 ch. Effort de traction à 10 km/h : 2000 kg
Cabine de conduite entièrement blindée à balles

Les Chleuhs sont en sommeil, pas de bombardement, actuellement c'est le calme plat. Nous avons un convoi de tout repos : comme engin de traction, notre bon vieux poussif de Crochat blindé, toujours solide au poste... bien que son « asthme » le taquine sans interruption. Un train composé de trois plateformes avec un chargement au minimum, tonnage léger, une vingtaine de tonnes environ, composé de diverses bricoles et de caissons de munitions d'artillerie de tous calibres. Pour le personnel, nous sommes cinq : un caporal et trois hommes (serre-freins) et... moi-même, dans la cabine de notre Crochat. La voie est sèche, pas de problème dans les montées; de toute façon, les sablières sont bien garnies. Nous n'attendons plus que l'autorisation du chef de dépôt pour, sans hésitations, foncer dans le brouillard ! Ah ! Voici le signal, suivi d'une bénédiction de notre chef de dépôt : « Allez-y les gars ! Et bonne route ! » Un coup de cloche, un regard vers les plates-formes et, en avant toute ! Nous franchissons au pas le passage à niveau et accélération ! Nous fonçons dans le brouillard, à 12 km/h ! Nous voici bientôt en pleine forêt. Ouf ! J'ai laissé la porte ouverte, pour bénéficier au maximum de l'air pur des sous-bois et respirer largement la senteur des bois ; me faisant oublier, momentanément, le parfum diffusé si généreusement par le « moulin », à l'intérieur de la cabine de mon Crochat. Nous poursuivons allègrement notre bonhomme de chemin, dans les mon-

tées sous la futaie qui nous prive, momentanément, des bienfaits du soleil car nous retrouvons ses chauds rayons lorsque nous traversons une zone dégagée par la foudre...ou les obus ? Nous arrivons à la fin de notre « croisière ». A la lisière de la forêt, nous stoppons avant d'attaquer la traversée de la Nationale, nous allons nous arrêter pour satisfaire notre appétit. Un bon casse-croûte va nous réchauffer ! Car à présent il fait frisquet, nous ne sommes plus à l'abri du vent et, pour comble de malchance, le soleil s'est caché derrière un amoncellement de nuages ».

La voie de 60 durant l'Occupation : des torpilles au Simserhof

Les archives municipales de Bitche nous révèlent que durant l'Occupation, des torpilles de marine (*Torpedo*) ont été entreposées au Simserhof (information de Bruno Marion). La voie de 60 a alors très probablement repris du service pour l'acheminement de ces lourdes munitions dans les profondeurs de l'ouvrage, et pour leur extraction au gré des besoins. Les installations souterraines du Simserhof constituaient en effet un lieu de stockage idéal, sécurisé, à l'abri des regards et des bombardements aériens, notamment le magasin à munition principal dit M1.

Le magasin à munitions M1 est situé non loin de l'entrée pour réduire la durée des manœuvres et les risques en cas d'explosion accidentelle. Les munitions sont stockées dans des alvéoles parallèles de 23x5 m. Pour des raisons de sécurité, les locotracteurs électriques n'entrent pas dans le magasin M1. Des cabestans électriques y assurent le déplacement des wagons. Les alvéoles sont munies de systèmes de manutention sur rail aérien. En cas d'explosion accidentelle, des niches para-souffles, construites en face de chaque cellule à munitions, absorbent le souffle qui est dirigé vers les galeries d'entrée du M1, orientées vers l'extérieur. Equipé de pulvérisateurs d'eau et de rideaux coupe-feu contre l'incendie, le magasin à munitions est isolé du reste de l'ouvrage par une épaisse porte blindée.

Le tracé de la voie de 60 de la gare de Saint-Louis-Lès-Bitche au Simserhof, 26,745 km

L'antenne du Simserhof a sa tête à Saint-Louis-Lès-Bitche avec gare de transbordement sur la ligne à voie normale Wingensur-Moder / Meisenthal / Saint-Louis. Les trains arrivaient à la gare militaire d'échange située à environ 600 mètres à l'ouest de la gare SNCF, sur un terrain de 7ha dans le Rethal entre le ruisseau de Saint-Louis, le Münzbach, et en contrebas de la voie normale SNCF. Les munitions et autres approvisionnements pour le Simserhof y étaient déchargés des wagons à écartement normal (1,435 m) sur des wagonnets à écartement 60 cm. À la gare militaire de Saint-Louis étaient entretenues les locomotives et les wagons dans des ateliers dont il subsiste encore les soubassements et le château d'eau.



Km 0 : le heurtoir de la voie d'échange de la voie normale à la voie de 60



Km 0,1 : l'atelier d'entretien du matériel roulant (locotracteurs et wagons) avec sa fosse de visite



Km 0,2 : le château d'eau de la gare militaire



Km 0,5 : pont datant de 1933, sur le ruisseau de Saint-Louis, le Münzbach



Km 0,7 : l'ancienne gare SNCF de Saint-Louis est aujourd'hui une maison privée

Les pentes et les rampes de la ligne sont tracées avec une moyenne de 30 à 40 mm par mètre ; exceptionnellement des courtes portions atteignent 50 mm/m comme dans la descente du Kollert, la montée vers le plateau du Légeret et dans la descente immédiatement au voisinage de l'entrée des munitions du Simserhof.

Dans un terrain particulièrement accidenté, la voie serpente au sud-ouest puis au nord de Lemberg. Après la traversée de Reyersviller elle longe la vallée du Schwangerbach, avant de franchir la croupe du Frohmuehlerwald (Légeret) par 2 rebroussements aux km 22 et km 25,6 ; le 2^e se situe peu avant l'entrée des munitions de l'ouvrage. Un triangle de retournement au km 24,2 permettait aux machines ou aux trains de changer de sens. La majeure partie du trajet est effectuée à l'abri du couvert forestier.

L'arrivée sur le plateau du Légeret au km 24,5 et son franchissement, à découvert, étaient un moment redouté par les agents des trains de munitions.

Sept passages à niveau protégeaient les croisements avec le réseau routier dont les plus importants étaient la route de Montbronn D36a à proximité du moulin de Saint-Louis km 0,9, la route de Goetzenbruck D37 à la sortie de Lemberg km 9, la route du Kollert D37 entre Schwangerbach et Lemberg km 14,5, le franchissement du Légeret sur la D35 km 24,5.

Quatre ponts-rails permettaient de franchir : la route de Mouterhouse D36 à la sortie de Lemberg km 9,9, la rue du Moulin km 10,2 et la voie ferrée de Sarreguemines à Bitche km 10,6 près de la gare de Lemberg (aujourd'hui, la plateforme de la voie ferrée militaire y a été transformée en piste cyclable), ainsi que la D662 dans la vallée du Schwangerbach km 18,9.



Km 10,2 : pont sur la rue du Moulin à Lemberg, piste cyclable aujourd'hui



Km 10,6 : pont sur la voie ferrée de Sarreguemines à Bitche

De nombreux fossés de part et d'autre de la plateforme de la voie, murs de soutènement, aqueducs, ponceaux et ponts sont encore visibles sur le parcours. Des parties de voie en tranchée ou en remblai laissent deviner l'existence d'une voie ferrée transformée en chemin forestier avec le ballast.



Km 11,7 : partie de voie en tranchée et en courbe.



Km 21,6 : mur de soutènement. La voie ferrée arrive de Saint-Louis sur la plateforme en partie basse du mur. Après rebroussement, la voie repart vers le Simserhof en partie haute du mur.

Pour faire le trajet de la voie ferrée à pied ou en VTT :

Le club vosgien de Bitche, a effectué un relevé GPS du tracé de la ligne, disponible d'ailleurs sur leur site Internet.

Cette ligne ne demande qu'à être valorisée par un balisage pédestre pour en permettre plus facilement la randonnée à pied ou en VTT.

Bibliographie

Chemins de fer militaire à voie de 60, Jean-Bernard Wahl, 2002.

Remerciements

Jean-Bernard Wahl

Ligne Maginot : tracé de la voie ferrée militaire à écartement 60cm de la gare d'échange de Saint-Louis-lès-Bitche à l'entrée des munitions du Simserhof 26,745km

