



Le wagonnet de la ligne Maginot

Cette arme est exposée dans l'espace thématique : construire, devant la frise de l'évolution de la fortification.

L'approvisionnement des blocs de combat de la ligne Maginot est réalisé par voie ferrée étroite circulant dans un réseau souterrain. Le musée du Génie présente un wagonnet de type Sud-Est modèle "B". Ce matériel provenant des collections du 5^e régiment du génie (régiment voie-ferrée) équipait un ouvrage du front des Alpes.

1 – Description du matériel

Ce **wagonnet** assure le transport des munitions entre le magasin M1 des ouvrages et les blocs de combat, des vivres et des matériels divers. Ce type d'équipement n'est utilisé que sur le réseau intérieur des ouvrages. Généralement tractés en rames par un locotracteur électrique, les wagonnets peuvent être manœuvrés à la main dans les petits ouvrages dépourvus de traction électrique, notamment ceux du front des Alpes.

Le wagonnet est constitué d'une plateforme montée sur deux essieux avec suspension à ressorts. Il est équipé d'un tamponnoir à chaque extrémité. L'accrochage des wagonnets est réalisé par deux crochets.

Le wagonnet possède un frein de parc mis en œuvre par un levier – voir ci-dessous.



Il est présenté sur un élément de voie étroite (60 cm) Decauville avec un caisson pour munitions de 75 mm. (capacité d'emport : 2 caissons).



Le **caisson** métallique permet de transporter 45 obus de 75 mm jusqu'aux pièces à poste dans les blocs de combat. Il est fermé de chaque côté par deux grilles métalliques articulées (ici en position ouverte)

La manutention des caissons est réalisée avec l'assistance de monte-charges et de monorails suspendus.

2 – Contexte historique

En 1922, la France opte pour une stratégie défensive. La ligne Maginot, "la muraille de France", en sera le symbole. Presque dix ans seront nécessaires à sa conception. Le projet de fort "palmé" du colonel Tricaud¹ - blocs de combat dispersés, reliés par un réseau de galeries souterraines - est retenu en 1927. Les travaux vont s'étaler de 1928 à 1940.

L'ouvrage est relié aux dépôts de l'arrière par un réseau à voie étroite desservi par des locotracteurs à vapeur ou à moteur essence. Les galeries intérieures sont parcourues par le réseau ferré à écartement de 60 cm électrifié. Une gare souterraine, située à proximité de l'entrée des munitions, permet les transbordements.

Chaque ouvrage dispose d'un équipage (400 à 800 hommes) interarmes : fantassins, artilleurs et sapeurs, regroupés en régiments d'infanterie de forteresse (RIF) et en bataillons alpins de forteresse (BAF).

À partir de 1930, les installations voie ferrée de la ligne Maginot et les voies adjacentes sont exploitées par les sapeurs du 15^e RG (sapeurs voies ferrées et électromécaniciens).

Le **15^e régiment de sapeurs de chemin de fer** est créé en 1923 à Toul par la transformation du 68^e RG.

Il est dissous après l'Armistice en juillet 1940.



Sapeurs du 15^e RG servant un locotracteur électrique Schneider-Westinghouse-Vétra.

Bibliographie :

- Philippe Truttman : *La muraille de France ou la ligne Maginot*, Gérard Klopp – 1996, 627 pages
- Jean-Yves Marie, Alain Hohnadel, Jacques Sicard: *Hommes et ouvrages de la ligne Maginot*, Histoire et Collections - de 2000 à 2009, 5 tomes

¹ Le colonel Tricaud commande le 6^e RG d'Angers de 1926 à 1928. En 1927, il propose à la Commission de Défense des Frontières le projet de fort palmé, nommé ainsi en raison de la ramification des galeries.