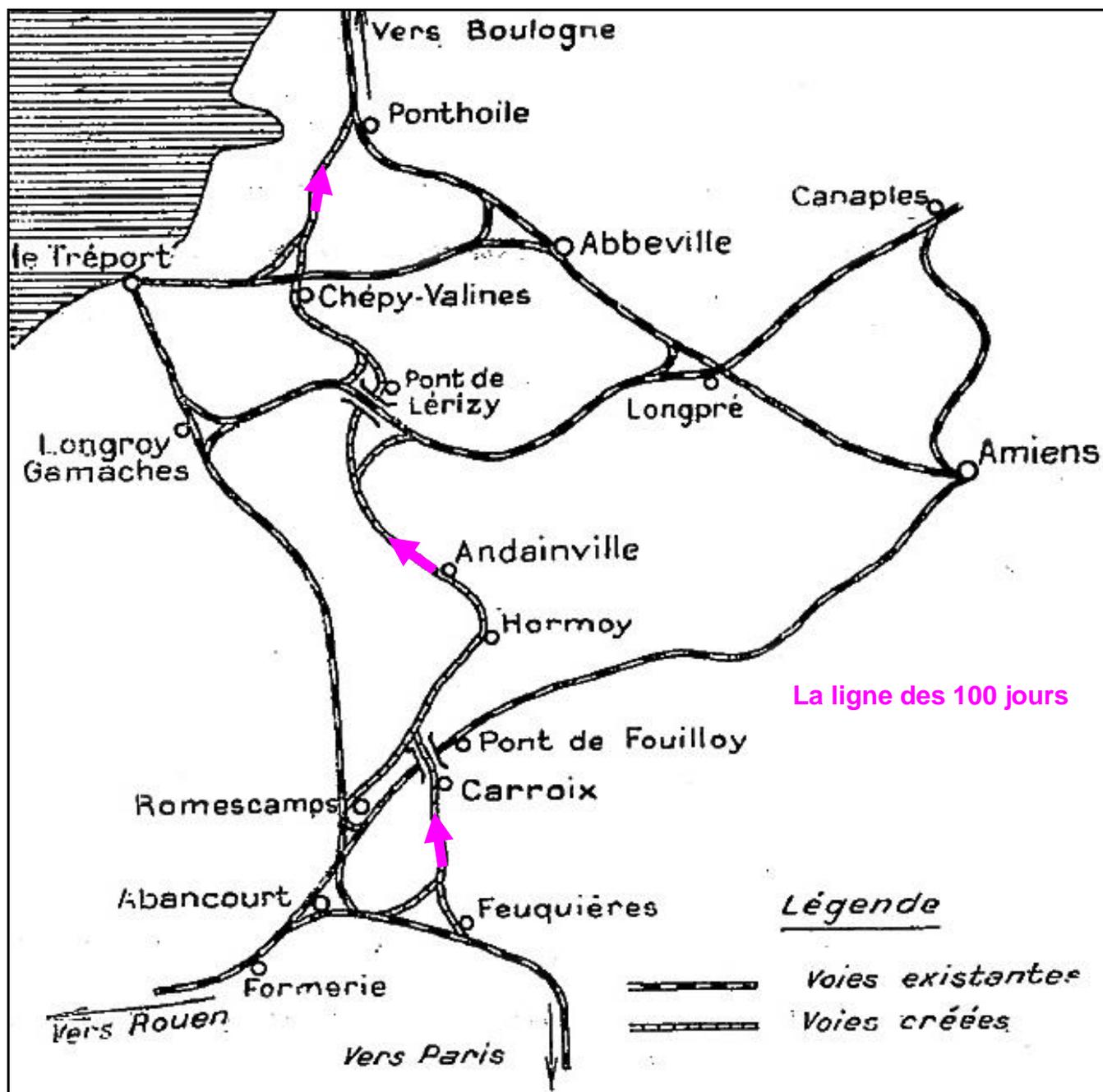




POINT REMARQUABLE

SECTION de LIGNE : Plusieurs Sections NOM : Ligne des 100 jours

DEPARTEMENTS Oise (60) et Somme (80)



COMMENTAIRES :

La ligne des 100 jours a été une ligne stratégique construite à l'écartement normal et en double voie entre Feuquières (Oise) et Pontthoile (Somme). Longue de 89 km pour la ligne proprement dite et de 100 km avec ses bretelles de raccordement, elle a été construite au printemps 1918 pour éviter le secteur d'Amiens qui était sous le feu de l'artillerie allemande.

En effet, suite aux grandes offensives allemandes du printemps 1918, certaines lignes utilisées par l'armée française pour ravitailler les troupes des fronts de Somme et de Belgique, sont prises par l'ennemi ou se retrouvent sous le feu des canons allemands, comme la grande ligne Paris > Amiens. Des déviations sont donc envisagées, des raccordements sont construits pour éviter des manœuvres longues et fastidieuses, et des voies ferrées existantes sont renforcées ou doublées pour continuer à faire circuler les 150 trains par jour que nécessite l'approvisionnement des troupes du nord. Mais cette solution s'avère encore trop faible et peu satisfaisante. Il est alors décidé de construire une nouvelle ligne à double voie à travers le plateau picard pour relier directement l'Oise au nord de la France en contournant largement Amiens par l'ouest. Cette ligne exigera en outre la mise en place de 8 embranchements : un au départ de Feuquières, deux à Fouillooy, deux à Cerisy Buleux, deux à Chépy, et un final à Ponthoile ; soit 100 km de voies au total.

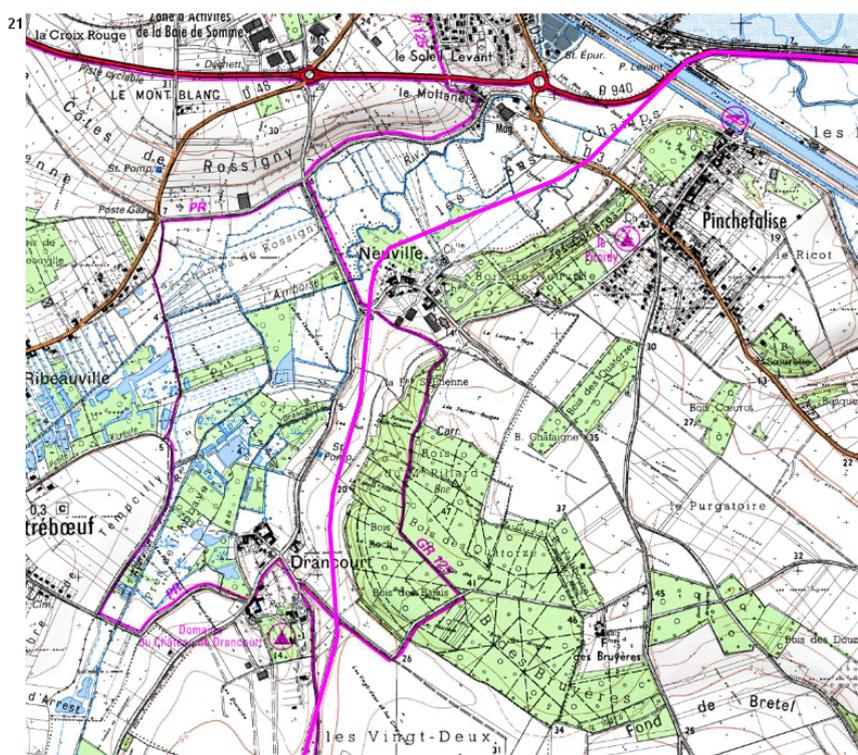
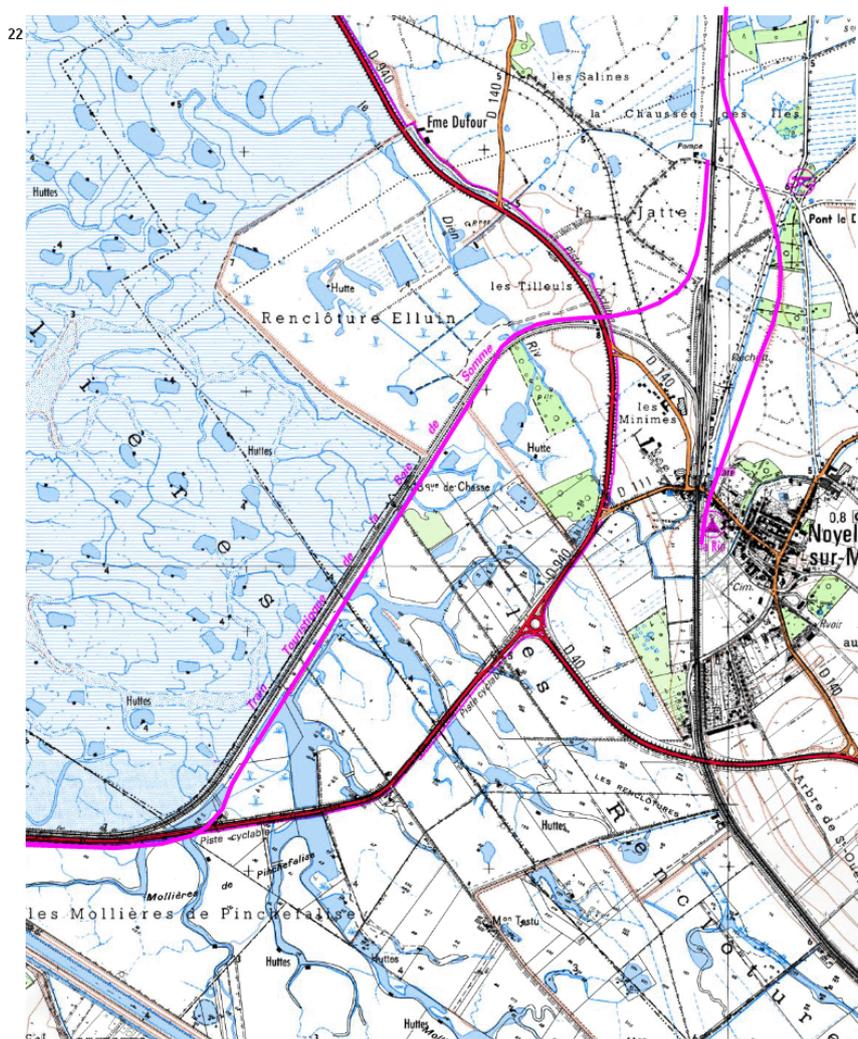


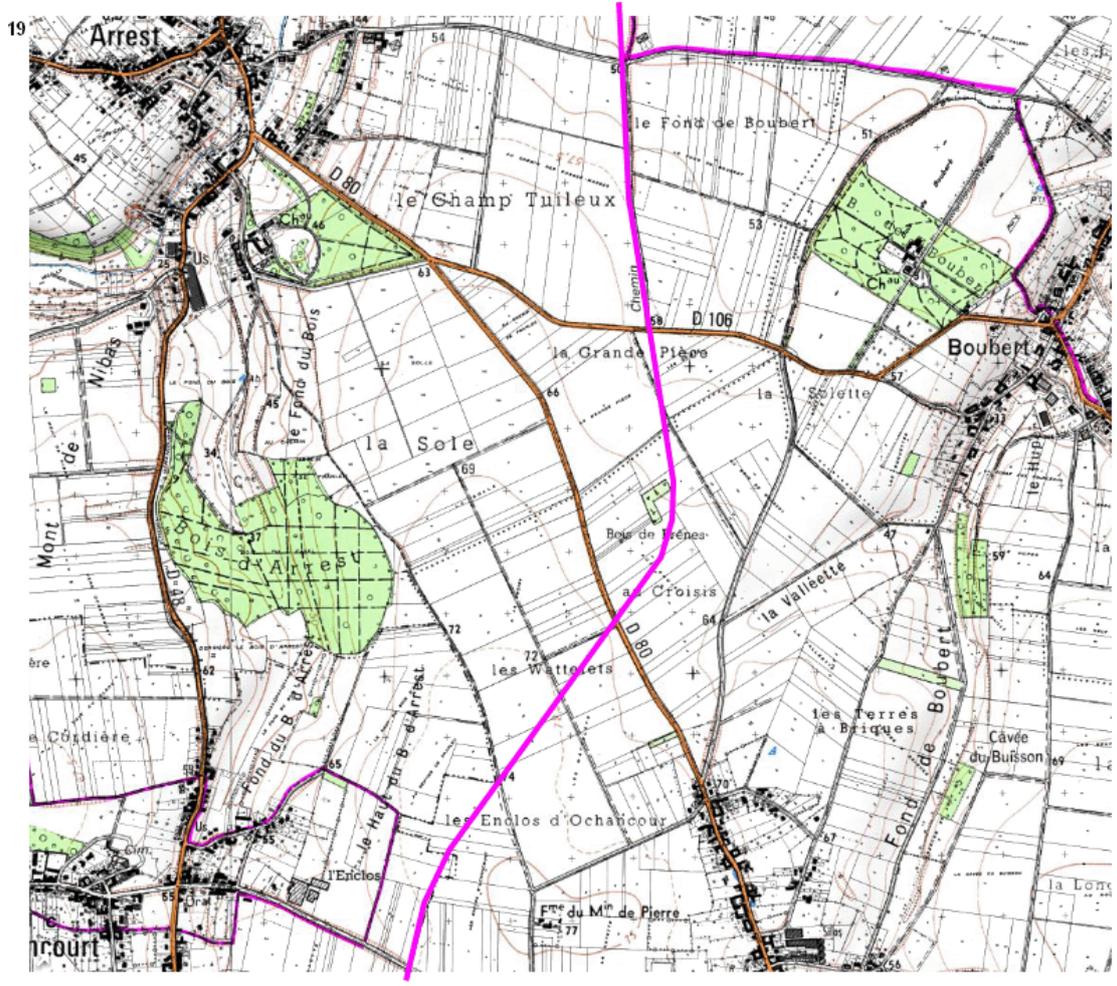
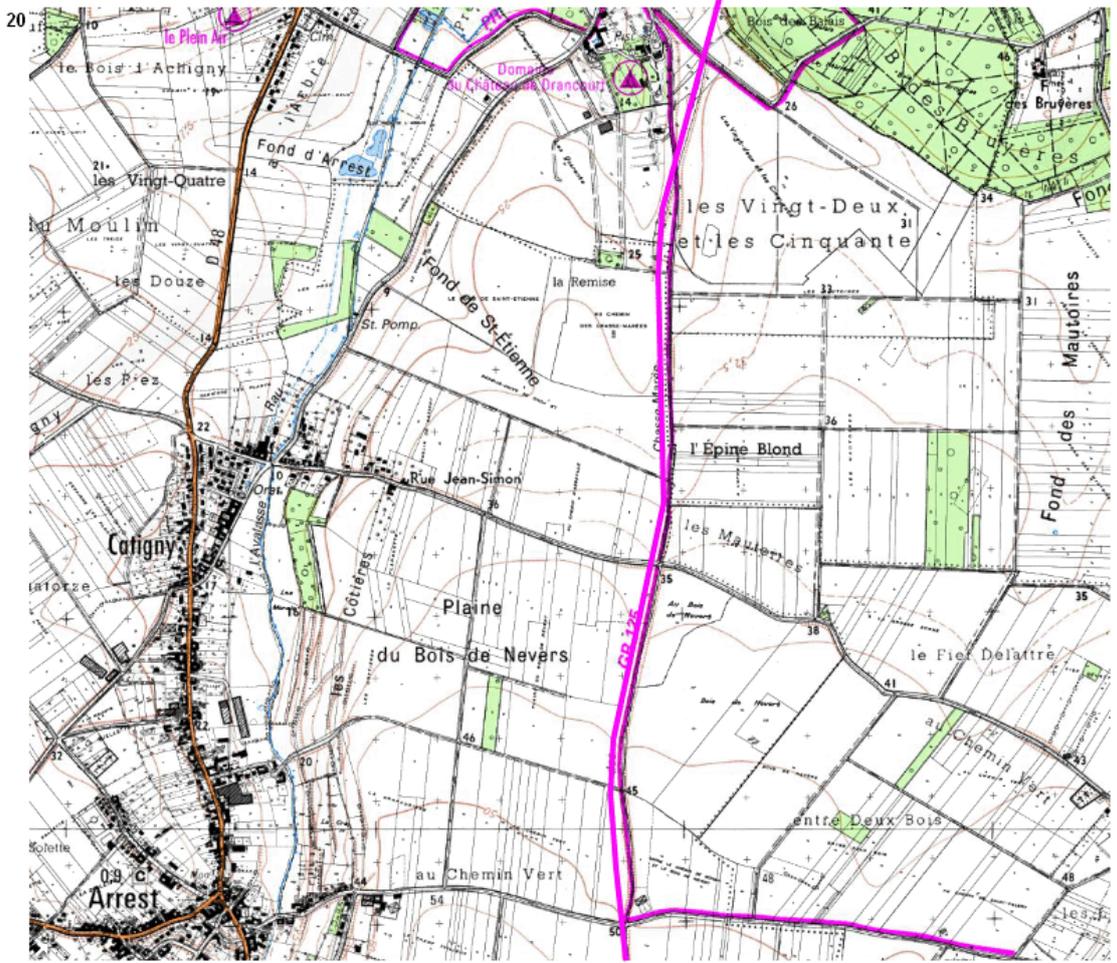
L'avant-projet conçu par les ingénieurs de la Compagnie du Nord est présenté le 5 avril 1918. Il est accepté par les hautes instances le 20 avril. Les travaux commencent alors le 2 mai par la réalisation d'une ligne à voie unique. Elle consiste en un simple grattage de surface sur lequel seront posés rapidement des rails. Plutôt que de creuser des tranchées ou de construire des remblais qui nécessitent beaucoup de temps, il est choisi de faire un tracé plus long mais plus facile à réaliser en épousant les faibles reliefs naturels. Les ouvrages d'art seront donc quasi absents à l'exception des quelques ponts nécessaires aux divers raccordements. Et la baie de Somme sera franchie grâce au remblai d'une ligne locale préexistante qui sera cependant mise en double voie pour répondre aux besoins militaires.

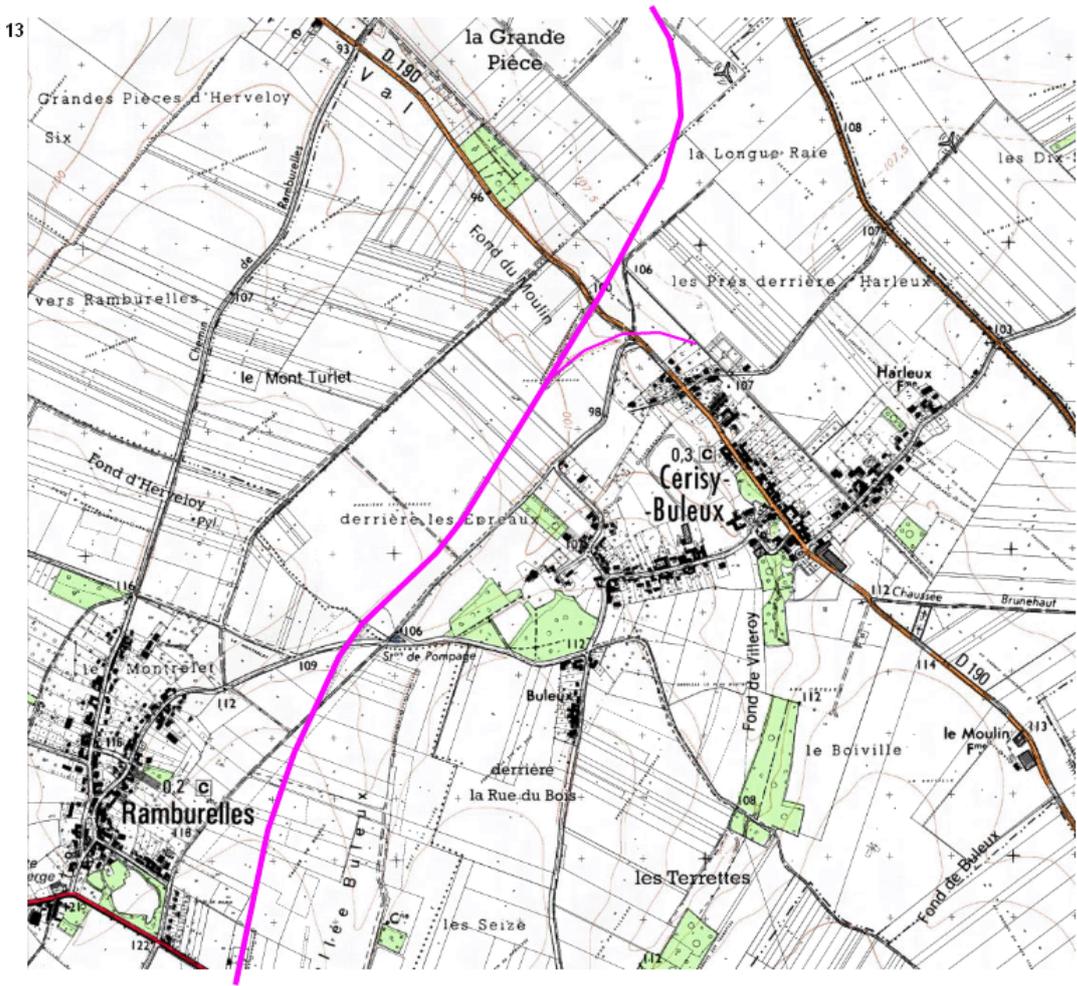
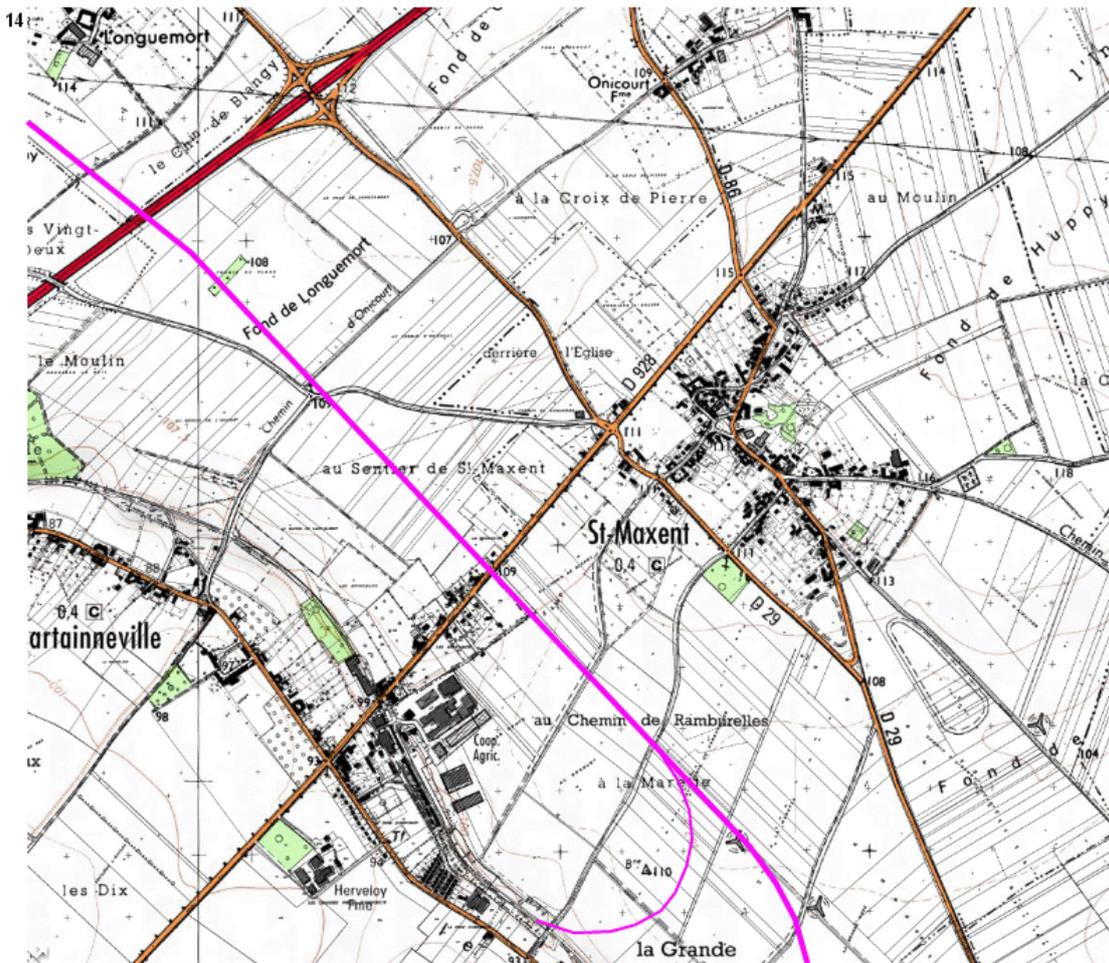
Le travail sera réalisé en un temps record grâce à l'organisation du chantier en six tranches attaquées simultanément par 10 000 hommes affectés à cette tâche. C'est ainsi que les premiers trains circulent dès le 28 juillet sur voie unique, soit 100 jours après le début des travaux, d'où le nom de la ligne. Puis la voie sera doublée à partir du 15 août. Une centaine de trains pourront alors y passer chaque jour dans chaque sens et contribueront ainsi à la victoire des forces alliées, en assurant le ravitaillement régulier des troupes engagées dans les batailles décisives du nord de la France et de Belgique. Après la fin de la guerre, quelques trains civils emprunteront la ligne, le temps que les itinéraires normaux soient remis en état. Mais comme elle ne présente aucun intérêt commercial, elle sera déposée dès les années 1920.

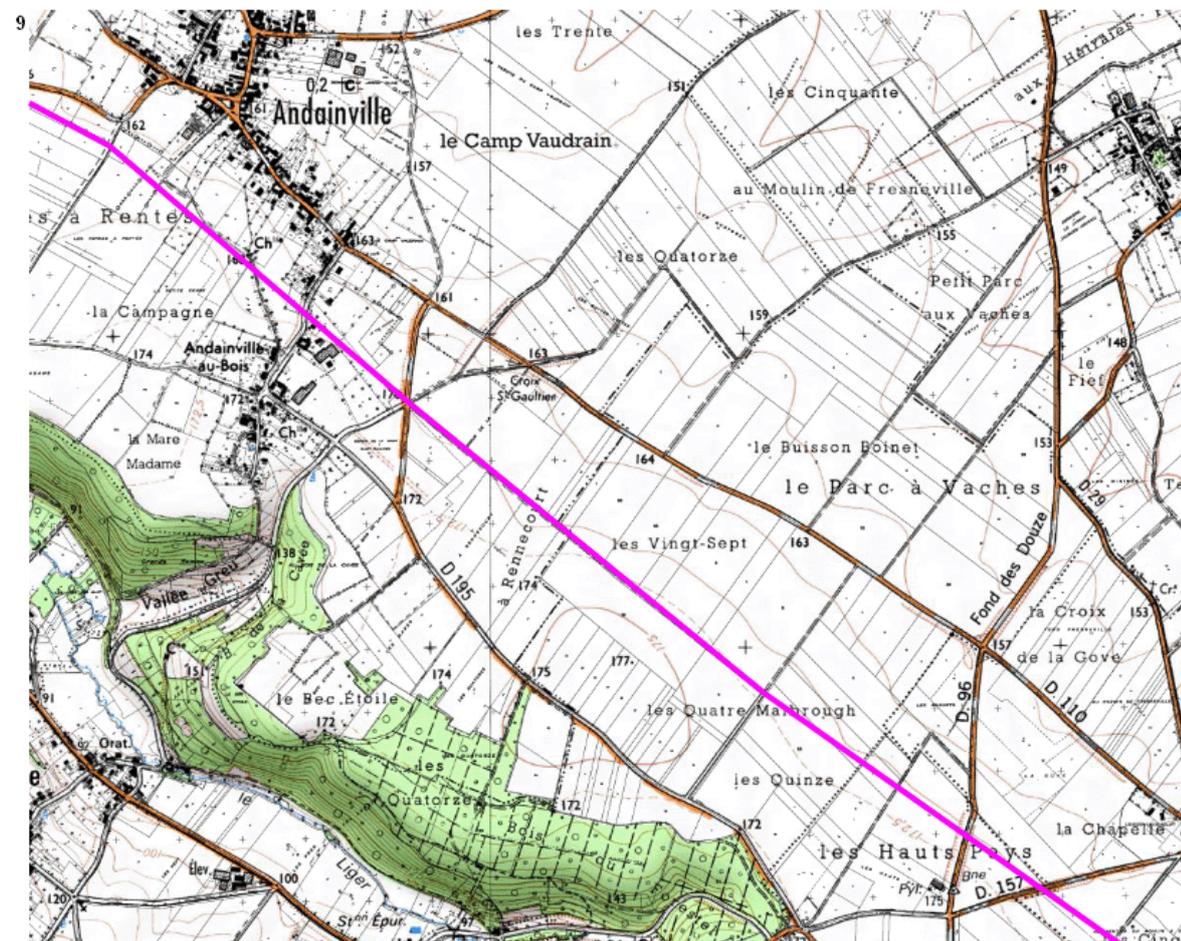
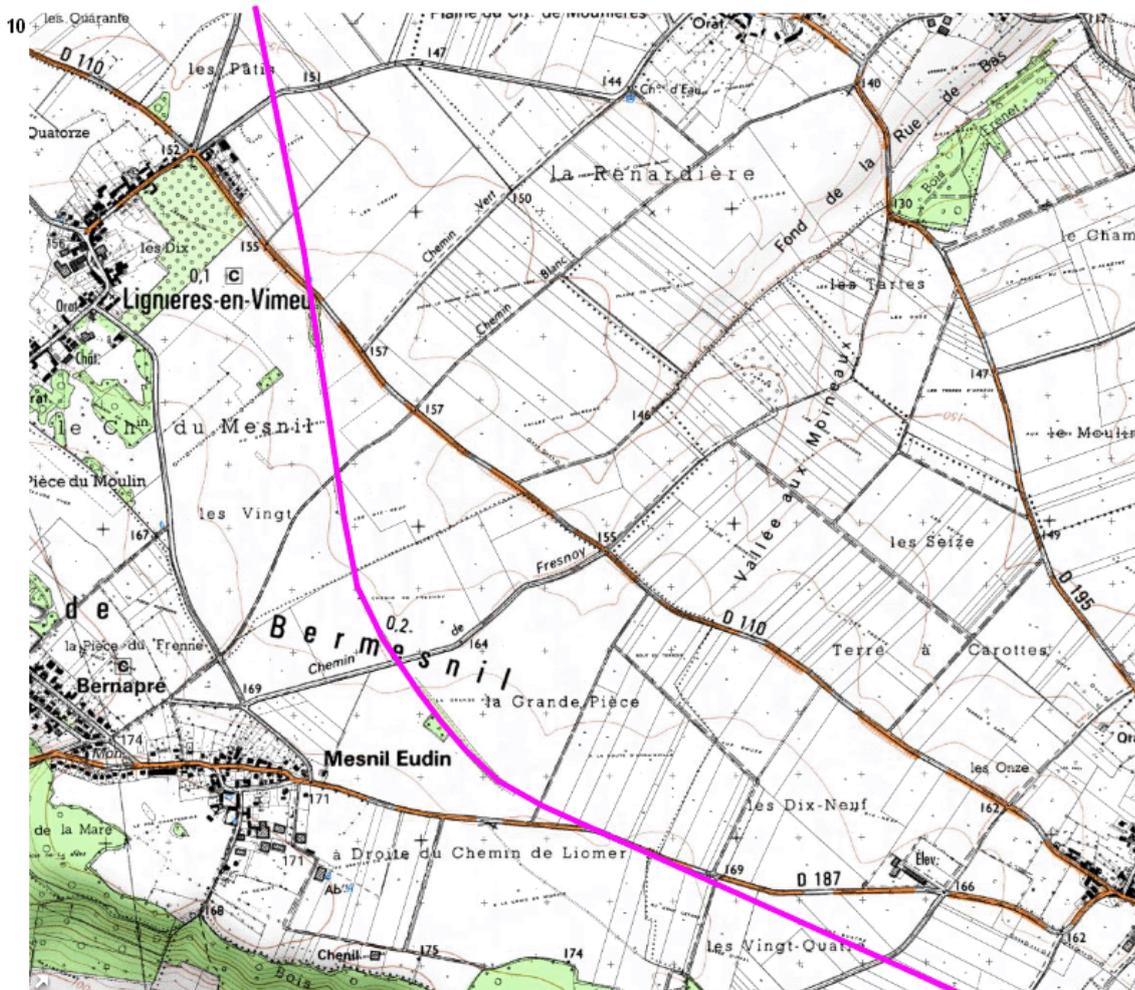
ICONOGRAPHIE :

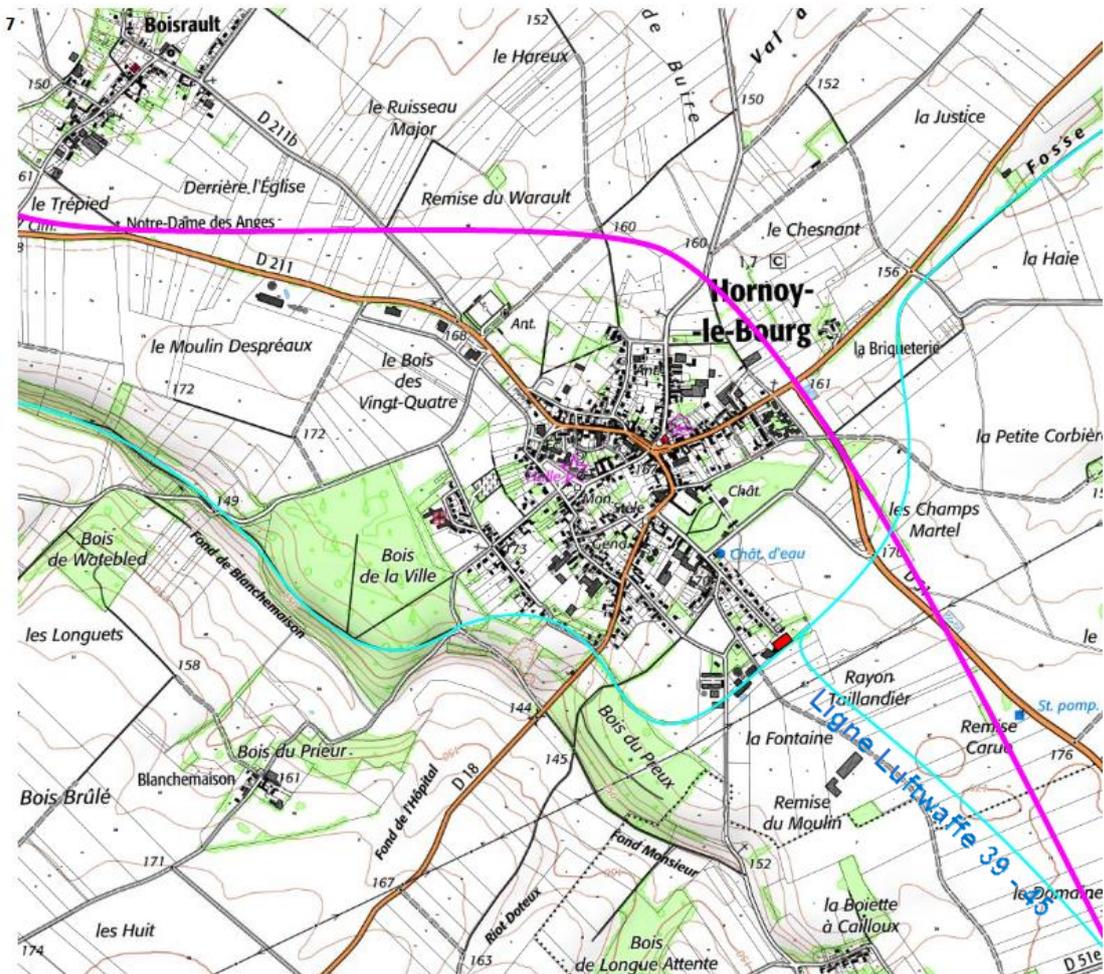
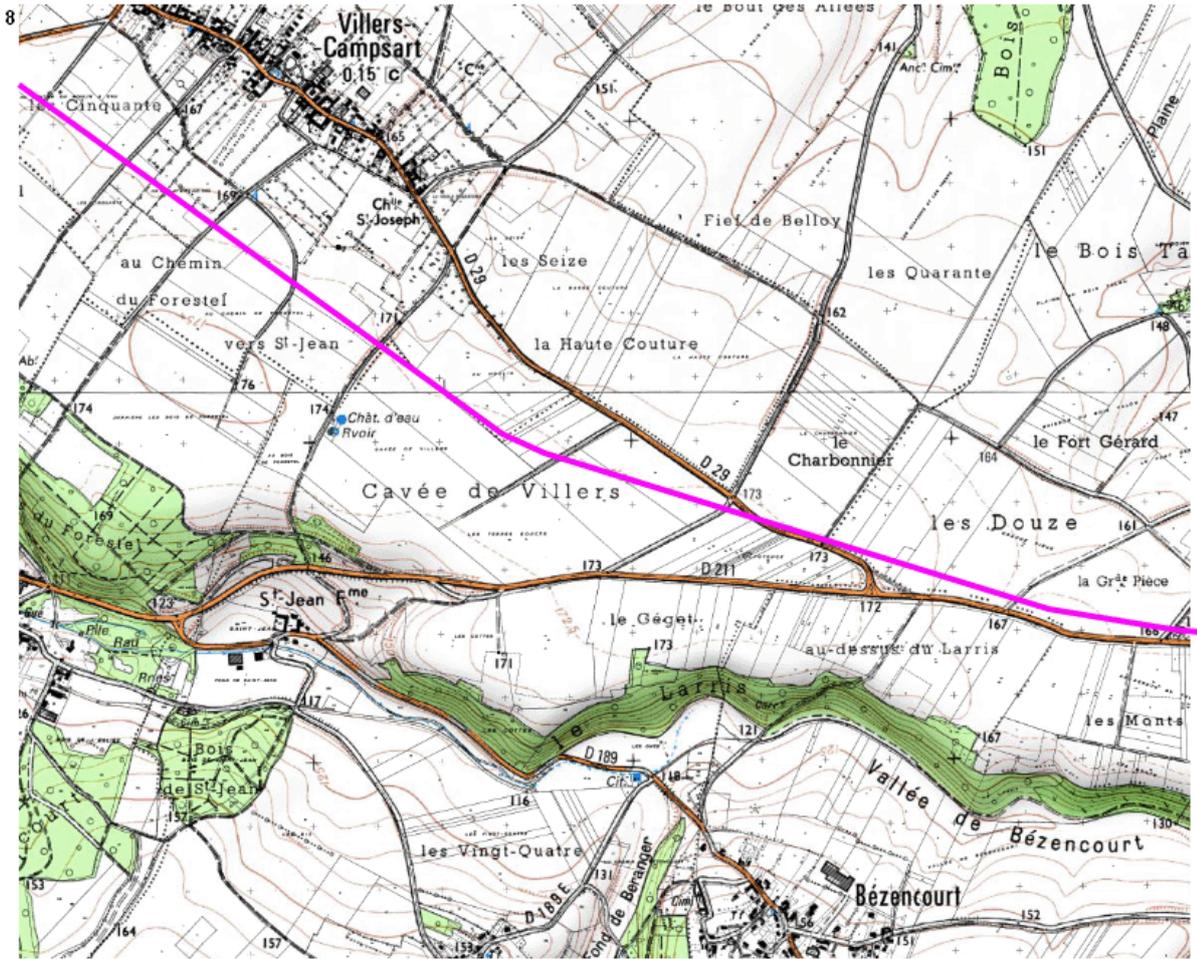
En raison de sa morphologie particulière, la ligne n'a pratiquement laissé aucune trace de terrain si ce n'est quelques talus ou dépressions peu reconnaissables pour un œil non averti. Pour des raisons de facilité de lecture, les cartes ci-après représentent la ligne du nord (Ponthoile) vers le sud (Feuquières).

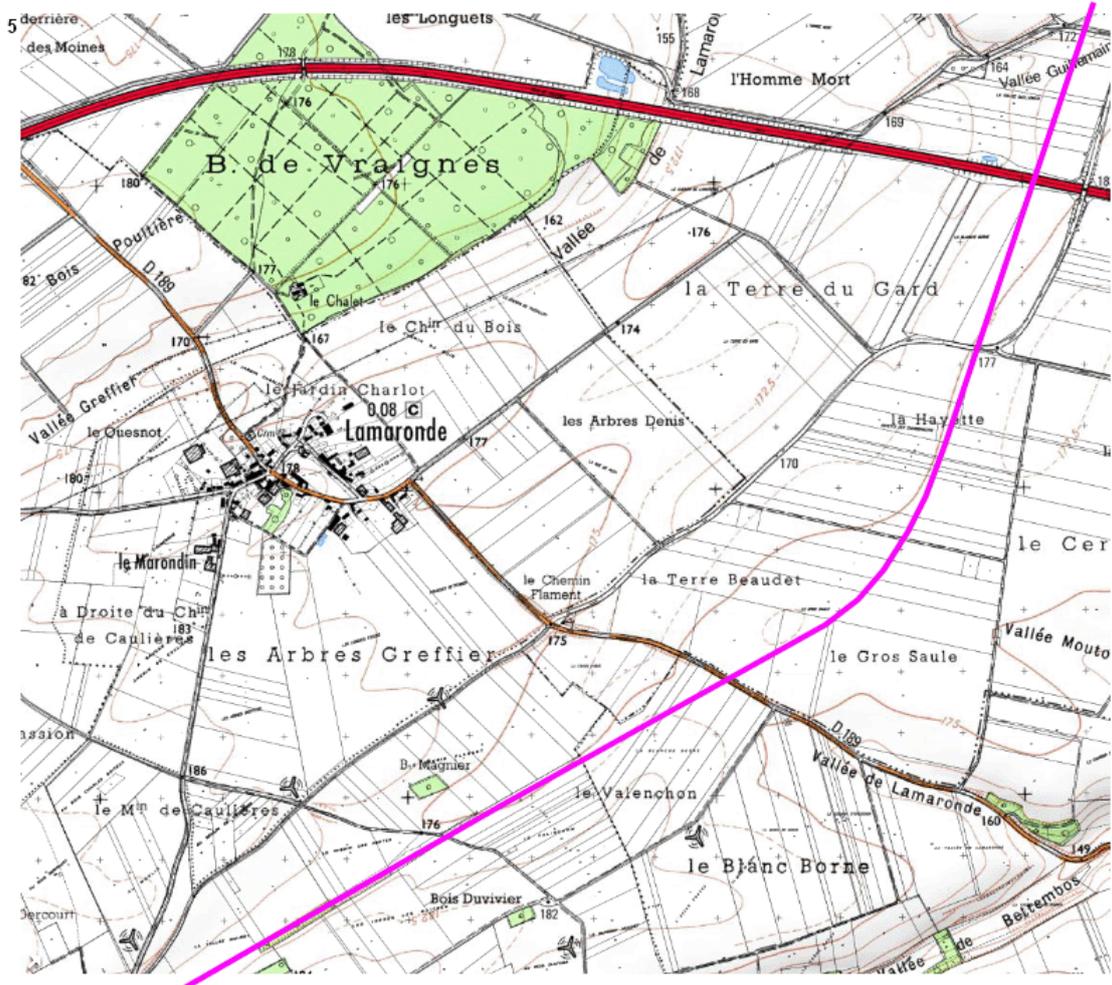
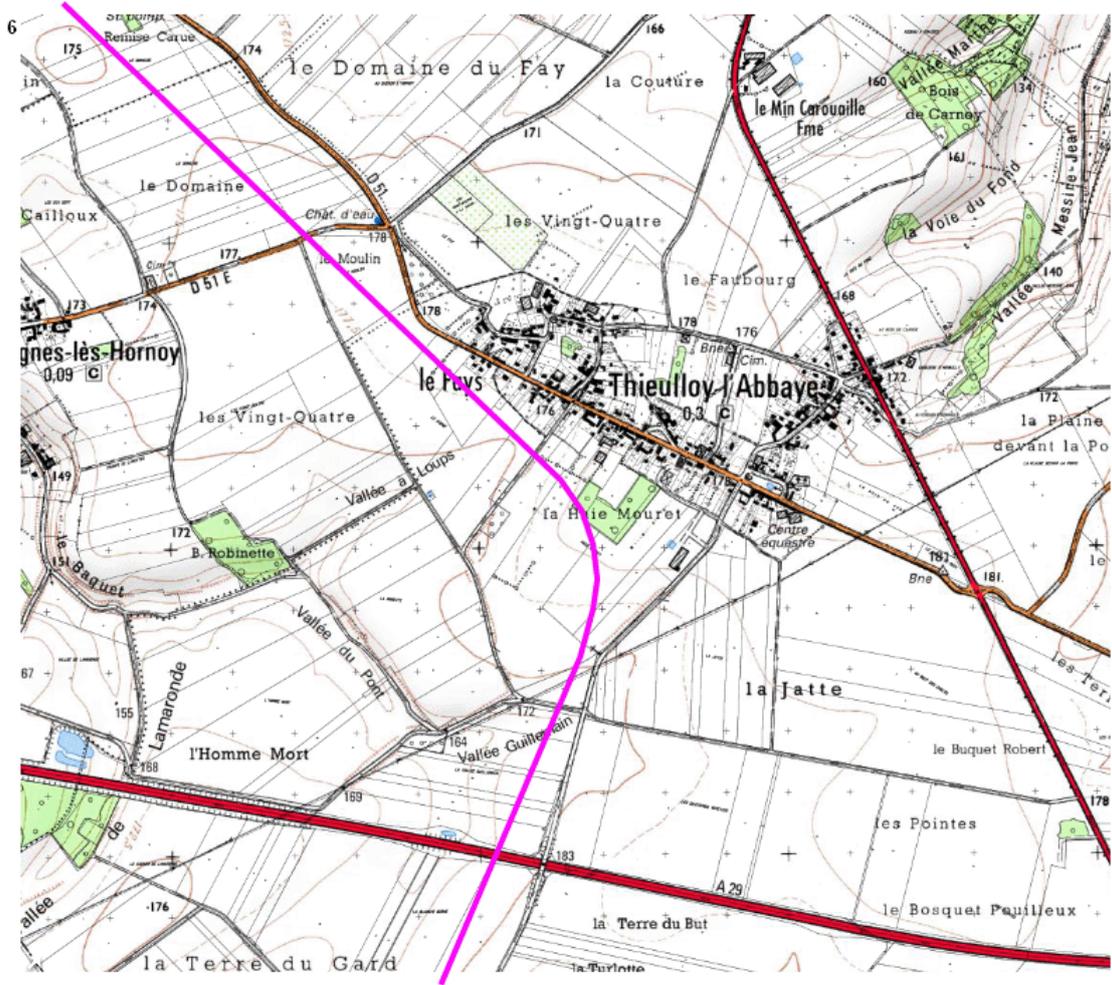


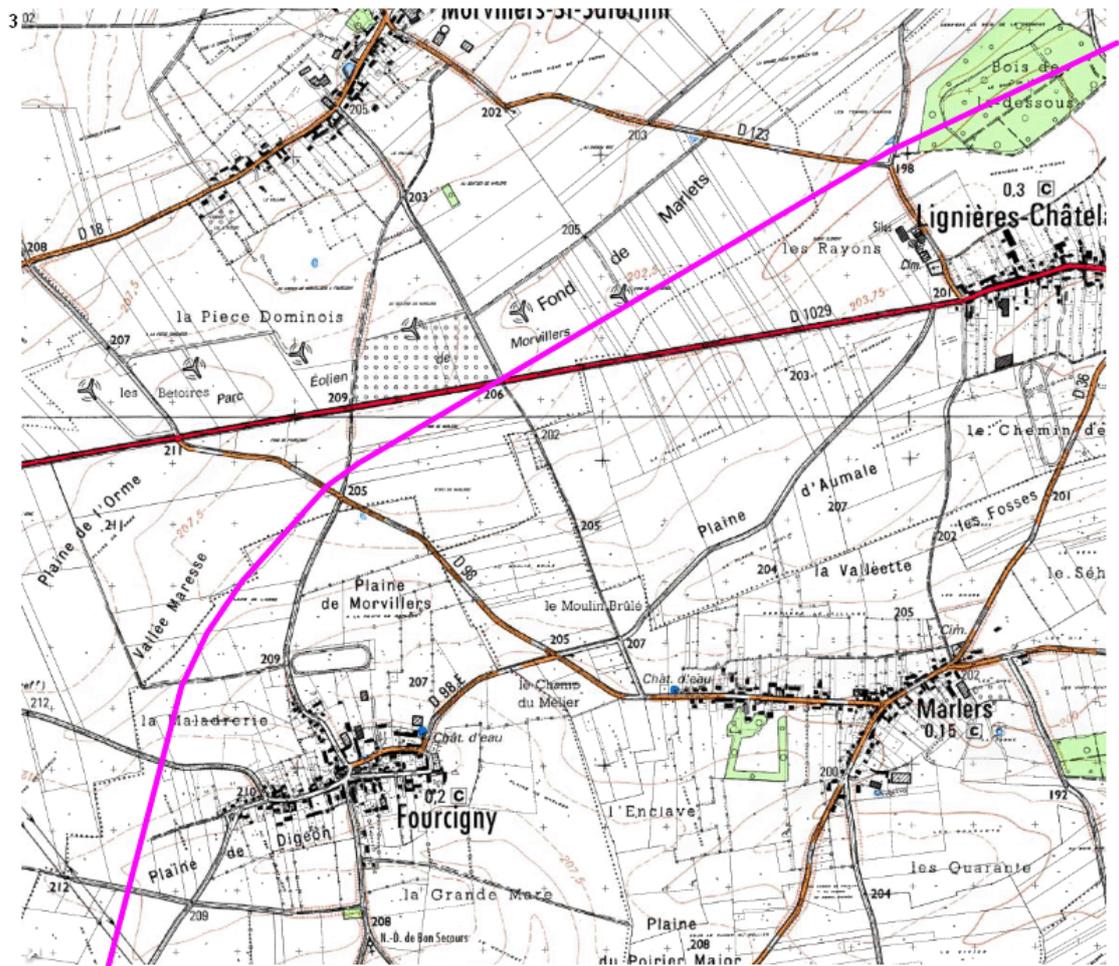
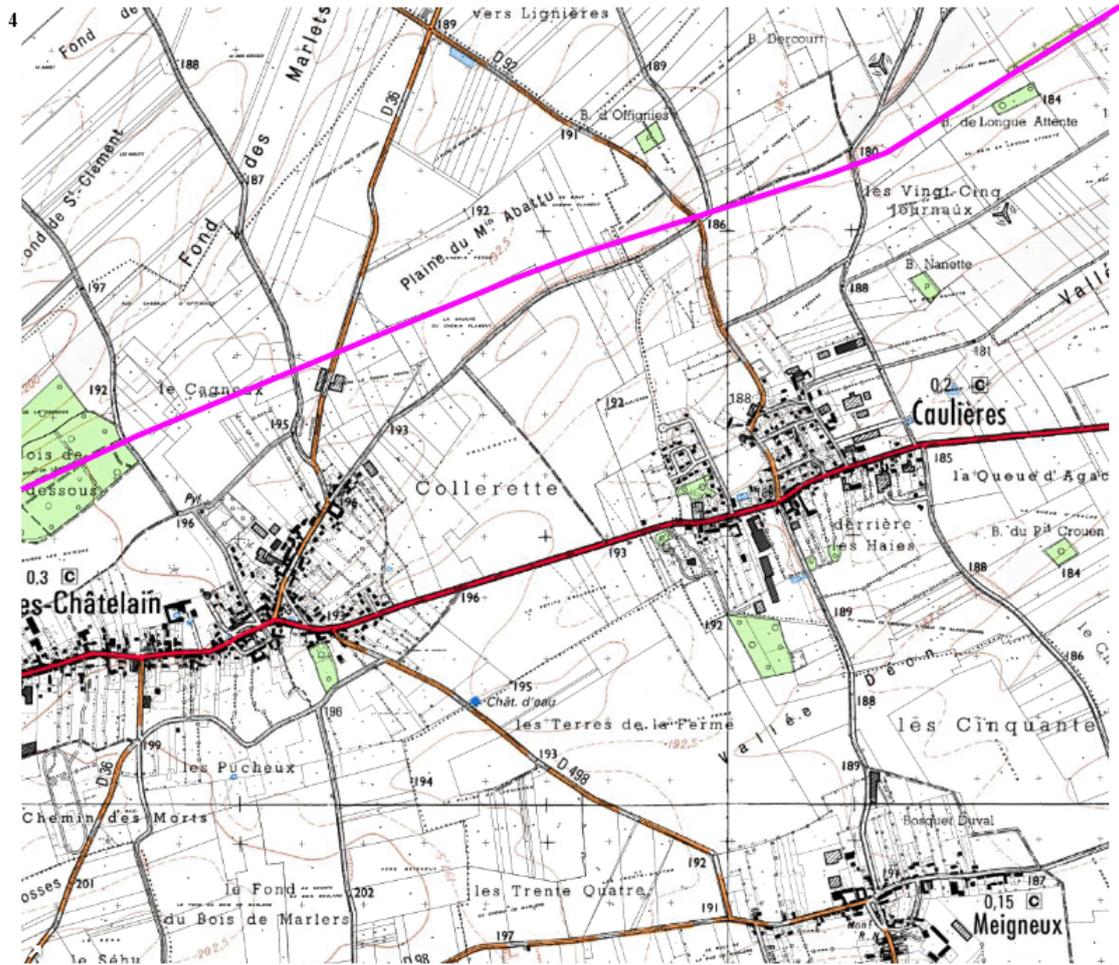


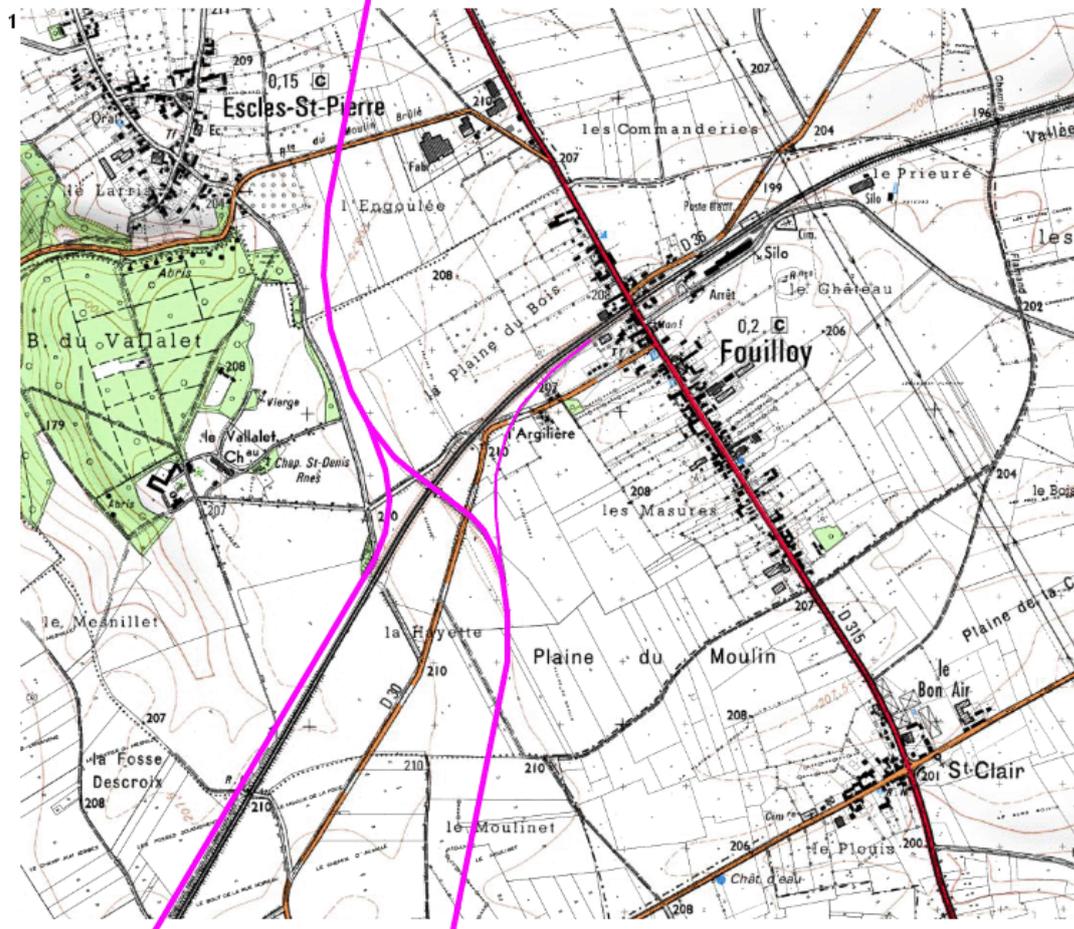
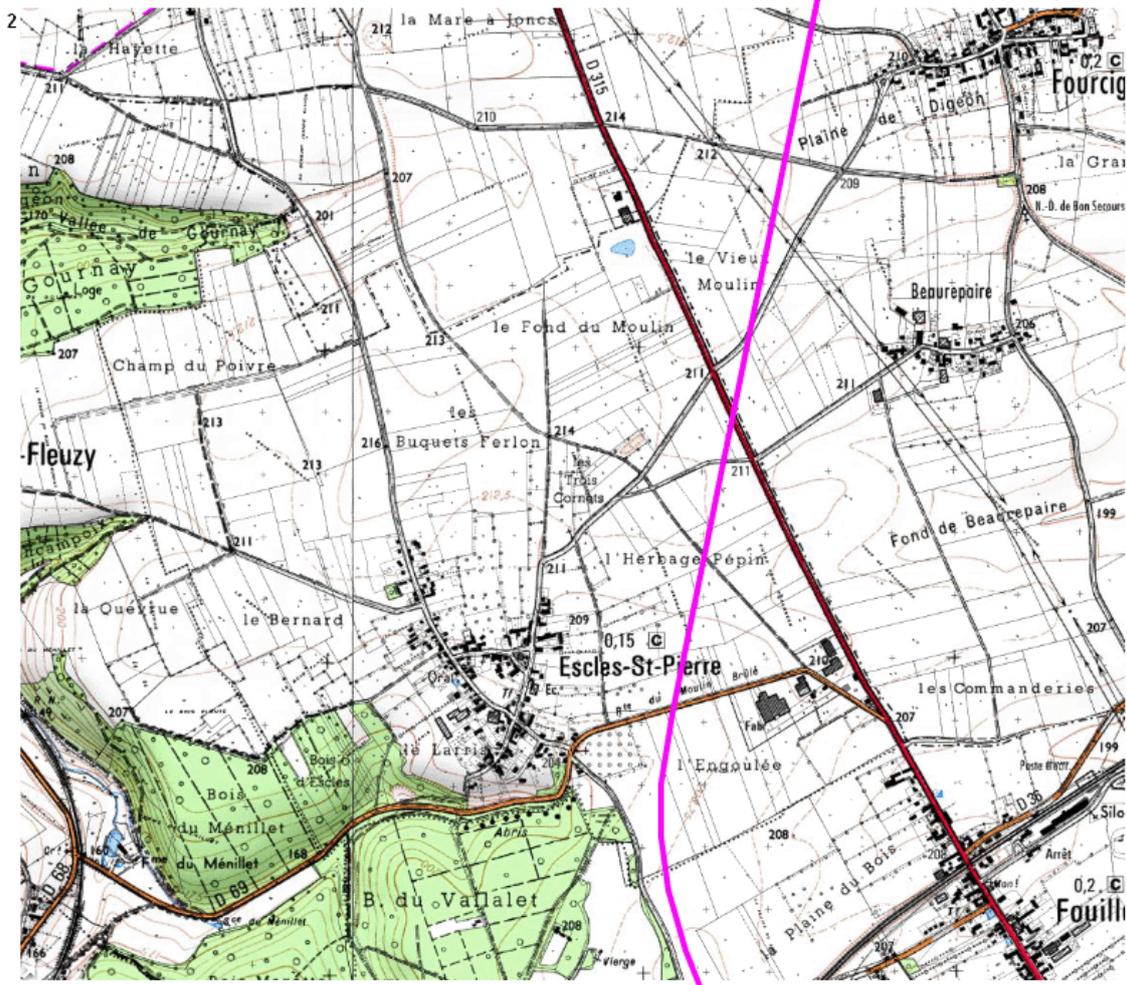


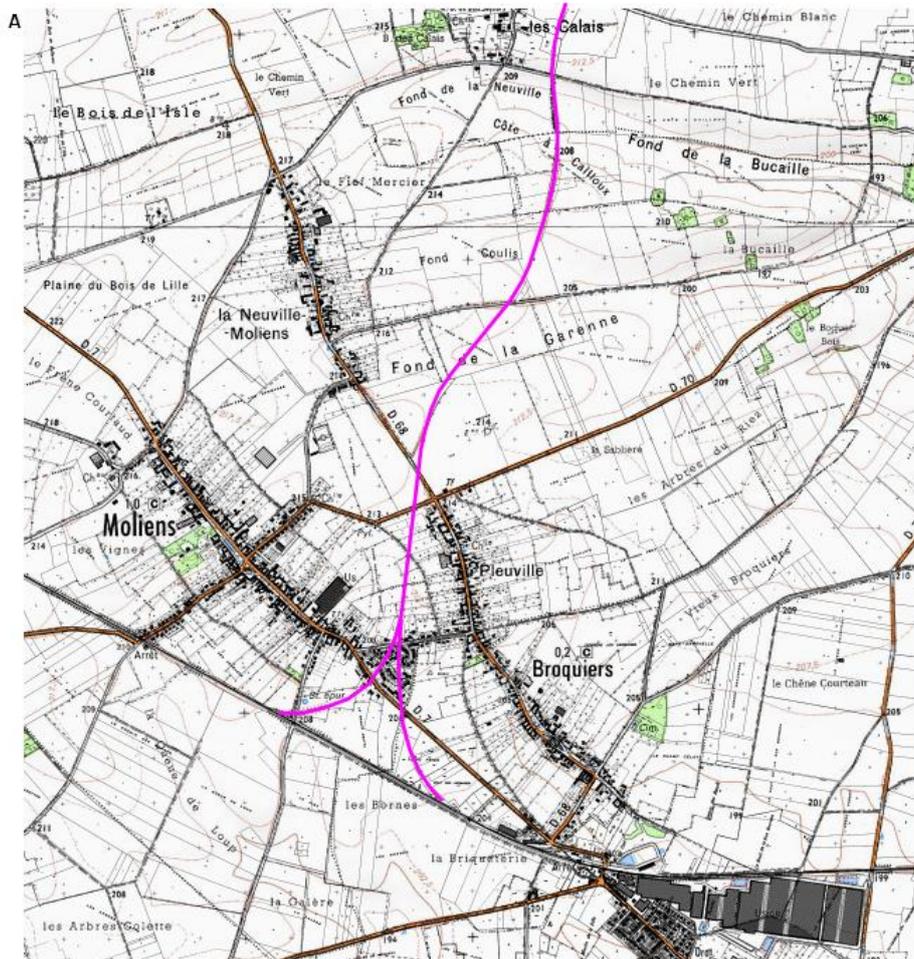
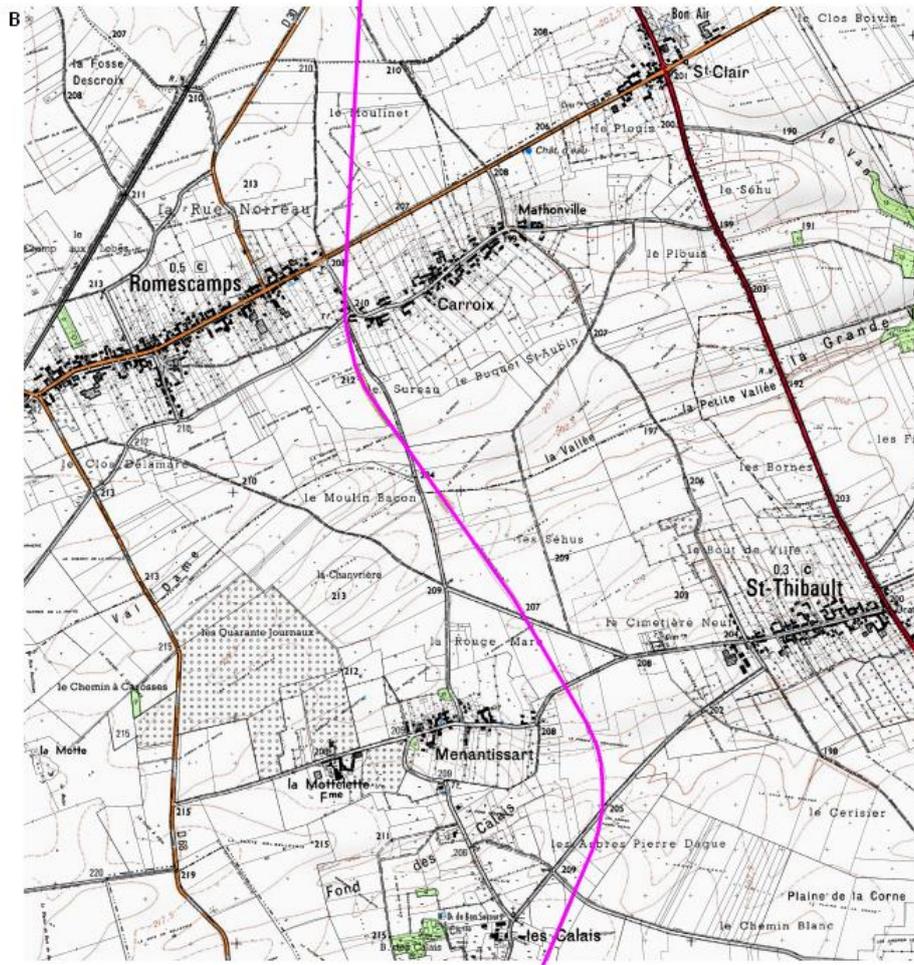












Pour finir, le lecteur intéressé trouvera ci-après un compte-rendu détaillé sur la ligne des Cent Jours.

Une ligne stratégique de circonstance Feuquières - Ponthoile

La ligne de Feuquières-Broquiers (Oise) à Ponthoile-Mollières (Somme) est l'une de ces voies ferrées stratégiques à écartement standard construites durant la Première Guerre mondiale pour contourner un nœud ferroviaire menacé (tel Nancy, par un itinéraire Toul – Pont-Saint-Vincent - Bayon) ou encombré (cas de Nevers, avec la *ligne américaine*, de Saincaize vers Chagny). Cette ligne, longue de 88,9 kilomètres, a été établie dans l'urgence entre fin avril et mi-août 1918 (d'où son nom de *ligne des cent jours*) dans les départements de l'Oise et de la Somme à la suite des grandes offensives allemandes du printemps 1918 lancées par le général Ludendorff pour percer le front à la charnière entre les armées de l'empire britannique et la française.

L'offensive allemande et la menace sur Amiens :

En effet, le 21 mars 1918, l'armée allemande, avec 74 divisions, lance la *Kaiserschlacht* (bataille de l'Empereur) et attaque au sud d'Arras dans les secteurs de Bapaume, Saint-Quentin et Chauny (opération *Mickael*, première des offensives prévues) les *Third* (general Byng) et *Fifth* (general Gough) Armies (29 divisions à elles deux), au nord de la charnière entre les armées britanniques et françaises afin de séparer les deux alliés en poussant le long de la Somme vers Amiens. Le commandement supérieur allemand joue ainsi de la propension de l'une, la britannique, à retraiter vers l'ouest et les ports de la Manche afin d'assurer ses arrières et sa ligne de retraite éventuelle vers l'Angleterre, la tentation de la française étant de privilégier la protection de Paris, les deux axes spontanés de repli conduisant à élargir la brèche ainsi créée devant Amiens. Sous cet assaut, l'aile droite britannique cède sous la pression allemande mais parvient à se rétablir le 4 avril, notamment grâce à des renforts français (deux armées de réserve envoyées par le général Pétain pour couvrir le flanc droit britannique, au sud d'Amiens), tant au nord qu'à l'est d'Amiens. Si, malgré ce recul, la continuité du front est maintenue, la situation demeure grave. En effet, certaines lignes utilisées par les armées alliées pour ravitailler les troupes sur le front de la Somme ont soit été prises par l'ennemi (la rocade Chaulnes – Compiègne ainsi que celle d'Amiens à Ormoy-Villiers *via* Montdidier et Rivecourt), soit sont sous le feu des canons allemands.

Tel est en particulier le cas pour les itinéraires passant par l'important nœud ferroviaire de Longueau (bifurcations, gare de triage, dépôt de locomotives, ateliers et magasins), près d'Amiens, menaçant ainsi directement l'axe majeur reliant, sur les arrières alliés, Paris aux ports de la Manche (Boulogne, Calais) et donc la principale liaison de qualité entre les armées britanniques et françaises. L'itinéraire Rouen – Abbeville ou Doullens, *via* le raccordement de la Hotoieⁱ près de la gare d'Amiens – Saint-Roch, essentiel pour le ravitaillement de l'aile droite britannique, n'est également plus sûr, bien qu'encore praticable et donc maintenu en serviceⁱⁱ.

Même si la résistance acharnée des Alliés a pu contenir l'offensive allemande à une dizaine de kilomètres à l'est d'Amiens, à Villers-Bretonneux, la capacité d'écoulement du trafic par le nœud de Longueau est gravement compromise par le feu de harcèlement des pièces à longue portée (calibres de 130 mmⁱⁱⁱ ou plus) de l'artillerie allemande. De même, la ligne dite *des houillères* (Longueau – Paris *via* Montdidier, Rivecourt et Ormoy-Villiers) est coupée car sur la nouvelle ligne de front et, plus au sud-ouest, l'emploi de la ligne Creil – Amiens, vers St-Just-en-Chaussée ou Gannes, est impossible sous le feu allemand^{iv}. Ainsi, sur les 200 trains qui franchissaient journalièrement la Somme, 130 à 140 passaient par Amiens, les autres transitant par Abancourt, Eu et Abbeville ou Abancourt, Gamaches, Longpré et Doullens. La menace sur Amiens et sa situation sous le feu ennemi compromet gravement les possibilités d'échange entre le nord et le sud de la Somme^v, en particulier les indispensables mouvements de troupes et matériels entre armées britanniques et françaises.

A titre d'exemple, les trains Paris – Boulogne ou Calais^{vi}, dès qu'ils peuvent être rétablis une fois le front refixé, sont détournés par Beauvais, le Tréport et Abbeville, mettant en juillet 1918 près de 10 h 33, au lieu de 3 h 15 en mai 1914 pour relier Paris à Calais.

La recherche du rétablissement de la capacité de transport :

En un temps où le chemin de fer assure l'essentiel des échanges terrestres de voyageurs et de marchandises et où, du point de vue militaire, il est encore au centre de la mobilité stratégique des armées^{vii}, l'enjeu est donc de maintenir au maximum de leur capacité les possibilités tant de ravitaillement des troupes^{viii} que les échanges (aide en hommes, matériels et munitions) entre les deux armées, vitales pour la tenue du front et la perspective de contre-offensives, sans oublier l'acheminement du charbon extrait des puits de l'ouest du bassin houiller du Pas-de-Calais restés du côté allié du front^{ix}.

Il faut donc rétablir la capacité de transport, notamment en continuant à renforcer, effort entrepris dès 1915, certaines voies ferrées existantes de l'Etat et du Nord placées entre la Seine et la Somme, les doubler^x, voire les tripler ainsi que construire des raccordements^{xi} évitant les rebroussements pour faire circuler chaque jour les 150 à 200 trains que nécessitent, dans chaque sens, tant l'approvisionnement des troupes que le maintien des échanges économiques, comme les 30 trains journaliers nécessaires pour évacuer le charbon^{xii}. Mais cette solution^{xiii} n'est qu'un pis-aller (pas plus de 60 à 70 trains par jour), incapable de pallier à une coupure totale de la liaison principale entre Paris et la côte du Pas-de-Calais.

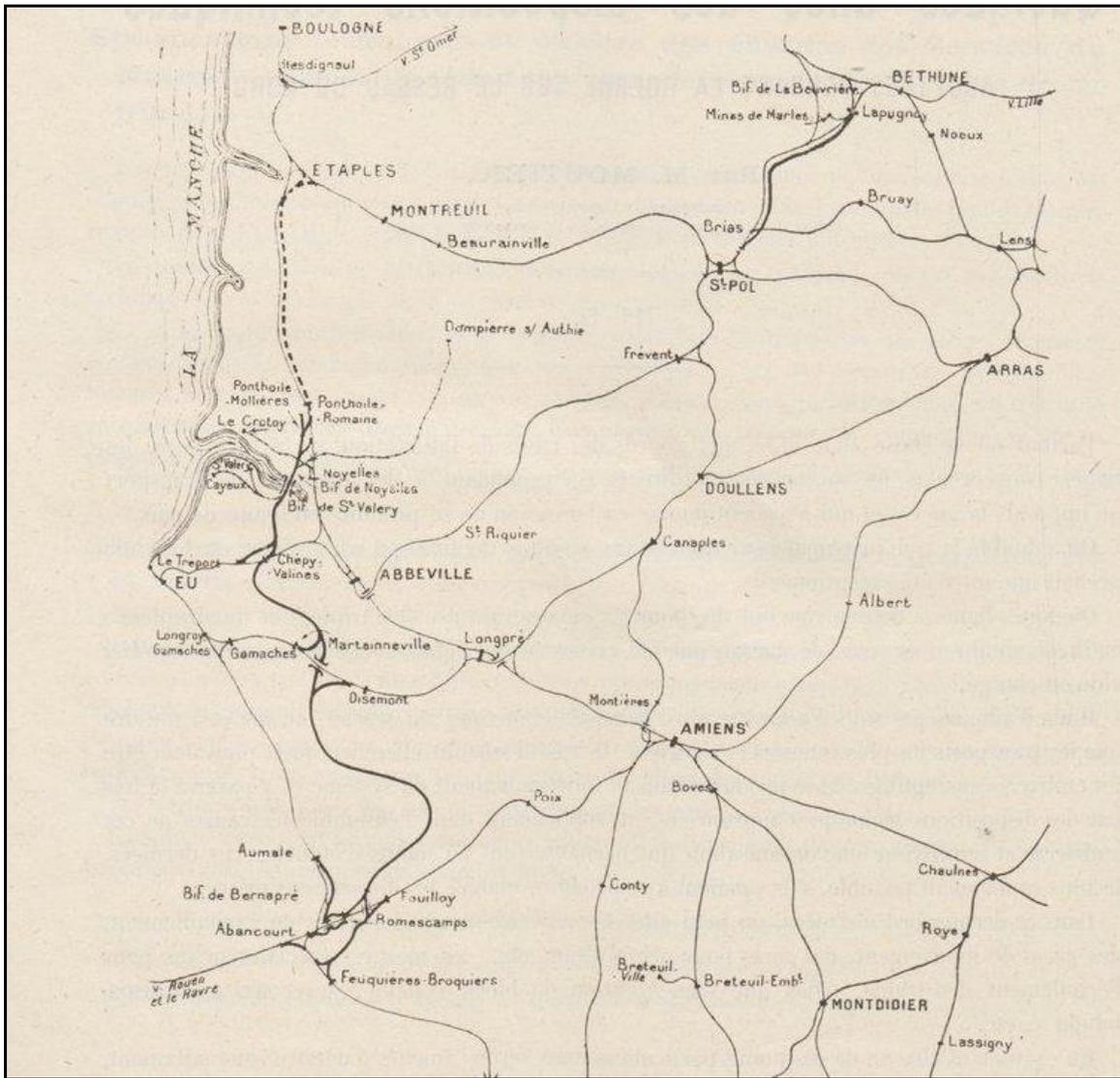
Il est donc décidé de construire une ligne nouvelle, directe, à bon profil et à double voie, dans le secteur au sud des opérations menées dans la Somme, capable de participer à l'écoulement des 130 à 140 trains journaliers destinés à approvisionner le front, ce dans le délai de trois mois exigé par les autorités militaires^{xiv} désireuses de reprendre dès l'été 1918^{xv} l'avantage sur les armées du *Kaiser*.

La nécessité d'une nouvelle rocade en arrière du front :

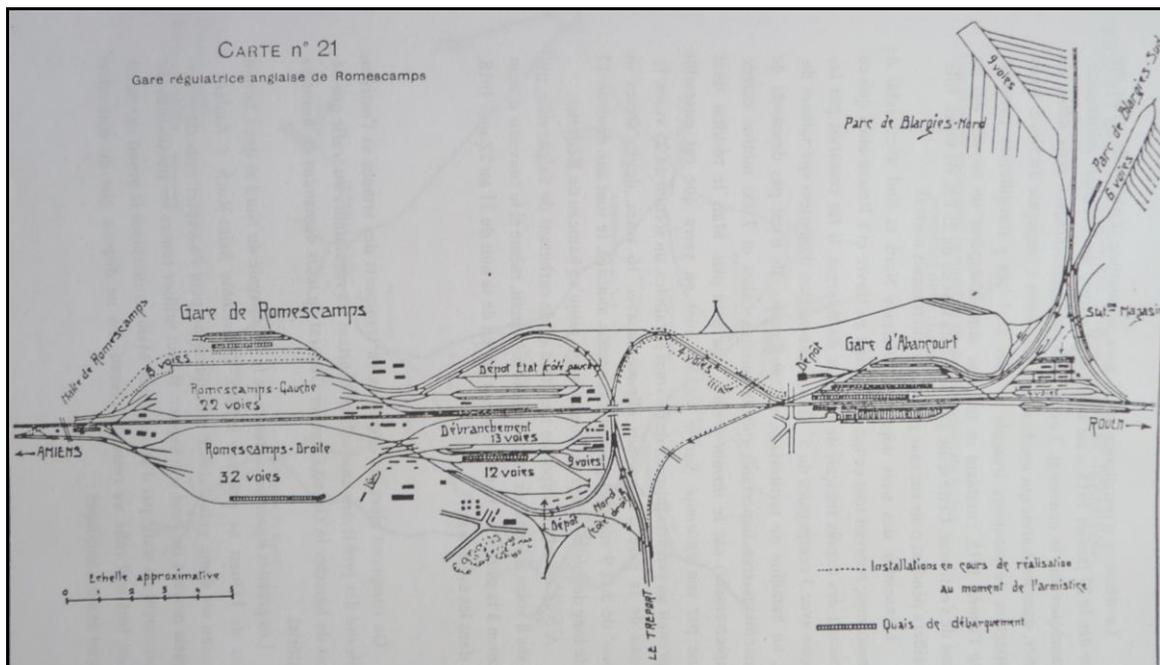
Devant l'urgence et le caractère vital de cette nouvelle liaison ferroviaire, la ligne, envisagée dès le début de mars 1918^{xvi}, est mise à l'étude le 5 avril 1918, l'avant-projet établi par les ingénieurs de la Compagnie du Nord étant accepté le 20 avril et la note n° 4212 DTMA décidant de sa construction le 25 avril. L'ordre d'exécution étant donné le 22 avril^{xvii}, les équipes de levés du 5^{ème} Génie^{xviii} sont en place dès le 25, les travaux commençant, eux, le 2 mai 1918, menés en un temps record, grâce aux 11 400 hommes présents sur le chantier, soldats du Génie, notamment du 5^{ème} régiment (10 compagnies), et de l'armée territoriale^{xix} sans oublier les employés de la Compagnie des chemins de fer du Nord^{xx}, complétés par des ouvriers civils, dont des Italiens, le lieutenant-colonel Gérard étant directeur des travaux.

Ligne essentiellement de plateau, le nouvel itinéraire est tracé pour éviter au maximum les gros travaux de génie civil (tunnels, remblais ou tranchées importants) susceptibles de compliquer le chantier, tout en conservant des caractéristiques favorables. Celles-ci sont propres à un itinéraire à grand trafic, soit deux voies, avec des garages à intervalles réguliers et signalisation, des courbes d'un rayon minimum de 500 m et des rampes et pentes ne devant pas dépasser 8 ‰. Conçu comme un axe de liaison doublant le grand itinéraire interrompu de Paris à Calais *via* Amiens, il se démarque, par ces caractéristiques favorables, des autres lignes de circonstance destinées, côté allemand (Autrecourt – Marcq–Saint-Juvin, par exemple) ou français (ligne de secours 6 bis et ses embranchements sur les arrières de Verdun), à ravitailler un secteur du front, toutes établies à voie unique et à rampes prononcées (15 ‰ par exemple pour la ligne allemande)^{xxi}.

La ligne débute au sud par un raccordement en triangle à la ligne Paris-Nord - Abancourt - Le Tréport, elle-même renforcée^{xxii}, à l'ouest de la gare de Feuquières-Broquiers^{xxiii}, file vers le nord pour franchir par-dessus la transversale Amiens - Rouen^{xxiv} au nord d'Abancourt (croisement des lignes Paris - Le Tréport et Amiens - Rouen) à proximité de l'établissement militaire de Romescamps et de sa gare régulatrice^{xxv} (avec raccordements à la ligne Amiens - Rouen). Elle évite ensuite, au nord de Fouillois, les hautes vallées de la Bresle et du Liger en contournant Hornoy^{xxvi} par l'est puis emprunte les hauteurs du plateau picard par Andainville et Moufflières avant d'orienter, sur quelques kilomètres, son tracé vers le nord en contournant à distance le bourg d'Oisemont.



La desserte du front allié d'Artois et de Picardie
 Source : RGCF, 11-1919



La gare régulatrice de Romescamps
 Source : « Les chemins de fer français et la guerre », colonel Le Hénaff

Après avoir rencontré, avec passage supérieur, la voie ferrée Longroy-Gamaches - Longpré-les-Corps-Saints entre Martainneville et Oisemont^{xxvii}, l'itinéraire adopte une direction ouest sur le plateau surplombant la vallée de la Vimeuse en direction de Chépy-Valines^{xxviii} *via* Tours-en-Vimeu, avant de descendre vers la Somme par l'est d'Ochancourt afin de franchir le fleuve en amont de St-Valery-sur-Somme puis de rejoindre l'axe Amiens - Calais en gare de Ponthoile-Mollières, au nord de Noyelles-sur-Mer, cet axe étant en outre quadruplé jusque vers Etaples^{xxix}.

Les premiers trains circulent sur la ligne dès le 28 juillet 1918 en voie unique, l'itinéraire étant utilisable en double voie sur la totalité de son parcours le 15 août 1918, un peu plus de trois mois après les premiers coups de pioche. Georges Clémenceau alors est présent, avec le ministre Claveilles et le général Foch, pour féliciter les acteurs, militaires et civils^{xxx}, ayant œuvré à la construction de cette ligne.

Cette nouvelle infrastructure, grâce à ses raccordements et aux lignes rencontrées, elles même renforcées, permet, même si la contrainte s'est déjà desserrée avec l'amorce du recul allemand après la seconde bataille de la Marne^{xxxi}, de maintenir des échanges de rocade entre Boulogne et Paris en évitant Longueau et la ligne vers Creil, mais aussi, par trois itinéraires indépendants, de Boulogne vers Dieppe et le Havre ou Rouen *via* Etaples, Saint-Valery et Chépy, de Saint-Pol-en-Ternoise ou d'Abbeville vers ces ports^{xxxii} ou Paris *via* Chépy et Martainneville vers Longroy et Abancourt par le raccordement nord près de Cérisy ou, enfin, de Doullens vers Feuquières, Beauvais puis Paris *via* Longpré et le raccordement sud à Cérizy.

Jusqu'à environ 150 convois pouvaient circuler alors quotidiennement dans chaque sens^{xxxiii} pour préparer puis soutenir les grandes contre-offensives alliées lancées de la fin de l'été et à l'automne de 1918 entre le bout de côte flamande restée aux Alliés et la Champagne pour reprendre le terrain abandonné aux Allemands au printemps puis les repousser ensuite vers l'est.

La construction de la ligne :

Pour la surveillance et la direction des travaux, la conduite de la construction est partagée en six sections de 9 à 20 km chacune, avec application d'une méthode dite « par tranches »^{xxxiv}.

L'exploitation des archives, notamment les journaux de marche et d'opérations (JMO) du 5^{ème} Génie permet de situer l'exécution des travaux, du moins jusqu'au 30 juin 1918^{xxxv}.

- 1^{ère} section, de Feuquières-Broquiers au pont de Fouilloy (9,10 km) :

La 30^{ème} compagnie de sapeurs de chemins de fer (SCF) couvre la section Feuquières - Fouilloy au sud, y faisant la reconnaissance du terrain dès le 25 avril 1918. La compagnie s'installe le 2 mai à Feuquières avec son train-parc cantonnement^{xxxvi}, pour commencer les travaux avec l'apport de la 4^{ème} compagnie du 295^{ème} régiment d'infanterie territorial (RIT), puis de la compagnie B4^{xxxvii} (le 9 mai) et de 4 compagnies de mineurs (le 13 mai). La nouvelle ligne se branche en triangle sur celle de Beauvais à Abancourt. La progression se fait « à la rencontre », la 30^{ème} compagnie s'occupant de l'exécution des travaux côté Feuquières, la B4 faisant de même à partir de Fouilloy. La main d'œuvre, équipée de « chantiers Decauville », exécute 110 000 m³ de déblais et 61 000 m³ de remblais, sans ouvrages notable en dehors de buses. La Compagnie du Nord réalise l'ouvrage de franchissement par-dessus la ligne Amiens - Rouen, ainsi que l'étude et le piquetage du raccordement entre les deux lignes. Une voie est disponible le 29 juin, l'achèvement des terrassements permettant de poser une seconde voie le 13 juillet, le travail étant achevé le 6 août 1918.

Une cuve et une usine élévatoire sont réalisées à Feuquières-Broquiers, une « gare d'alimentation » étant établie à Carroix, également origine du raccordement vers la ligne d'Amiens. Cette « gare » de Carroix comprend deux voies de garage paires et deux autres impaires de part et d'autre des voies principales.



En construction dans l'Oise, une section à deux voies en tranchée, peut-être près du hameau de Carroix, près Romescamps.

Source : Archives départementales de l'Oise (Allonne 5 FI 628)

- 2^{ème} section, du pont de Fouilloy à Hornoy (19,70 km) :

Pour Fouilloy-Andainville *via* Hornoy, la 3^{ème} compagnie SCF envoie un détachement du 25 avril au 1^{er} juin faire des levés jusqu'au km 25,9 puis, avec des renforts (dont la 1^{ère} compagnie du 295^{ème} RIT et quatre de mineurs), commencer la pose des voies vers Hornoy. Les travaux sont entrepris le 13 mai 1918. La 3^{ème} compagnie s'occupe également d'un raccordement à deux voies de 3 km avec la grande gare régulatrice de Romescamps, essentielle au soutien de l'aile droite britannique.

Après un relais par la compagnie B12 à compter du 1^{er} juin, la 3^{ème} compagnie revient au complet le 30 juin 1918 avec son train-parc pour s'établir à Escles afin de poursuivre la construction de la ligne vers Hornoy, les travaux s'achevant le 20 août.

Les terrassements se limitent, sur cette section, à 50 000 m³, la ligne étant établie sur un plateau. Des « gares » sont établies à Hornoy, avec 6 voies de 500 m à la jonction de deux sections, ainsi qu'à Caulières. Une autre « gare » est implantée à Escles.

Une vue de la « gare » de Caulières montre l'équipement d'une telle installation : un réservoir d'eau monté sur un échafaudage en bois, les bâtiments nécessaires à l'exploitation étant des baraquements de bois, une ligne avec sa nappe de fils téléphoniques suivant les voies.



La « gare » de Caulières (Oise)

Source : de Boissard

- 3^{ème} section, d'Hornoy à Andainville (10,65 km):

La compagnie B12 envoie une équipe de levers le 8 mai pour des travaux d'études de la section Hornoy – Andainville. Le 28 mai, l'unité est en place pour travailler de Thieulloy à Andainville à partir du 30, étendant, après le départ de la 3^{ème} compagnie de SCF l'ensemble du tronçon du pont de Fouilloy (PK 9,3) à Andainville (PK 38). Outre la B12, une compagnie du 295^{ème} RIT et six compagnies de mineurs travaillent à la construction de la ligne, renforcée le 8 juin par deux autres compagnies de mineurs puis, le 17 juin, par une compagnie du 54^{ème} RIT, six escouades de la 3^{ème} compagnie de SCF renforçant ponctuellement les effectifs. Cette section, sans contact avec le réseau préexistant, est commencée en dernier le 30 mai dès lors qu'elle est en liaison avec les sections encadrantes. Relativement facile à exécuter (38 000 m³ de terrassements), elle est achevée le 10 août 1918.

- 4^{ème} et 5^{ème} sections, d'Andainville à Chépy-Valines (12,242 et 12,961 km) :

Pour ce tronçon recouvrant deux sections de part et d'autre de Martainneville, la 31^{ème} compagnie envoie dès le 27 avril 1918 une brigade d'études à Martainneville^{xxxviii}, suivie le 3 mai de l'ensemble de l'unité, qui commence, dès le 2 mai, l'exécution de la ligne entre Chépy-Valines et Andainville, soit 27,260 km de double voie avec « gares »^{xxxix} à Tours-en-Vimeu, Moufflières et Andainville^{xl}, plus les trois raccordements avec la ligne Longpré – Gamaches, croisée par dessus.

Deux raccordements permettent d'établir deux itinéraires ne se contrariant pas, l'un, *via* le raccordement Nord pour un courant (Dieppe) Longroy–Gamaches vers Chépy-Valines (Abbeville), l'autre, par le raccordement Sud, autorisant la liaison Romescamps – Longpré (Doullens). Un raccordement Est permet aussi d'éventuels mouvements de Chépy vers Longpré et retour.

Le 30 juin, une gare provisoire avec une voie centrale et deux demi-lunes est établie à Cérizy, et sert de base aux travaux menés de part et d'autre de la ligne Longpré – Gamaches à laquelle elle est reliée. La compagnie B3 y cantonne également.

Les terrassements exécutés représentent 206 000 m³ en déblai et 48 500 en remblai, ce avec la main d'œuvre fournie par les compagnies B3 et B11^{xli}, la 18^{ème} compagnie du 54^{ème} RIT et onze compagnies de mineurs, soit 2 500 hommes. Si les territoriaux et les mineurs œuvrent aux terrassements, ce sont les sapeurs qui se chargent du ballastage et du relevage de la voie.

Les travaux sont terminés dès le 20 juillet pour ceux partis de Chépy vers l'est, le 10 août pour Andainville – Martainneville.

A Chépy-Valines, point de rencontre avec la ligne Abbeville – Eu mise à deux voies depuis 1915, la compagnie B2 est chargée de transformer et d'étendre la gare, où elle s'installe le 5 mai. Les travaux donnent lieu à 11 000 m³ de déblais et 5 000 m³ de remblais, réalisés à l'aide de deux compagnies de mineurs. La B2 pose également 5 100 mètres de voies et 41 appareils, dont 7 sur voies principales, dotant la gare d'une cuve de 20 m³ et de deux nouvelles grues hydrauliques pour le ravitaillement en eau des tenders.

La gare de Chépy-Valines, où le nouvel itinéraire croise à niveau la liaison préexistante Abbeville – Eu, est conçue de manière à concilier, sans qu'elles se gênent, les relations entre Eu (Le Tréport, voire Dieppe) et Noyelles, d'une part, et celles venant de l'est (Romescamps notamment) vers Abbeville.

- 6^{ème} section, de Chépy-Valines à la bifurcation de Noyelles-sur-Mer (20,135 km) :

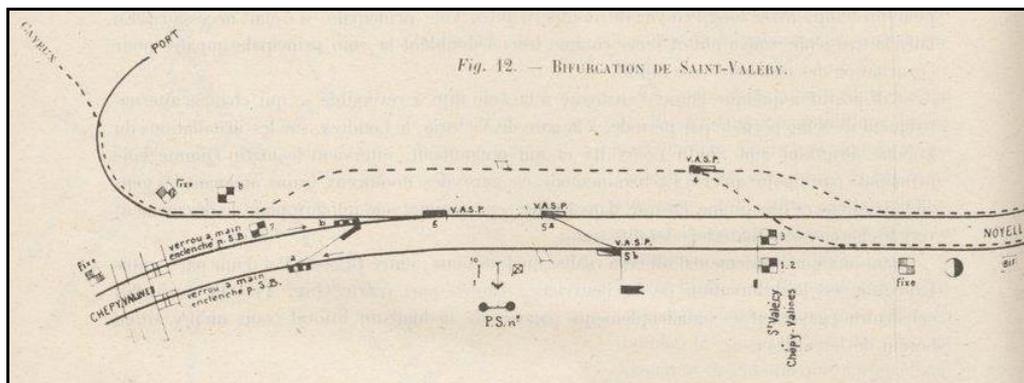
La 20^{ème} compagnie SCF est chargée de la section de Chépy-Valines à la bifurcation de Noyelles-sur-Mer. Sur cette section délicate, le travail débute le 6 mai pour se terminer le 15 août 1918, 192 000 m³ de terrassements étant réalisés.

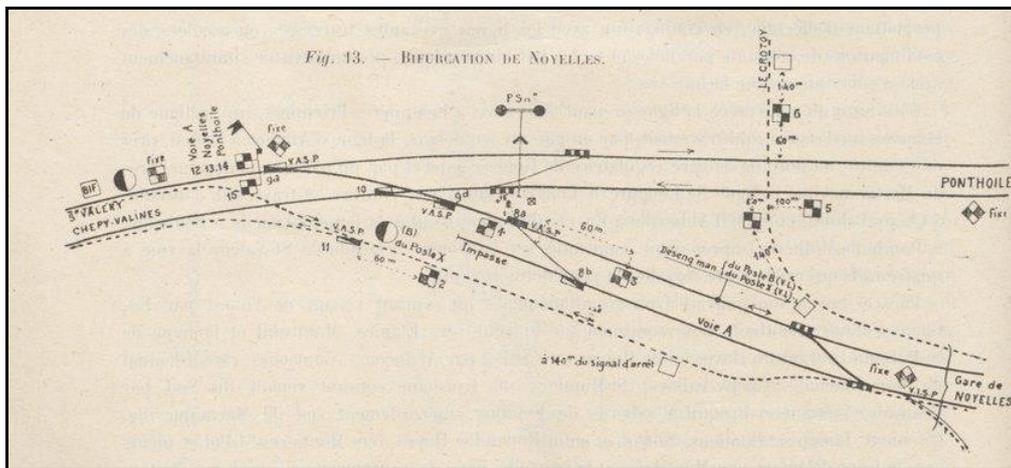
La 20^{ème} compagnie y réalise notamment deux estacades doubles biaisées, l'une de 57 m sur la Somme canalisée, l'autre de 36 m sur le canal de décharge qui lui est parallèle.

Au sud de la Somme, se situe très certainement le tronçon qui donnera le plus de souci à la traction, avec la rampe de Drancourt partant de la vallée de la Somme vers le plateau du Vimeu, à 90 mètres d'altitude environ. La gare de Chépy, établissement préexistant sur Abbeville-Le Tréport, où les deux lignes se rencontrent à niveau, voit ses installations renforcées par la construction d'une cuve de 20 m³ et de deux grues hydrauliques. Deux autres « gares » sont établies, l'une à Ochancourt et l'autre à Pinchefalise près de St-Valery.

Au nord de la Somme, la digue établie en 1912 pour remplacer l'estacade portant primitivement la voie métrique allant de Noyelles à Cayeux *via* Saint-Valery est utilisée pour accueillir la nouvelle liaison stratégique, avec un tronc commun à deux voies^{xliii} permettant le passage de trains à voies normale et métrique. La ligne aboutit au nord de Noyelles en triangle sur l'artère Paris - Calais, une branche aboutissant, après croisement à niveau de la ligne vers le Crotoy, dans une nouvelle gare à Ponthoile-Mollières équipée de 12 voies de 500 m et 21 voies courtes de service ainsi que d'installations de ravitaillement en eau, l'autre branche, séparant les deux voies normales et la voie métrique, se dirigeant vers Noyelles. C'est la 23^{ème} compagnie de SCF, arrivée le 30 avril 1918 à Ponthoile-Mollières, qui se charge des raccordements et de l'établissement d'un faisceau de garage, ce avec l'aide de deux compagnies du 268^{ème} RIT. Au 30 juin, les installations sont prêtes à être remises au Nord, les terrassements représentant 24 000 m³ de terres remuées, plus la pose de 15 km de voies et 84 appareils de voies montés et posés, avec utilisation de 8 000 m³ de ballast.

Afin de préserver la desserte du port de St-Valery, alors intensément utilisé pour des échanges (marchandises, denrées et troupes^{xliii}, mais surtout munitions pour le n° 20 Ordnance depot, à Saigneville, au sud du canal latéral à la Somme) avec l'Angleterre, avec les deux écartements, un jeu de débranchements en deux temps de l'itinéraire métrique et de celui à voie normale est réalisé, sans utilisation d'appareils communs aux deux types de voie.





La cohabitation entre la nouvelle ligne (traits continus) et les voies métriques (traits discontinus) entre Noyelles et Saint-Valery

Source : RGCF, 11-1919

La 23^{ème} compagnie participe en outre, à proximité, aux travaux de quadruplement, entre Portle-Grand et Etaples, de l'axe Abbeville – Boulogne.

Autres points techniques :

La construction de la « ligne des cent jours » a mobilisé, sur trois mois, 1 500 trains dont 1 000 de ballast, 150 pour la voie, 10 pour les appareils de voies et environ 300 pour le matériel d'entreprise, l'outillage ou les baraquements. Elle a donné lieu à 350 000 m³ de déblais et 250 000 m³ de remblais, plus la mise en place de 300 000 m³ de ballast. 180 km de voies principales et 60 km de voies de service ont été posées, avec 300 appareils de voie^{xliv}. Par mesure d'économie, en particulier de terrassement et de main d'œuvre, la largeur de la plate-forme à deux voies a été limitée à 8 mètres, au lieu de 9 habituellement. Elle a exigé 703 500 journées de main-d'œuvre.

Les sections d'ouvriers en bois (SOB) du 5^{ème} Génie contribuent à l'équipement de la ligne. Ainsi, la 2^{ème} SOB s'installe le 17 juin 1918 à Saint-Valery-sur-Somme pour monter les baraquements utiles à l'exploitation, commençant par ceux destinés aux gares de Ponthoile-Mollières, Pinchefalise et Ochancourt ainsi qu'aux bifurcations de Noyelles et Saint-Valery pour continuer après le 30 juin 1918 sur le reste du parcours. La 4^{ème} SOB réalise pour sa part 80 barrières oscillantes équilibrées de 7 m d'ouverture devant équiper les passages à niveau.

En matière d'armement de la voie, peu d'informations existent mais il est probable que l'on a utilisé ce qu'il y avait sous la main, au besoin après démontage de voies peu utilisées loin du front. Sur la partie nord de la ligne sont réemployés des rails déposés dans les parties inutilisables du réseau du Nord trop proches du front^{xlv} et de celui des Mines de Marles. C'est la 28^{ème} compagnie SCF qui démonte ainsi, à partir du 5 avril, 17,7 km de voies principales en rail Nord de 45 kg, 21 km de voies de garages et 84 appareils de voie, tous matériels expédiés vers Abbeville pour emploi. S'il est avéré l'emploi préférentiel de matériel de voie Nord, il est toutefois signalé l'utilisation de rails LP de 48 kg du PLM sur voies principales, et de 38 kg DC Midi sur voies de service, sur la partie sud, entre Feuquières et le franchissement de Rouen – Amiens par la ligne^{xlvi}.

L'espacement des trains jouait sur des « gares » établies tous les 5 à 8 kilomètres avec voies de garage de 500 m, la sécurité étant assurée avec l'emploi de signaux mécaniques^{xlvii}. Des postes sémaphoriques^{xlviii} coupent ces intervalles sur les sections les plus chargées (comme entre Noyelles et Saint-Valery). L'utilisation de l'électro-sémaphore Lartigue Nord est certaine, eu égard à l'équipement général des lignes encadrantes, tant Amiens – Boulogne, qu'Amiens – Rouen ou Beauvais – Le Tréport, ainsi que Abbeville – Eu ; même la ligne Longpré – Gamaches en est équipée^{xlix}. Le personnel d'exploitation est celui de la Compagnie du Nord. Une ligne téléphonique aérienne suit le tracé de l'itinéraire pour assurer les communications utiles au service.

La traction a été principalement assurée, pour les trains civils et militaires, par les machines Nord 230 (séries 3078-3353 et 3513-3662) et 140 (série 4161- 4300) ainsi que par celles (notamment les 230 et 140 *Baldwin* ou les 140 *Canadian Locomotives Cy/voire Robinson*^{li}) du *Railway Operating Department (ROD)* pour les trains militaires britanniques, en particulier ceux assurant, depuis les dépôts militaires de Romescamps et Blargies (munitions, n° 20 *Ordnance depot*), le ravitaillement du front^{lii}. Montre de l'importance du rôle du *ROD* dans cette partie de l'arrière-front, celui-ci a établi un dépôt de locomotives à Blargies. En tant que de besoin, d'autres machines, notamment 030 et 040, de séries françaises ou britanniques, ont pu emprunter tout ou partie de la ligne.

Le sort final de la ligne :

Quelle a été la part prise par cette ligne dans la victoire alliée ? Elle a sans nul doute permis de donner des marges de souplesse pour acheminer troupes et matériels après sa mise en service partielle en juillet 1918, mais sans que son rôle soit décisif, le recul allemand étant amorcé dès avant la mise en service totale de la ligne.

En effet, les armées allemandes entament leur retraite après l'offensive des Alliés^{liii} menée du 16 juillet au 6 août 1918 pour réduire le saillant entre Soissons et Reims. Pour la partie ouest du front, Amiens est dégagée par une première offensive amorcée le 8 août 1918 permettant de reconstituer, après travaux, la capacité du nœud de Longueau. Mais ce travail demandant du temps, c'est par la *ligne des cent jours* que la 6^{ème} Armée française est transférée, début octobre 1918, du front de Champagne au front des Flandres pour renforcer l'armée belge. Mise à la disposition du roi Albert 1^{er} sous le nom d'*Armée française de Belgique*, elle devait permettre au souverain belge d'entamer, à partir du 14 octobre, la reconquête de son royaume. Les Français et les Britanniques, épaulés par l'engagement en force des troupes américaines du général *Pershing*, ne relâcheront plus la pression jusqu'au 11 novembre.

Elle soulage ainsi momentanément, en services voyageur et marchandises, les itinéraires habituels *via* Longueau en cours de reconstitution après les usures et destructions liées à la guerre, les Allemands ayant pratiqué une « politique de la terre brûlée » pillant ou détruisant tout ce qui aurait pu faciliter l'effort allié.

Une fois le transit de nouveau possible par Longueau, la ligne ne sert plus que de complément, d'autant que les combats se déroulent de plus en plus vers l'est, réduisant les mouvements de rocade nord-sud.

La paix revenue, la fin de cette même année 1918 et le tout début de 1919 voient circuler, à titre temporaire, quelques trains.

Mais cet itinéraire de Feuquières à Ponthoile, s'il a été tracé au plus simple pour maintenir une liaison vitale, ne dessert aucune ville notable ni industrie particulière entre Beauvais et le franchissement de la Somme, et, de ce fait, ne présente pas d'intérêt commercial^{liv} durable pour la Compagnie du Nord pas plus que pour les deux départements de l'Oise et de la Somme^{lv}.

Cette absence d'intérêt commercial amène à une dépose rapide des voies et des installations dès mars 1919, plus rien ne restant en avril. Nul doute que les rails et autres équipements Nord récupérés ont vite retrouvé un usage dans le rétablissement des lignes dûment détruites par les Allemands lors de leur retraite, de même que les rails PLM et Midi rendus à leurs réseaux d'origine, dont certaines voies les plus secondaires avaient été démontées du fait des nécessités de la guerre.

Les terres occupées par cette ligne éphémère sont, après déréquisition et versement d'une indemnité de non remise en état, rendues à l'agriculture ou à la nature, ce qui fait qu'elle est aujourd'hui parfois difficilement identifiable, tant sur le terrain que sur les cartes ou photographies aériennes récentes^{lvi}, hors sa section centrale où des boqueteaux linéaires occupent ici ou là des restes de tranchées et remblais, le remembrement ayant quant à lui effacé le gros des traces cadastrales.



Quelques repères de documentation :

- cartes IGN n° 3 Rouen-Abbeville au 1/100 000 et n° 2107 OT, 2108 OT, 2208 O 2209 O et 2210 O au 1/25 000 ;
- site Géoportail (outre les photographies aériennes, ce site permet d'accéder à un fond de cartes ainsi qu'aux parcelles cadastrales), ainsi que les photographies aériennes de l'IGN (notamment celles de 1947) ;

- « *Note sur quelques unes des dispositions techniques adoptées pendant la guerre sur le réseau du Nord* », M. Moutier, Revue Générale des Chemins de Fer et des Tramways, novembre 1919, pages 253 à 276.
- « *Les armées françaises dans la Grande guerre* », tome 6, volume 2 ; voir notamment les annexes avec les notes du DTMA du 29 mars, 8 avril, 29 avril et 5 juin 1918.
- « *L'effort du Réseau du Nord pendant et après la guerre* », M. Javary (éd. Danel, Lille), d'après une conférence faite à la Société industrielle du nord de la France à Lille le 16 janvier 1923,
- « *Les chemins de fer français et la guerre* », colonel Le Hénaff, librairie Chapelot, Paris 1922 (avec une carte n° 17 représentant les lignes picardes et haut-normandes renforcées après l'offensive allemande du printemps 1918) ; voir également les articles publiés dans « *La revue militaire française* » par cet auteur sur l'emploi des chemins de fer en temps de guerre : 1922/04 à partir des pages 62 et 364, 1922/07, de la page 367, 1922/10, de la page 371 et 1923/04 de la page 217 ;
- « *Un groupe de sapeurs de chemins de fer* », in « *La revue du génie militaire* », général Gauzence de Lastours, librairie militaire Berger-Levrault, septembre 1932 ;
- « *Les armées françaises dans la Grande guerre* », notamment le tome VI, volume 2, et ses annexes ;
- « *Transportation on the Western Front, 1914-1918* », colonel A. M. Henniker, London H.M.S.O. 1937 ;
- site en langue anglaise "*The long long trail*", notamment la page "*The rail routes in France and Flanders*" (http://www.1914-1918.net/ASC_Railroutes.htm)
- « *Trains oubliés* », tome 4 « *L'Etat, le Nord, les Ceintures* », J. Banaudo, éditions du Cabri (attention au tracé proposé au passage de la Somme, faux, sans doute repris de la partie centrale nouvelle d'un projet de rocade Saint-Pol – Paris via Etaples, Gouy-Cahon, Chépy, Martainville (ligne nouvelle entre ces deux points) puis Longroy, Abancourt, Serqueux et Pontoise.
- « *Voyages ferroviaires pendant la guerre de 14-18* », in « *Connaissance du Rail* » n° 44, avril 1984, avec, p. 22, une carte du réseau ferroviaire des réseaux Nord et Est en juillet 1918.
- « *La ligne des cent jours (1918)* », Roland Arzul, in « *Voies étroites* » n° 144, 1984.
- Historique du 5^{ème} régiment du Génie (1914-1918), complété par les journaux de marche et d'opérations (JMO), accessibles sur le site « *Mémoire des hommes* ».

Un schéma de la gare de Feuquières-Broquiers et de l'amorce de la ligne vers Ponthoile est joint au JMO de la compagnie B3. Existe aussi le plan de la section Noyelles – Saint-Valery avec le tronçon commun voies normales et métriques.

Merci aux participants du forum « *Les trains de l'histoire* », notamment à JB, alias 030Tgamaches, pour tous les échanges fructueux et les aides fournies pour aider à cette recherche sur « *la ligne des cent-jours* ».



ⁱ Ce raccordement, qui permet de relier la ligne venant de St-Pol-en-Ternoise et Doullens à celle vers Abancourt, a une capacité journalière de 25 à 30 trains ; cet apport est rendu très aléatoire par le fait même du passage à St-Roch, point fréquemment bombardé par l'artillerie ennemie, comme le note le l'-cst Boquet dans une note DTMA du 29 avril 1918.

ⁱⁱ 900 obus de 150 ou 210 mm sont tombés dans ses environs entre le 24 avril et le 23 juin 1918, occasionnant quatre coupures, qui ont pu être limitées à quelques heures.

ⁱⁱⁱ Dont les pièces de 13 cm KL/35 M09 de 16 km de portée utilisées, dès 1914, par l'armée allemande pour harceler l'arrière du front ; sans devoir user de pièces lourdes sur rail, l'artillerie allemande disposait de pièces tractées de calibre et portée suffisants pour très rapidement dans son avance harceler les arrières des armées alliées.

^{iv} Proche du nouveau front, l'artillerie de campagne allemande (pièces de 7,7 ou 10,5 cm notamment) suffit à couper la liaison Creil – Longueau.

^v Cette menace du feu ennemi inclue aussi le feu aérien, qui s'étend maintenant loin vers l'arrière du front ; ainsi, entre autres exemples, les bombes lâchées d'avion détruiront la 230 Nord n° 3.661 à Romescamps, endommageant même une travée du pont sur la Canche, au sud d'Etaples, motivant la mise en service d'un itinéraire bis Saint-Josse – Beutin et le quadruplement de la ligne du littoral au sud d'Etaples.

^{vi} Il subsiste alors, eu égard au contingentement des circulations commerciales deux Paris – Boulogne et un Paris – Calais et leurs homologues de l'autre sens.

^{vii} Se rappeler pour cela le magnifique mouvement de transfert de troupes de l'aile droite à l'aile gauche des armées françaises à la fin de l'été 1914, permettant au général Joffre de rééquilibrer son dispositif et de remporter la bataille d'arrêt de la Marne.

^{viii} Notamment de la *Fourth Army*, dont la ligne d'approvisionnement, en provenance de Rouen, Le Havre et Dieppe via la gare régulatrice de Romescamps, passe par Amiens (raccordement de la Hotoie) vers Doullens ou Albert ; de même, pour la *Third Army*, la voie d'approvisionnement des mêmes ports vers la gare régulatrice d'Abbeville est perturbée, le courant montant passant par le raccordement de Saint-Roch, à l'ouest d'Amiens (le courant descendant passant par l'itinéraire côtier passant par Eu.

^{ix} Il s'agit des mines de Bruay et Noeux et d'une partie de celles de Béthune.

^x Au besoin, comme pour le doublement de Beauvais – Abancourt, par la construction d'une deuxième galerie de 365 m comme pour les deux souterrains de Marseille-en-Beauvais ; voir RGCFT novembre 1919, M. Moutier, pages 256 à 281.

^{xi} Les commissions des réseaux du Nord et de l'Etat sont ainsi invitées, dès le 29 mars 1918, à étudier toutes les améliorations susceptibles d'être apportées aux voies existantes et de proposer un programme de travaux au Ministre des Travaux Publics et des Transports afin de rétablir en trois mois une capacité d'échange journalière de 150 à 160 trains de chaque sens entre les deux rives de la Somme. Les lignes concernées, citations non exhaustives, sont Gisors – Pont-de-l'Arche et Serqueux - Charleval, Dieppe - Eu, Saint-Omer-en Chaussée – Abancourt, Abancourt – Aumale (triplement dans ce cas, pour le retour des machines de renfort en rampe), Longpré-les-Corps-Saints – Longroy-Gamaches, etc. En outre des travaux complémentaires seront ajoutés : quadruplement de la ligne du littoral entre Port-le-Grand (entre Abbeville et Noyelles) et Etaples et déviation aux abords de Beauvais en cas de destruction de cette gare par bombardements aériens (GQG, note 9696/DTMA, 5 juin 1918).

^{xii} Les mines de Béthune, Noeux, Bruay, Marles et Ferfay restent alors encore exploitées, bien que les puits les plus à l'est soient à quelques kilomètres des lignes allemandes et, donc, régulièrement pilonnés par l'artillerie ; la production permettait de constituer une quarantaine de trains, dont la plupart devaient être acheminés vers le Sud, en particulier par la ligne de Saint-Pol-en-Ternoise à Etaples, dûment munie d'une seconde voie.

^{xiii} Une note du GQG (DTMA) aux commissions de réseau Nord et Etat leur demande des propositions pour améliorer la situation en cas de neutralisation du nœud d'Amiens (note n° 377 DTMA du 29 mars 1918).

^{xiv} Le général en chef des armées alliées en personne, Ferdinand Foch, à qui « l'accord de Beauvais » a confié la direction stratégique des opérations sur le front occidental le 3 avril 1918, réunit à son quartier général de Sarcus (Oise) les officiers du génie pressentis pour diriger les

travaux et leur donne ce délai impératif, pressentant très certainement dès ce moment la possibilité de pouvoir d'abord contenir l'armée allemande puis de la contre-attaquer dès la fin de l'été 1918. Il faut en effet rapidement de la capacité de transport non seulement pour tenir le front mais surtout pour constituer les réserves nécessaires à l'offensive de rupture du front puis ensuite à l'exploitation de cette rupture par une poursuite active de l'ennemi en retraite.

^{xv} Période prévue alors par les Alliés pour reprendre l'initiative stratégique, et l'offensive, avec tant l'entrée en ligne, en nombre et dûment formées, des troupes américaines que l'arrivée des matériels nouveaux, dont les chars.

^{xvi} Une réunion sous la direction de Paul-Emile Javary, chef d'exploitation de la Compagnie du Nord, s'est tenue à Saint-Valery les 2 et 3 mars 1918, pour examiner les possibilités de renforcer le réseau dans ce secteur, un train spécial y ayant conduit tout un état-major d'ingénieurs, dont Raoul Dautry, alors ingénieur de la Voie.

^{xvii} Les militaires sont en effet inquiets du maintien de leurs communications à l'arrière, entre autres le général Belin qui le 19 avril transmet une note au président du Conseil Georges Clémenceau, document qui aboutit le 22 au ministre des travaux publics, Albert Claveille.

^{xviii} L'exploitation des journaux de marche et d'opérations (JMO) du 5^{ème} régiment du Génie, le spécialiste des chemins de fer de cette arme, a été d'une aide précieuse pour rédiger cet article. Les JMO utilisés ont été principalement ceux de la 3^{ème} compagnie, des 20^{ème}, 30^{ème} et 31^{ème} compagnies, des 5^{ème} et 6^{ème} équipes de levers, ainsi que des compagnies B2, B3, B4, B11, B12 ou des 2^{ème} et 4^{ème} sections d'ouvriers en bois (SOB) ; voir notamment l'historique du 5^{ème} Génie (1914-1919) sur

http://www.pages14-18.com/B_PAGES_HISTOIRE/HISTORIQUES_FRANCAIS/GENIE/rg-005.pdf, notamment le chapitre I sur la mobilisation et la constitution de l'unité et le chapitre II sur le rôle des unités de sapeurs de chemin de fer.

^{xix} Tels les hommes des régiments d'infanterie territoriale (54^{ème} et 295^{ème} RIT).

^{xx} Pour la Compagnie du Nord, c'est Raoul Dautry, promu ingénieur principal de la voie le 1^{er} mai 1918, qui a la haute main sur le projet et ses compléments, dont l'amélioration du tronçon Beauvais – Abancourt, ainsi que sur l'approvisionnement du chantier en matériel depuis les ateliers de la voie établis à Ermont ainsi que du dépôt installé par le Génie à Moulin-Neuf, commune de Chambly (Oise) ; après la guerre, ce dépôt devient le principal atelier de la Voie de la Compagnie du Nord, suppléant progressivement celui d'Ermont.

^{xxi} Mais il s'agissait, pour ces lignes, d'établir ou de rétablir la liaison entre un point du front et l'arrière, non de reconstituer un itinéraire d'échanges, à vocation plus stratégique que tactique.

^{xxii} La mise à deux voies a même nécessité la réalisation en 77 jours d'une galerie complémentaire de 362 m à Marseille-en-Beauvaisis, parallèle aux tunnels préexistants (55 et 180 m chacun, séparés par une tranchée de 80 m) en voie unique.

^{xxiii} Au km 120 de Paris-Le Tréport.

^{xxiv} Le passage inférieur d'Amiens-Rouen est au km 35,080 de cette dernière ligne.

^{xxv} La gare régulatrice de Romescamps est un vaste établissement (32 km de voies), existant depuis juin 1916 en arrière du front de la Somme, sur les arrières de l'armée britannique, s'insérant dans l'alimentation du front en hommes et matériels venant d'outre-Manche via les ports majeurs de Rouen, le Havre et Dieppe, sans oublier la contribution de Fécamp, St-Valéry-en-Caux ou Le Tréport ; une gare régulatrice est UN organe de grande importance dont le rôle principal est d'assurer tous les transports à destination ou en provenance de l'armée ; c'est une gare terminus pour les expéditions venant de l'intérieur et de formation et d'expédition pour les ravitaillements vers l'avant ou les évacuations sur l'intérieur ; cette gare, proche du dépôt de munitions de Blargies, est essentielle pour le ravitaillement de la *Fourth Army* qui tient le front au nord-est d'Amiens.

^{xxvi} Devenu l'actuel Hornoy-le-Bourg à la suite d'une fusion de commune en 1972.

^{xxvii} Deux raccordements Nord et Sud sont établis au nord de Cerisy, permettant des échanges dans les sens Ponthoile-Longpré et Feuquières-Longpré et *vice versa* ; un raccordement Est, moins essentiel, est aussi posé.

^{xxviii} Où notre ligne rencontre l'itinéraire Abbeville-le Tréport, où des échanges sont possibles entre les deux lignes.

^{xxix} Deux voies nouvelles sont posées au printemps et à l'été 1918 à l'est de la ligne Amiens - Calais s'en éloignant parfois notablement pour contourner les bourgs et établissements comme à Rue ou Conchil-le-Temple (voir cartes au 1/25 000 pour en trouver les traces) ; le Génie britannique a contribué à ce travail.

^{xxx} *Journal des transports*, août-septembre 1918, p. 137 ; à cette occasion, R. Dautry reçoit la croix de chevalier de la Légion d'honneur.

^{xxxi} Les dernières tentatives de percée organisées par le général Ludendorff, si elles ont amené l'armée allemande à franchir une nouvelle fois la Marne à Dormans fin mai 1918, échouent début juillet.

^{xxxii} *Journal des transports*, août-septembre 1918, p. 137 ; à cette occasion, R. Dautry reçoit la croix de chevalier de la Légion d'honneur.

^{xxxiii} Les dernières tentatives de percée organisées par le général Ludendorff, si elles ont amené l'armée allemande à franchir une nouvelle fois la Marne à Dormans fin mai 1918, échouent à l'est de Reims (offensive dénommée *Friedensturm*), tandis que débutent immédiatement, le 18 juillet, les efforts alliés traduisant le passage de l'initiative dans leur camp.

^{xxxiv} Notamment pour desservir deux importants dépôts de munitions, l'un à Saigneville, aussi desservi par la Somme canalisée depuis St-Valery-sur-Somme, et Conteville, sur la ligne d'Abbeville à Frévent.

^{xxxv} L'ouvrage du colonel Henniker présente un scénario (*sketch XV*) d'utilisation de la ligne et de ses raccordements avec, par exemple 24 trains journaliers possibles dans chaque sens d'Étapes à Dieppe *via* Noyelles, Chépy, par Saint-Valery, et Eu, 72 autres trains de chaque sens d'Étapes ou Abbeville (gare régulatrice pour la *Third Army*) à Serqueux *via* Cahon, Chépy, Martainneville, Longroy-Gamaches et Abancourt, le dernier jeu d'itinéraire permettant 44 trains montants et autant de descendants entre le nord de la vallée de la Somme et les dépôts de Romescamps et Blargies par Longpré, Martainneville et Feuquières-Broquiers.

^{xxxvi} Voir à ce sujet dans la « *Revue du Génie militaire* », avec une série d'articles publiés en 1932 par le Général Gauzence de Lastours.

^{xxxvii} Les JMO ne sont, malheureusement, consultables que jusqu'au 30 juin 1918, soit bien avant la fin des travaux en août.

^{xxxviii} Un train parc cantonnement est un convoi formé de voitures et wagons à même d'abriter l'unité (couchage, cuisine, réfectoire, bureaux, atelier et réserves) et, au moins, la partie indispensable de son matériel ; il emporte un « en-cas » permettant d'installer 400 m de voie pour le garer sans empiéter sur les installations préexistantes.

^{xxxix} Les compagnies B de sapeurs de chemin de fer sont des unités composées de réservistes, levées lors de la mobilisation.

^{xl} Certainement la 6^{ème} équipe de levers, qui travaille sur une bande d'études entre les km 40 et 51 : établissement de plans et profils, calcul des terrassements, reports sur le terrain, dossiers parcellaires et recherches cadastrales, procès-verbaux de constat.

^{xli} Sans service commercial, ces établissements sont à entendre comme des points de régulation et de sécurité du trafic, avec pour la plupart voies de garages voire installations de ravitaillement en eau, comme à Andainville.

^{xlii} JMO de la 31^{ème} compagnie, qui a œuvré entre Chépy-Valines et Andainville ; sur ce tronçon, la compagnie B3 note dans son JMO la réalisation de 82 000 m³ de déblais et de 57 000 m³ de remblais entre Cérizy et Andainville avec l'aide de 6 compagnies de mineurs ; la B11 est présente, avec 2 compagnies de mineurs, à Chépy-Valines, construisant en particulier la gare de Tours-en-Vimeu ; cette dernière est établie avec deux voies de garage de 500 mètres chacune.

^{xliiii} La compagnie B11 reçoit son ordre de mouvement le 30 avril 1918, embarquant le 2 mai pour arriver le 3.

^{xliiiii} Voies à quatre files de rails sur ce tronçon commun.

^{xlv} L'ouvrage du colonel Henniker indique un trafic hebdomadaire moyen de 2 700 tonnes (fourrage, fournitures générales, divers pour les cantines militaires) pour le port de Saint-Valery en octobre 1917.

^{xlvi} Une source (*Revue du génie militaire*) donne 674 000 m³, sans distinguer remblais et déblais. Dans l'ouvrage du colonel Le Hénaff, les terrassements sont chiffrés à 800 000 m³, dont 500 000 de déblais, et le ballastage à 260 000 m³, les voies posées étant de 176 km de voie principale et de 34 km de voie de garage. Pour le personnel civil, les chiffres cités sont de 3 000 mineurs évacués employés au nord de la Somme et de 5 000 Italiens affectés aux terrassements au sud de ce fleuve. 500 appareils de voies sont mentionnés dans un autre document.

^{xlvii} Les lignes concernées sont celles de Béthune vers Lens ou La Bassée.

^{xlviii} JMO de la compagnie B4, basée à Fouillooy.

^{xlvii} Un plan des voies de la section Noyelles – Saint-Valery montre, dans la limite de lisibilité du document, un poste sémaphorique n° 2 au niveau de l'origine du triangle de Noyelles, km 189,9, le n° 3 au km 191,4 et un n° 4 au km 193,4, supervisant le débranchement vers Saint-Valery ; les signaux employés sont des signaux d'arrêts (carrés), des indicateurs de signaux d'arrêt, des disques à distance, des sémaphores et annonceurs de sémaphore, l'ensemble fourni par le Nord (électro-sémaphore Lartigue).

^{xlviii} Une trentaine de sémaphores Lartigue est posée.

^{xlix} Equipement de signalisation installé en 1918 lors du renforcement de la ligne et démonté en 1920 (voir « *Histoire de la signalisation ferroviaire française* », A. Gernigon, Ed. La Vie du Rail, 1998) ; cette ligne, établie à l'origine par la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Frévent à Gamaches est en effet, dès l'automne 1914 fortement renforcée, en particulier par la création de raccords, pour éviter les rebroussements, puis par sa mise à deux voies au printemps de 1918, les Génies des armées françaises et britanniques se partageant les travaux de part et d'autre d'Oisemont (cf « *Trains oubliés* », volume 4).

ⁱ Version initiale à vapeur saturée des célèbres 140 *Pershing* ; les 113 de construction *Baldwin* devinrent les Nord 4.1551-1663, les 37 canadiennes étant converties par le Nord en 141 T numérotées 4.1664-1700 ; les 230 *Baldwin* rejoindront le parc belge.

ⁱⁱ Modèle issu des 140 class 8K du *Great Central Railway*.

ⁱⁱⁱ Afin de soulager le parc moteur du Nord sollicité par les besoins civils et militaires propres à la France, le *ROD* prendra de plus à sa charge la traction des trains nécessaires à l'effort de guerre britannique de la Picardie aux Flandres, au point qu'il assurera, en octobre 1918, environ 96 % du besoin en locomotives nécessaires aux trains militaires alimentant le front, devenu de plus en plus mobile avec le recul allemand.

ⁱⁱⁱⁱ Le mémoire du général Foch du 24 juillet prévoyait, toute une série d'opérations offensives devant entraîner le dégagement des voies ferrées par réduction des poches résultant de l'offensive allemande ; après celle de Paris - Avricourt (réduction de la poche de Château-Thierry), suit celle de Paris - Amiens (réduction de la poche de Montdidier) ; à la fin d'août, les deux premiers résultats sont obtenus : la voie ferrée de Paris à Chalons est libre depuis le 27 juillet, celle de Paris - Amiens depuis le 10 août 1918, où débutent les travaux de remise en état.

^{lv} Il faudrait en outre adapter cette ligne au service commercial, notamment établir de « vraies » gares avec bâtiment et quais pour les voyageurs, hangar, quais et voies de débords pour les marchandises, installations définitives (grues hydrauliques et châteaux d'eau) pour la traction, sans oublier de renforcer divers ouvrages établis en provisoire et « à la va-vite », etc.

^{lv} Ainsi, le département de l'Oise (séance du 30 avril 1919), interrogé au titre des lignes d'intérêt local en 1919, ne voit pas d'utilité à cette ligne, au vu d'un rapport au préfet ; la ligne est d'ailleurs citée comme en cours de dépose.

^{lvi} Sur le site IGN *remonterletemps*, des photographies aériennes anciennes portent des traces nettes de la ligne jusqu'au début des années 1960. Le remembrement effacera ensuite nombre de ces vestiges (petites tranchées ou remblais, souvent soulignés de haies ou autres traces végétales linéaires).

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.

