

Colonel Le Hénaff et  
capitaine Henri  
Bornecque. Les  
Chemins de fer français  
et la guerre. Préface du  
général Gassouin. [...]

Le Hénaff, colonel. Colonel Le Hénaff et capitaine Henri Bornecque. Les Chemins de fer français et la guerre. Préface du général Gassouin. Ouvrage contenant 23 croquis, une carte hors texte et 4 planches hors texte. 1922.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

\*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

\*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer [ici](#) pour accéder aux tarifs et à la licence

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

\*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

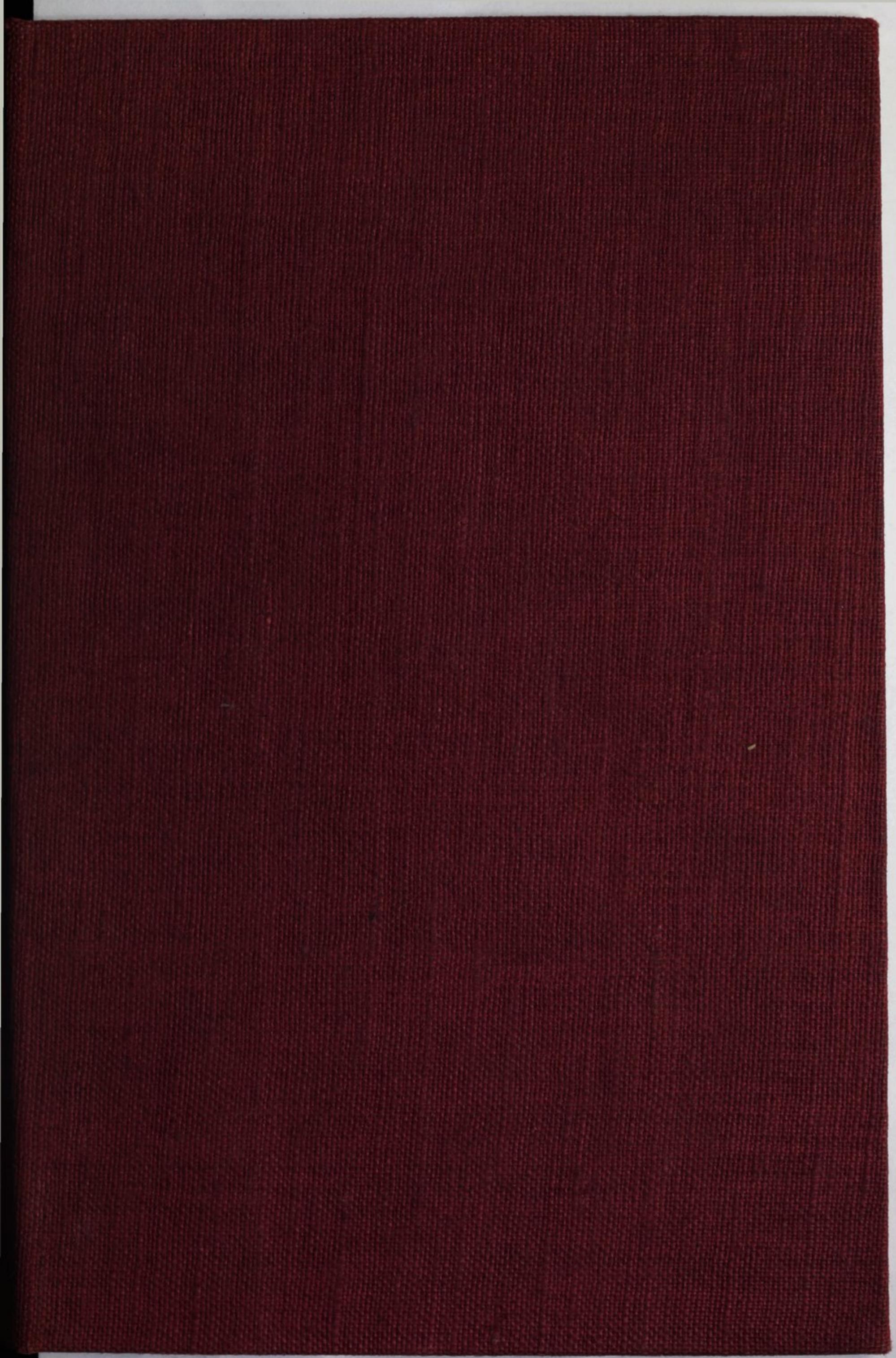
\*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

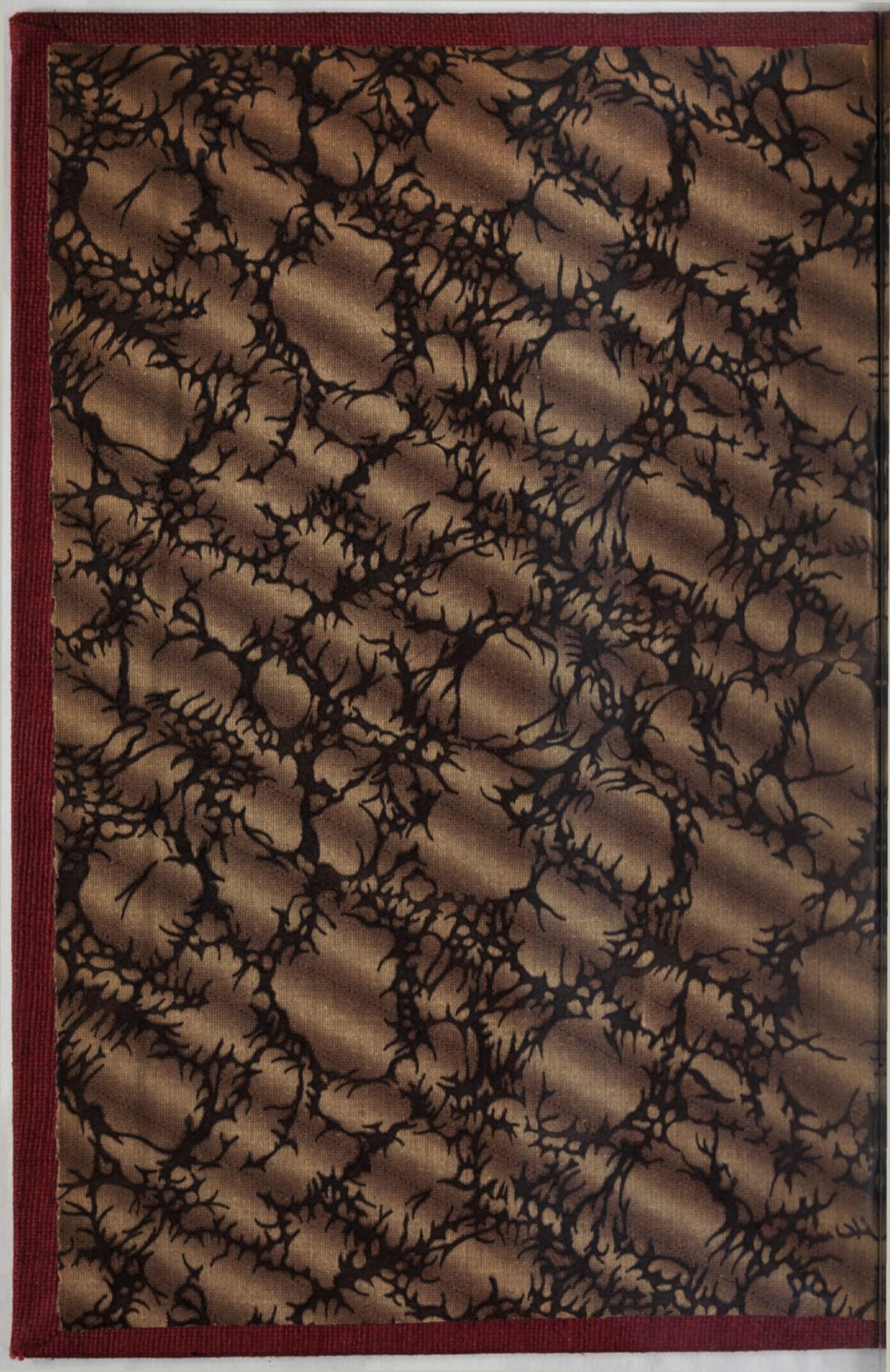
4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

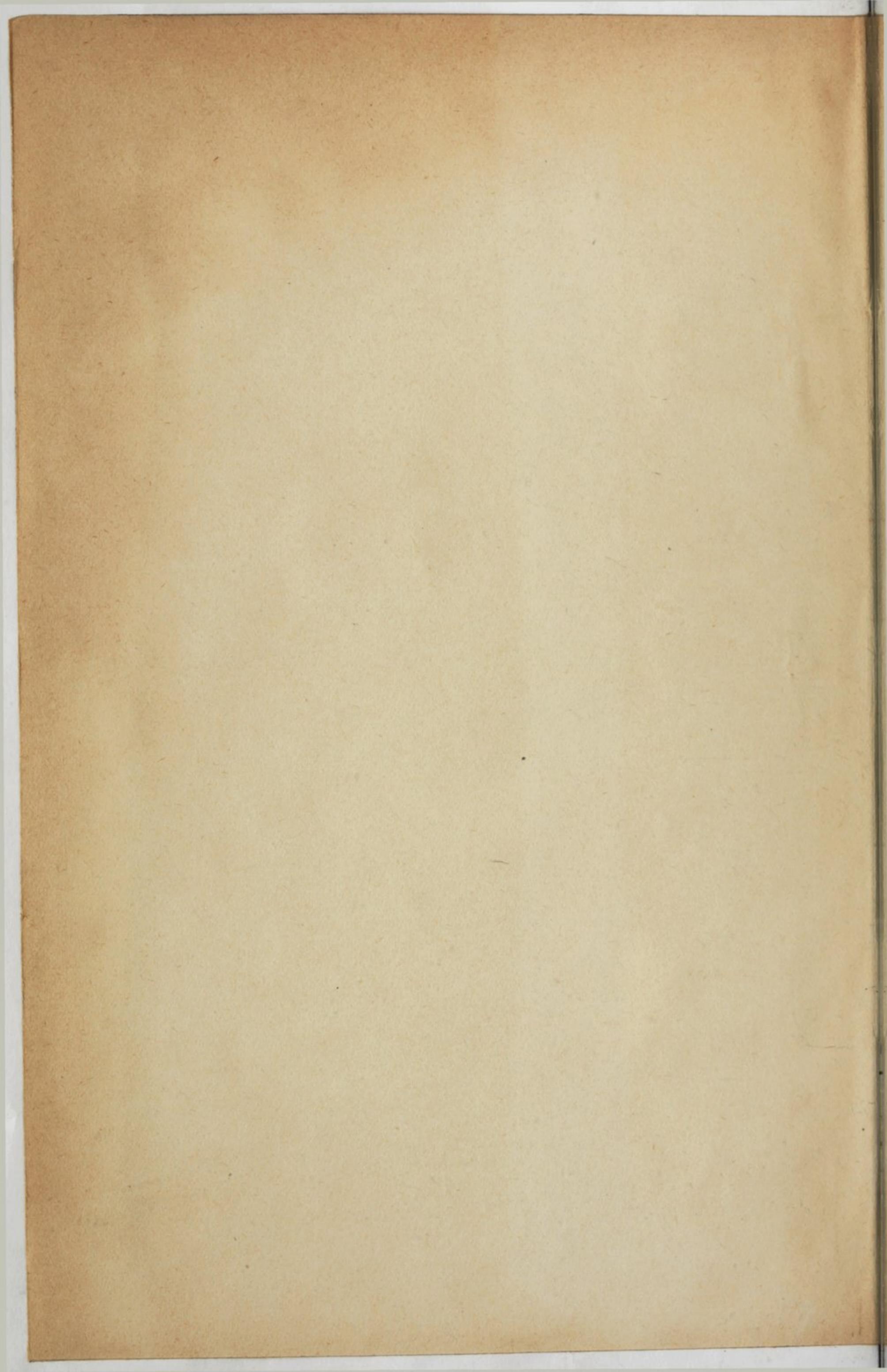
6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

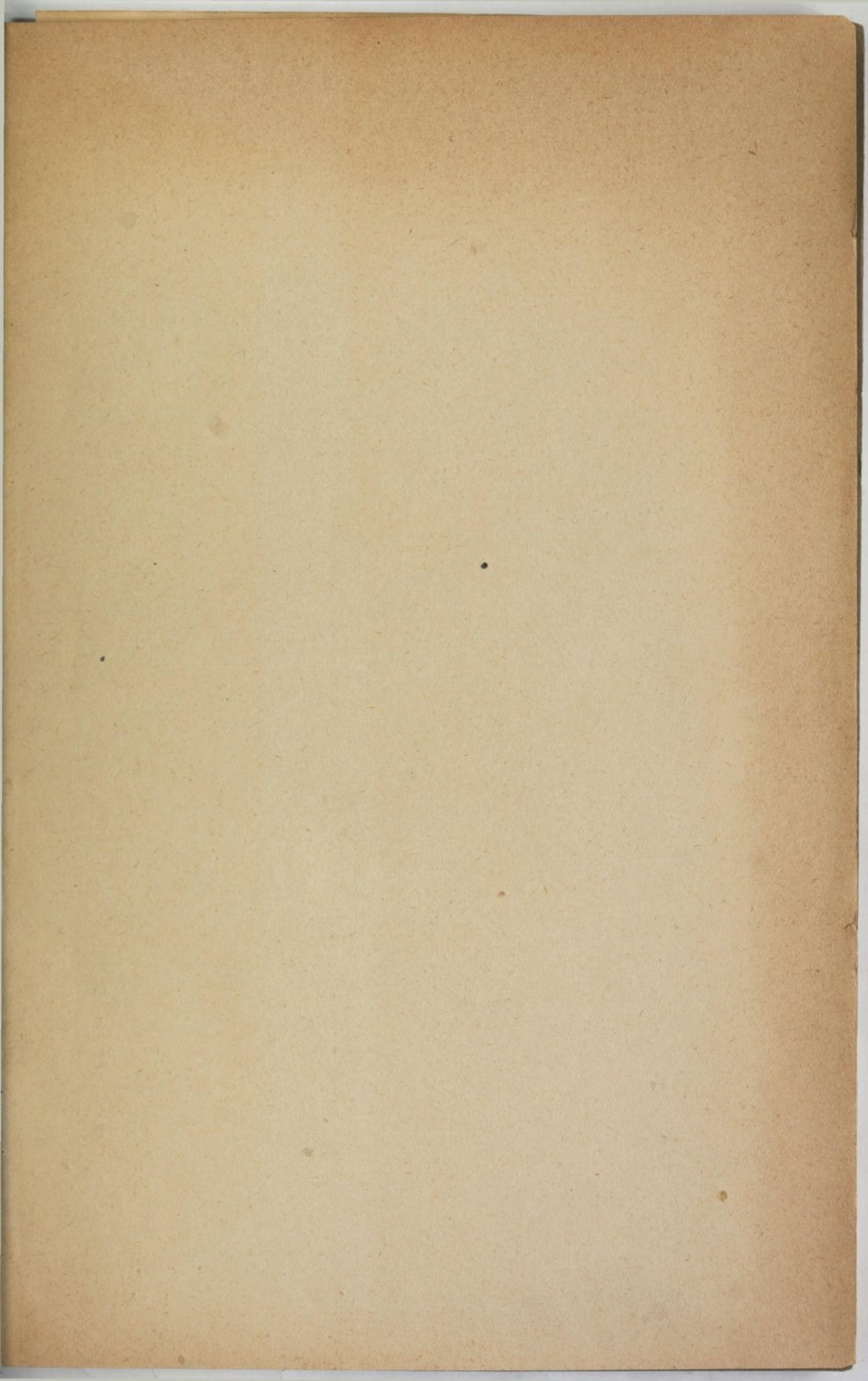
7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisation@bnf.fr](mailto:reutilisation@bnf.fr).











R1837

Dépôt par Reclamation  
1925

Colonel LE HÉNAFF et Capitaine HENRI BORNECQUE

LES  
CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS  
ET LA GUERRE



PRÉFACE DU GÉNÉRAL GASSOUIN

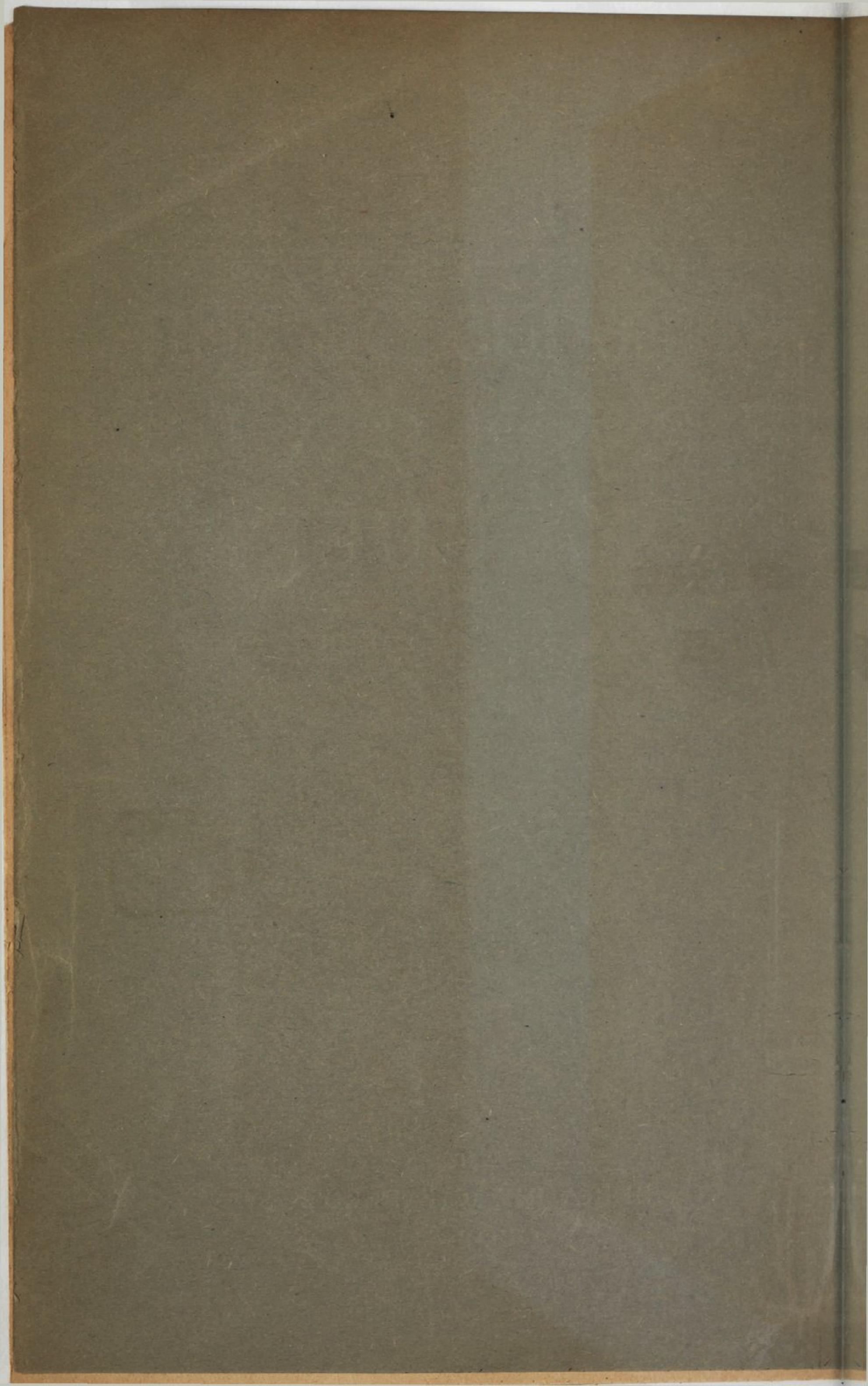
Ouvrage contenant 23 croquis, une carte hors texte et 4 planches hors texte



PARIS  
LIBRAIRIE CHAPELOT

1922

55733



**LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
ET LA GUERRE**

8 V  
44988

Tous droits de traduction et de reproduction  
réservés pour tous pays.  
*Copyright by Librairie Chapelot, 1922.*

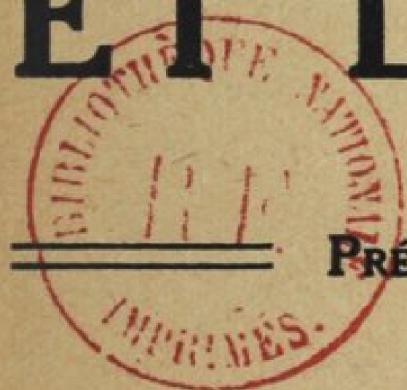
Colonel LE HÉNAFF et Capitaine HENRI BORNECQUE

==== LES =====

CHEMINS DE FER

FRANÇAIS

ET LA GUERRE



==== PRÉFACE DU GÉNÉRAL GASSOUIN =====

*Ouvrage contenant 23 croquis, une carte hors texte et 4 planches hors texte*



PARIS

LIBRAIRIE CHAPELOT

1922



## PRÉFACE

---

*Un certain nombre d'études sur l'emploi des chemins de fer pendant la guerre ont été publiées depuis l'armistice. Les auteurs se sont presque toujours placés à un point de vue purement technique et leurs travaux, fondés principalement sur des statistiques, n'ont, en général, envisagé qu'un réseau déterminé.*

*Une synthèse de l'emploi général des chemins de fer, en relation avec l'organisation militaire du service comme avec les ordres ou desiderata du commandement et avec les besoins des armées et de l'intérieur, ne pouvait être établie que par des officiers connaissant bien l'organisation militaire et technique des réseaux, ayant vécu dans l'ambiance du Haut Commandement, soit aux Armées, soit à l'Intérieur, et capables d'analyser les volumineuses archives des transports et travaux effectués sur les voies ferrées depuis le 31 juillet 1914.*

*Nul n'était mieux préparé à cette lourde tâche que le Colonel Le Hénaff et le Capitaine Bornecque.*

*Commissaire militaire du réseau de l'Est au début de la guerre, puis Directeur des Chemins de fer aux Armées, près du G. Q. G. pendant près de trois ans, le colonel Le Hénaff eut à ce titre à préparer les transports et à suivre leur exécution dans la zone des Armées pendant les périodes les plus critiques.*

*Le capitaine Bornecque, professeur de Faculté, apportait le concours de son sens critique avisé et de l'expérience acquise au 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-Major de l'Armée où il put et sut suivre, pendant la majeure partie de la guerre, l'ensemble du Service des transports.*

L'ouvrage que le colonel Le Hénaff et le capitaine Bornecque présentent ici constitue donc l'étude sur le sujet la plus complète qui eût paru jusqu'à ce jour en l'état actuel de la documentation, et un véritable document historique que consulteront utilement tous ceux qu'intéresse l'histoire de la Grande Guerre comme ceux qui rechercheront les enseignements à en tirer pour l'avenir.

\*  
\*\*

L'ouvrage rappelle tout d'abord, avec juste raison, l'organisation du Service militaire des Chemins de fer. Cette organisation, établie sur la base d'une collaboration constante et confiante des compétences techniques et militaires dans la préparation comme dans l'exécution des transports, fut l'un des facteurs principaux du succès.

Elle trouve sa forme supérieure dans la « Commission militaire supérieure des Chemins de fer », organe d'étude et de préparation chargé de donner, au point de vue de l'emploi des voies ferrées pour la Défense nationale, des avis aux Ministres de la Guerre et des Travaux publics, et des directives aux réseaux.

Entrevue par le maréchal Niel en 1868, créée après la guerre de 1870, elle fut constituée dans sa forme définitive par M. de Freycinet en 1889. Depuis cette date, elle a fourni un travail considérable et l'on peut dire qu'aucune question importante n'a échappé à son examen.

Au-dessous de la Commission militaire supérieure des Chemins de fer, les Commissions de réseaux associent journallement, en temps de paix, pour la préparation des plans de transport, les Directeurs des réseaux et les Officiers supérieurs commissaires militaires et constituent en temps de guerre les directions militaires des réseaux sous la seule autorité du ministre et du commandant en chef.

Sous les ordres des Commissions de réseaux, des Sous-

Commissions de réseaux, Commissions régulatrices et Commissions de gare réunissent, en temps de guerre, aux différents échelons de l'exploitation, des membres techniques et des membres militaires.

Pendant et depuis la guerre, on a parfois médité de ces Commissions, souvent parce que leur rôle exact était peu connu, quelquefois aussi parce que des agents des Chemins de fer, dont l'autorité et l'indépendance se trouvaient diminuées, n'ont pas hésité à imputer, un peu légèrement, à l'autorité militaire les difficultés en présence desquelles ils se trouvaient par suite des circonstances, comme le fait clairement ressortir le chapitre du présent ouvrage qui traite de la crise des transports.

Il n'en reste pas moins que l'utilité des Commissaires militaires de réseaux a été reconnue par les hautes autorités compétentes, militaires et techniques et, en particulier, par les présidents et directeurs des grands réseaux lors d'une enquête cuverte à ce sujet, en 1916, par la Commission des Chemins de fer du Sénat.

Les Commissions régulatrices ont rempli, à la satisfaction de tous, leur rôle, chaque jour accru, d'organe de chemin de fer, de ravitaillement ou d'évacuation et de liaison avec le Commandement et les troupes.

Mais que n'a-t-on pas dit sur les pauvres commissaires de gare? Chargés uniquement d'assurer l'ordre et la police, leur tâche était ingrate comme l'est toute mission de police qui gêne l'individu dans l'intérêt de la collectivité. Cette tâche délicate, ils l'ont remplie, parfois avec une rigueur indispensable, mais toujours avec une conscience et un dévouement auxquels je suis heureux de rendre ici un hommage mérité.

\*  
\*\*

L'organisation générale du service des Chemins de fer, dont les grandes lignes viennent d'être rappelées, a résisté à

*l'épreuve de la guerre au point qu'aucune modification importante ne semble devoir y être apportée.*

*Les mêmes principes de collaboration intime des représentants militaires et techniques dans des Commissions chargées de la préparation et de l'exécution, ont été appliqués avec le même succès à l'organisation militaire des autres grands services de transports relevant du ministère des Travaux publics : navigation, routes, ports maritimes et, dans la suite, automobiles.*

*Animés du même esprit de devoir, du même sentiment patriotique élevé, ingénieurs, mobilisés ou non, et officiers membres militaires des Commissions travaillèrent d'un bout à l'autre de la guerre la main dans la main, sans aucune idée particulariste, sans aucune mesquinerie de bouton. Pour moi, qui fus longtemps à leur tête, je me fais un devoir et un plaisir de le dire bien haut.*

*En présence du résultat obtenu par une organisation dont l'efficacité a été sanctionnée par la guerre, on peut se demander si cette organisation ne porte pas en germe et en principe celle de la mobilisation industrielle du pays actuellement à l'étude.*

*Déjà, de bons esprits entrevoient à la base de cette mobilisation une « Commission militaire supérieure » analogue à la Commission supérieure des Chemins de fer, composée de membres militaires compétents et des représentants les plus qualifiés des différentes industries. Peut-être sera-t-il reconnu avantageux, dans la suite, de constituer, sous la haute autorité de cet organe supérieur, des sortes de commissions de réseaux exerçant leur action soit sur des régions industrielles, soit sur des grands groupements d'une même industrie.*

\*  
\*\*

*Le Plan XVII fut mis en vigueur le 15 avril 1914.*

*Grâce à la collaboration intime et quotidienne des ingé-*

nieurs des réseaux et de l'Etat-Major de l'Armée, la préparation technique et militaire des transports avait été poussée jusqu'à la plus extrême minutie. Toutes les mesures concernant l'embarquement et le débarquement des troupes, leur alimentation en cours de route, leur cantonnement à l'arrivée avaient été soigneusement ordonnées, les modifications à apporter aux courants de transport en cas d'accident ou d'incident d'ordre technique avaient été étudiées.

Aussi le Service des Chemins de fer pouvait-il affirmer au mois de mai 1914 qu'il était complètement prêt et qu'il attendait avec confiance les événements que l'on commençait à sentir proches.

On sait comment l'exécution a justifié cette confiance.

\*  
\*\*

Toutefois, si parfaite que fût l'organisation, si complète que fût la préparation, si minutieuses que fussent les instructions et consignes remises aux agents d'exécution : chefs de gare, chefs de dépôts de machines, chefs de sections de la voie, aiguilleurs, mécaniciens, chefs de trains, il n'en restait pas moins, le 31 juillet 1914, un aléa formidable : comment allait se réaliser l'exécution ? comment ces instructions et consignes allaient-elles être comprises et appliquées par des agents dont elles modifiaient si complètement les habitudes, ces habitudes dont on a si justement dit qu'elles constituent une seconde nature.

La réponse ne se fit pas attendre longtemps : au bout de quarante-huit heures on savait que tous les trains partaient à l'heure, passaient à la minute exacte aux gares régulatrices et arrivaient à l'heure aux points de débarquement fixés. Le mouvement était enclenché, il allait fonctionner pendant vingt jours avec la régularité d'une horloge.

J'ai eu l'honneur, en 1916, à la tribune de la Chambre des Députés, de rendre hommage au dévouement, à l'intel-

ligence, au patriotisme du personnel des Chemins de fer. Des voix plus autorisées que la mienne l'ont fait depuis à plusieurs reprises. Je suis heureux de renouveler mon témoignage en tête de ces pages où les efforts demandés aux cheminots, pendant la guerre, apparaîtront à chaque instant. J'ai pu les juger, ces cheminots, pendant les trois années qu'ils furent sous mes ordres, tant au cours de la guerre qu'après l'armistice; je suis resté leur ami, leurs grandes associations veulent bien me le marquer en toutes circonstances. Si, dans le trouble de conscience qui, pour certains, a suivi la guerre, quelques-uns, entraînés par de mauvais bergers, ont pu se laisser aller à des manifestations regrettables, la masse est restée bonne et le pays peut lui conserver la confiance qu'elle a méritée par son attitude pendant la guerre.

\*  
\*\*

Si la préparation du plan de transport avait été, en temps de paix, la préoccupation principale du Service militaire des Chemins de fer parce que l'exécution de la concentration était, en même temps que la pierre de touche de l'organisation, le premier acte de guerre et que son succès ou ses erreurs pouvaient réagir fortement sur la confiance du pays comme sur la suite des opérations, cette préoccupation n'avait pas été, bien entendu, la seule.

Les transports de ravitaillement et d'évacuation avaient fait l'objet d'études spéciales, mais aussi et surtout les transports en cours d'opérations (les T. C. O. comme on les a nommés constamment pendant la guerre, à une époque où les abréviations étaient fort en honneur).

La doctrine de guerre française fondée sur l'économie des forces et, par suite, sur l'emploi des réserves en un point donné au moment fixé par le Commandement, comportait naturellement des mouvements rapides de grandes unités sur toute l'étendue du front des armées.

Or, quel était ce front? Plus de 250 kilomètres de Belfort à Hirson — front du déploiement stratégique des armées françaises — plus de 200 kilomètres, si l'on ne considère que la partie la plus sensible, de la trouée de Charmes à Hirson.

Sur ce front de 200 kilomètres, le centre de gravité de la bataille pouvait être au sud de Nancy ou à la frontière belge, car, quoi qu'on ait pu dire à ce sujet, l'hypothèse d'une violation de la neutralité belge par l'Allemagne était depuis longtemps envisagée par le commandement français. Elle répondait trop bien aux conceptions allemandes depuis Clausewitz et Moltke jusqu'à Bernhardi, comme aux travaux exécutés sur les voies ferrées de Westphalie, pour ne pas être probable. Peut-être n'allait-on pas jusqu'à supposer que l'Allemagne aurait l'audace et la maladresse de piétiner la capitale et d'attaquer les forteresses d'une puissance dont la neutralité était placée sous la sauvegarde de sa signature, mais le passage de ses corps d'armée entre Namur et Givet de manière à tourner l'obstacle de la Meuse et à trouver la route la plus courte conduisant à Paris ne faisait pas de doute pour les esprits avertis.

Il était bien certain que, sur un pareil front, le transport rapide des réserves ne pourrait s'effectuer qu'au moyen des chemins de fer, le seul moyen mécanique à une époque où les transports automobiles n'existaient pas ou n'en étaient qu'à la période de l'enfance.

Aussi, dès 1894, une Instruction sur l'emploi des voies ferrées pour les T. C. O. avait-elle été établie. Un peu timide, un peu rigide, elle fut révisée en 1912 et appliquée dans sa nouvelle forme, pendant toute la campagne, presque sans modifications. Dans ces conditions, c'est sans hésitations que purent être exécutés dès le premiers mois de la guerre les transports qui contribuèrent à la victoire de la Marne et constituèrent la course à la mer.

Le présent ouvrage en explique le mécanisme et en donne les plus intéressantes applications dans ses chapitres V, VI et

IX, depuis le 17 août 1914, date du premier transport, jusqu'à la fin de la bataille de 1918.

\*  
\*\*

Mais les réseaux français étaient insuffisamment outillés, au début, pour effectuer d'un point à un autre du front, avec la rapidité voulue, les transports intenses qui leur étaient demandés aussi bien pour les mouvements de troupes que pour les ravitaillements et évacuations des armées : leurs artères principales convergeant vers Paris étaient souvent mal reliées entre elles, leurs gares, organisées pour un trafic normal, étaient trop petites et trop peu pourvues de voies de garage et de chantiers de débarquement pour alimenter en vivres, munitions, matériel de toute nature, surtout à la veille des grandes opérations, les armées qu'elles avaient à desservir.

Il convient d'ajouter que les réseaux du Nord et de l'Est, sur lesquels aboutissaient la presque totalité des transports, avaient été en partie détruits lors de l'avance allemande de 1914 et que la plupart de leurs lignes principales étaient entre les mains ou sous le canon de l'ennemi.

D'où la nécessité d'effectuer des travaux considérables dont l'exécution fut confiée, sous l'autorité des Commissions de réseaux, aux troupes de Chemins de fer : Sections de Chemins de fer de campagne et surtout 5<sup>e</sup> régiment du génie.

Pour caractériser l'effort réalisé, quelques chiffres valent mieux que tous les discours : en quatre ans, les 20.000 sapeurs de Chemins de fer français ont posé 9.000 kilomètres de voie (soit presque la longueur totale des voies du réseau P.-L.-M.), remué 28 millions de mètres cubes de terre et manipulé 10 millions de traverses. Et les travaux ont presque toujours été terminés dans un délai inférieur aux prévisions.

Les cadres et les sapeurs du 5<sup>e</sup> régiment du génie, comme les quelques unités de Sections de Chemins de fer de campagne

qui ont participé aux travaux, ont fait preuve des plus remarquables qualités professionnelles.



*La guerre n'est pas morte, hélas ! comme on a voulu le croire après le 11 novembre 1918. Vieille comme le monde, elle durera probablement autant que lui. Tous les peuples de l'univers s'arment sur terre et sur mer tout en parlant de désarmement général et les causes de conflit sont si nombreuses que le feu pourra prendre dès que la lassitude actuelle se sera atténuée.*

*La France est profondément pacifique, c'est indiscutable, mais elle n'est pas seule et, de l'autre côté du Rhin on parle beaucoup de revanche. Et puis, sans rappeler l'adage latin bien connu, n'est-il pas prouvé par l'histoire que le meilleur moyen d'avoir la paix, c'est d'être forts ? On ne provoque, on n'attaque que les faibles ou ceux que l'on croit faibles.*

*Malgré les difficultés financières de l'heure présente, il faut donc maintenir intacte notre puissance militaire en améliorant constamment notre organisation et nos armes de combat.*

*Or, le chemin de fer constitue certainement l'une de ces armes et l'une des plus essentielles. Mais il présente, en même temps, cette particularité d'être une arme productive en contribuant puissamment au développement du commerce et de l'industrie.*

*N'hésitons donc pas à pousser activement les études et travaux susceptibles d'améliorer son exploitation, qu'il s'agisse des appareils de sécurité, du frein continu sur les wagons de marchandises qui permettra d'augmenter la vitesse des trains, de la puissance des machines qui accroîtra leur tonnage, de l'extension des gares pour les recevoir, ou, enfin, de la construction de lignes nouvelles. N'oublions pas, en particulier, que nous sommes actuellement reliés d'une façon très*

*insuffisante avec l'Alsace et la Lorraine tant dans les Vosges que dans la région de Metz et qu'il est indispensable, à tous points de vue, de hâter l'exécution des projets établis à ce sujet dès l'armistice, à la diligence des ministères de la Guerre et des Travaux publics.*

*Ne lésinons donc jamais sur les dépenses qui concernent le Chemin de fer, ce facteur essentiel de la prospérité économique du pays en temps de paix, de sa victoire en temps de guerre.*

*Paris, août 1921.*

Général GASSOUIN.

---

## SOURCES CONSULTÉES

---

1° Archives du 4° Bureau de l'Etat-Major de l'Armée, de la Direction des Chemins de fer aux Armées et de la Direction des Transports militaires aux Armées, dans toute la mesure où il a été possible de les compiler.

Dossiers existant dans les réseaux et relatifs à l'exécution des travaux.

2° Documents qui résument des pièces originales, à savoir :

Notes rédigées sur certaines périodes par des officiers du service des Chemins de fer ou des agents supérieurs des réseaux, entre autres par les Commandants des 3°, 7° et 10° sections de Chemins de fer de campagne;

Notes rédigées par les Commissions de réseau, en particulier par celle du Nord pour toute la campagne, par celle de l'Est pour la partie qui s'étend jusqu'au mois d'octobre 1915;

Rapports du Ministre des Travaux publics, insérés au *Journal officiel*;

Rapports des Compagnies de Chemins de fer à leur Conseil d'administration.

3° Publications déjà parues, notamment :

Lieutenant-colonel ANDRIOT, *Les Transports par voie ferrée de l'Armée américaine en France*, dans la « Revue générale des Chemins de fer », de février et mars 1921;

Du même, *La Concentration de l'Armée anglaise sur les Chemins de fer français en août 1914*, dans la même revue, septembre 1921;

JAVARY, *L'Effort du réseau du Nord pendant et après la guerre*, 1921, Imprimerie Danel, Lille;

Général DE LACROIX, articles parus dans la *Revue des Deux-Mondes*, du 15 mars et du 1<sup>er</sup> avril 1919;

PELLARIN, *Destructions opérées sur le réseau de l'Est pendant la guerre 1914-1918*, dans la « Revue générale des Chemins de fer », de mars 1921;

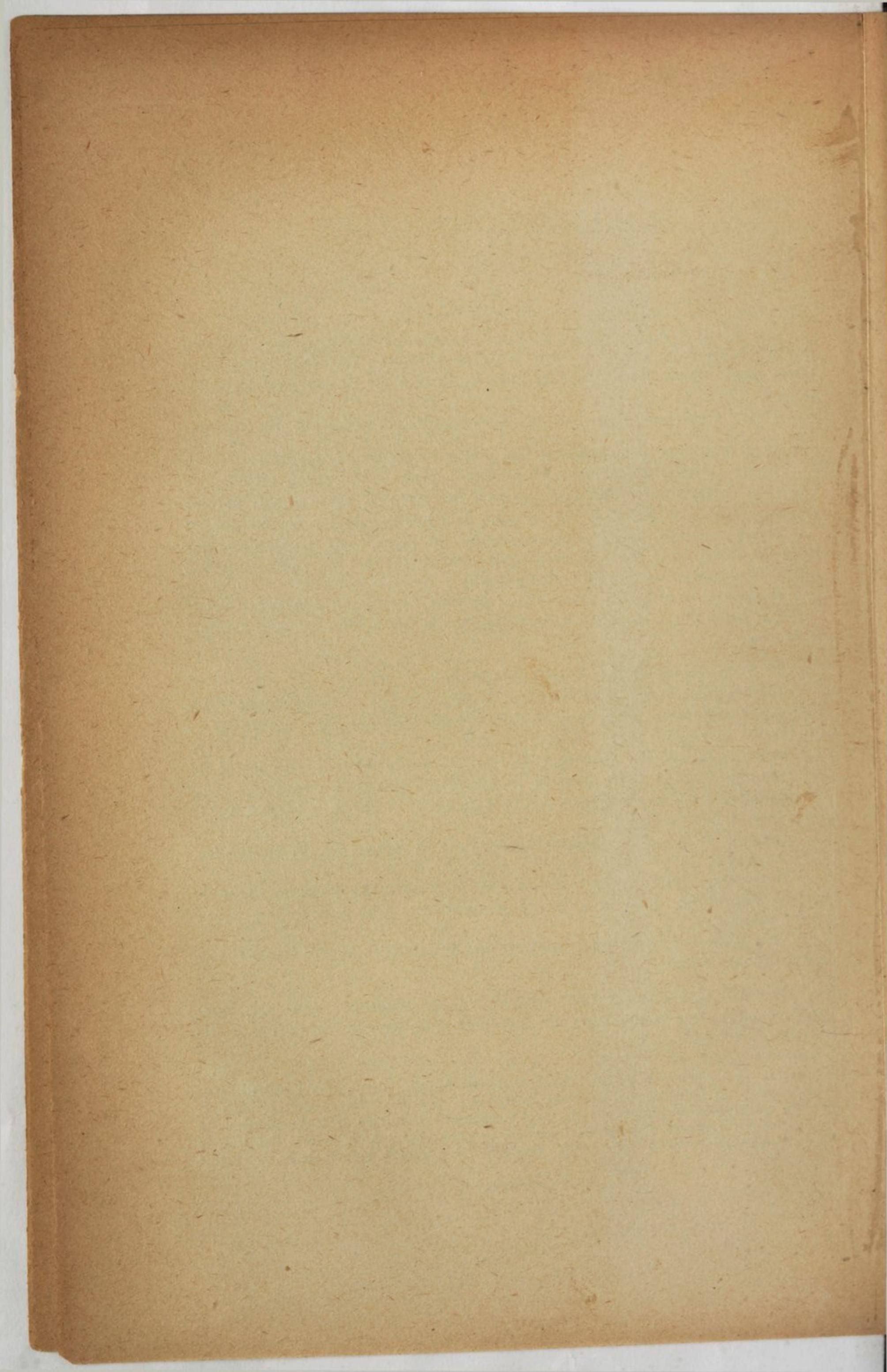
PESCHAUD, *Les Chemins de fer pendant et depuis la guerre (1914-1920)*, 1921, Paris, Dunod.

4° Enfin les auteurs ont complété cette documentation par leurs propres souvenirs et par ceux de quelques officiers ou techniques qu'ils ont pu interroger.

---

(1) Il est à remarquer que le Lieutenant-colonel Andriot, de par ses fonctions, était bien placé pour connaître les questions qu'il traite; que M. Javary a été, pendant la guerre, commissaire technique adjoint, puis commissaire technique de la Commission du réseau du Nord; que M. Pellarin est ingénieur en chef adjoint de la voie et des travaux de la Compagnie de l'Est; enfin que M. Peschaud est secrétaire général de la Compagnie d'Orléans.

---



# LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET LA GUERRE

---

## PREMIÈRE PARTIE

### LES TRANSPORTS FRANÇAIS

---

#### CHAPITRE I

#### ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER

L'organisation en temps de paix et en cas de mobilisation. — Réseau de l'intérieur et réseau des armées. — Zone des opérations et zone de l'arrière. — Modifications introduites pendant la guerre.

(Voir croquis n° 1)

#### *Principe de l'organisation.*

En vertu du droit de réquisition totale (1) découlant des lois et règlements sur la matière, les chemins de fer, en tant que sociétés privées, avec tout leur matériel, tout leur personnel, leurs services organisés et en plein fonctionnement, toutes leurs dépendances, perdaient, le 31 juillet 1914, leur autonomie, sauf au point de vue financier.

Pour réaliser sans à-coups un problème aussi difficile, d'où pouvait dépendre l'issue de la campagne, il fallait prévoir, dès le temps de paix, une organisation capable de déterminer les mouvements stratégiques nécessités par la mobilisation, la concentration, le ravi-

---

(1) L'article 54 du cahier des charges des Compagnies stipule déjà que, si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le réseau, les Compagnies seraient tenues de mettre immédiatement à sa disposition tous leurs moyens de transport.

taillement et les évacuations, d'en assurer l'exécution d'une manière technique et, pour ainsi dire, mathématique.

Cette organisation, qui avait eu sa première forme dans un projet établi en mars 1869 par le maréchal Niel, ministre de la Guerre, et par le ministre des Travaux publics, baron Gérôme David, projet qui ne fut malheureusement repris qu'après la dure leçon de 1870, reposait sur une idée féconde : la collaboration étroite, à tous les degrés, de l'élément militaire et de l'élément technique : le premier avait la direction et la prépondérance, le second apportait le concours de ses connaissances professionnelles, tout en conservant l'entière responsabilité de l'exécution technique et de toutes les instructions à donner au personnel du réseau.

**Les différents organes :  
commissions et sous-  
commissions de ré-  
seau.**

Sous l'autorité du ministre de la Guerre, la direction incombait au chef d'Etat-major général. Un bureau de l'Etat-Major de l'Armée (le 4<sup>e</sup>) était chargé de centraliser ce service et d'étudier l'aménagement du réseau ainsi que la préparation du plan de transport. En outre, il comprenait, pour chaque grand réseau (1), un organe spécial, dit « Commission de réseau », composé suivant les principes exposés plus haut et comprenant un membre militaire et un membre technique. Le commissaire militaire était un officier supérieur du service d'état-major, assisté de un ou plusieurs adjoints; le commissaire technique était un agent supérieur du réseau, en principe le directeur; il était assisté d'un commissaire technique adjoint. A cette Commission pouvait être attaché un personnel technique et militaire approprié aux besoins du service. Comme on le voit, cette organisation militaire des réseaux reposait essentiellement sur leur organisation administrative.

Ces Commissions de réseau avaient, dès le temps de paix, pour attributions, l'étude et la préparation des transports de toute nature. Dès le premier jour de la mobilisation, elles fonctionnaient aux lieux et places des directions du temps de paix.

Les mesures d'exécution sur le réseau devaient toujours être prises au nom de la Commission agissant collectivement, mais chaque commissaire gardait sa responsabilité propre, le commissaire

---

(1) Il devait s'y ajouter, en janvier 1915, une Commission des réseaux des ceintures, qui étendait également son action sur les autres moyens de transports en commun de Paris et, en octobre 1918, une Commission des réseaux secondaires.

militaire plus spécialement responsable des mesures prises au point de vue militaire, le commissaire technique plus spécialement responsable des mesures prises pour mettre en œuvre les ressources du réseau.

Chaque Commission de réseau était secondée par des organes subordonnés constitués suivant le même principe de collaboration militaire et technique, savoir : des Sous-Commissions de réseau, correspondant aux inspections principales du temps de paix, et des Commissions de gare.

Les Sous-Commissions de réseau avaient surtout pour mission d'assurer l'entretien du réseau et la régularité du service dans leur zone d'action, sans toutefois avoir le droit d'intervenir dans le service des Commissions régulatrices (1) se trouvant dans leur circonscription.

#### **Commissions de gare.**

Les Commissions de gare, formées d'un officier et du chef de gare, étaient des organes locaux d'exécution; elles servaient en outre de liaison avec les services militaires ou le commandement local; enfin elles avaient la responsabilité de l'ordre dans la gare. D'ailleurs, on ne trouvait des Commissions de gare que dans les gares importantes au point de vue militaire; certaines étaient permanentes, d'autres disparaissaient avec la cause qui avait provoqué leur création. Il importe de noter que, dans les Commissions de gare, le chef de gare, commissaire technique, était, par application des principes généraux, seul responsable du mouvement des trains et avait seul qualité pour donner des instructions aux agents des chemins de fer et pour surveiller l'exécution par eux des dispositions techniques relatives aux transports.

En ce qui concernait les réseaux secondaires, chacune des petites Compagnies était rattachée à la grande Compagnie, sur le territoire de laquelle elle se trouvait.

#### **Commission militaire supérieure des che- mins de fer.**

A côté du 4<sup>e</sup> Bureau fonctionnait, en temps de paix, une Commission militaire supérieure des chemins de fer, au rôle consultatif; elle donnait son avis au ministre sur toutes les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour les besoins de l'armée; présidée par le chef d'état-major, elle comprenait, comme membres, six officiers généraux ou supé-

(1) Cf. p. 24 et suiv., 40 et suiv.

rieurs, dont un représentant du ministre de la Marine, trois délégués du ministre des Travaux publics et les commissaires militaires et techniques des divers réseaux.

**Réseau des armées et  
réseau de l'intérieur.**

Ces principes posés, il convenait de plier l'organisation aux nécessités militaires résultant du développement des opérations, en prévoyant la mise à la disposition entière du général commandant en chef des parties du réseau nécessaires à la marche de ces opérations.

D'où la distinction suivante : durant la période de mobilisation et la première partie de la période de concentration, le réseau national, entièrement placé sous les ordres du ministre de la Guerre, fonctionne ainsi qu'il a été dit plus haut. Les Commissions de réseau, organes d'études et de préparation en temps de paix, deviennent organes d'exécution. Tous les agents des réseaux soumis aux obligations militaires sont placés dans l'affectation spéciale et militarisés. Comme emblème de militarisation, ils portaient le brassard blanc pour l'administration centrale et l'exploitation, jaune pour la voie, rouge pour la traction; sur ce brassard étaient fixés les galons distinctifs du grade dans la hiérarchie des chemins de fer.

A partir du moment, fixé par le ministre, où le commandement est organisé aux armées, le réseau ferré se divise en deux parties : réseau dit de l'intérieur, comprenant les lignes restant sous les ordres directs du ministre de la Guerre; réseau dit des armées, comprenant les lignes mises à la disposition du commandant en chef sur chaque théâtre des opérations.

C'est le ministre de la Guerre, d'accord avec le commandant en chef, qui détermine initialement, puis chaque fois qu'il est nécessaire au cours des opérations, la ligne de séparation des deux réseaux, dite ligne de démarcation. Elle a souvent varié; on trouvera les principales délimitations sur la carte 1. Comprenant au début le réseau de l'Est et les lignes voisines des réseaux du Nord et du P.-L.-M., elle en est venue à englober non seulement la totalité du Nord, mais, à certaines époques, une partie notable des réseaux de l'Etat, du P.-O. et du P.-L.-M.

**L'organisation du  
réseau des armées.**

Pour le réseau des armées, l'organisation, fondée sur les mêmes principes que pour le réseau de l'intérieur, comprend un organe de direction et des organes d'exécution.

La direction d'ensemble, sous l'autorité du commandant en chef qui ordonnait les transports, était exercée par le « Directeur des Chemins de fer aux armées » (en abrégé : D. C. F.), placé sous l'autorité supérieure du Directeur de l'arrière (en abrégé : D. A.). Il était assisté, pour chaque réseau faisant partie du réseau des armées, d'un ingénieur des chemins de fer, adjoint technique, et, en outre, du personnel militaire et technique nécessaire.

Résidant en principe auprès du Directeur de l'arrière, recevant ses instructions, il appartenait au Directeur des chemins de fer d'assurer la liaison constante, d'une part avec le ministre de la Guerre, en vue d'assurer la coordination entre les lignes du réseau des armées et celles de l'intérieur, d'autre part avec les autres services concourant au ravitaillement et à l'entretien des armées.

C'est, en effet, sur le réseau des armées qu'aboutissent les lignes de transport de la concentration et les lignes de communication. C'est sur le réseau des armées que se trouve l'organisme essentiel de ces lignes : les gares régulatrices. Mais lignes de transport aussi bien que lignes de communication ont leur point de départ dans toutes les parties du réseau de l'intérieur.

En ce qui concerne les agents d'exécution, il faut distinguer, sur le réseau des armées, deux zones, séparées par les stations dites de transition. Dans la zone en deçà de ces stations, le service est assuré par le personnel des réseaux, dirigé comme dans la zone de l'intérieur.

Dans la zone au delà des stations de transition, le service devait être effectué avec le matériel ordinaire des chemins de fer par un personnel spécial organisé militairement. L'exploitation militaire, l'entretien et l'amélioration de parties déterminées y étaient confiés à des « Commissions de Chemins de fer de campagne », dont le nombre était déterminé par le directeur de l'arrière; suivant le principe exposé plus haut, elles comprenaient un officier supérieur et un membre technique et disposaient de une ou plusieurs compagnies de sapeurs de chemins de fer (en abrégé : S. C. F.) et d'une ou plusieurs sections de chemins de fer de campagne (en abrégé : S. C. F. C.).

En pratique, sauf sur les lignes purement militaires et celles qui étaient à proximité du front, l'exploitation a été complètement assurée par le personnel des Compagnies.

Le fonctionnement des lignes télégraphiques et téléphoniques était assuré par les sections techniques de télégraphie militaire composées, pour la majeure partie, d'agents des postes et télégraphes.

**Sapeurs de chemins  
de fer.**

Les compagnies de sapeurs étaient formées par le 5<sup>e</sup> régiment du génie, qui, en temps de paix, comprenait dix-sept compagnies. Composées d'agents des réseaux, d'ouvriers en fer et en bois et de terrassiers, elles étaient chargées de la remise en état des voies ferrées et de la réparation des ouvrages d'art au moment d'une progression des armées. En cas de besoin, elles pouvaient exploiter certaines sections de lignes.

Elles se divisaient en deux catégories : les compagnies de première ligne (active et réserve), pourvues chacune d'un parc sur rails et d'un train-parc cantonnement, permettant le transport rapide du personnel et son couchage; les compagnies territoriales, pourvues, les unes d'un parc sur rails, les autres d'un parc sur route, permettant d'atteindre par voie de terre l'autre côté d'une brèche.

L'effectif de ces troupes s'augmenta au cours de la guerre. Elles arrivèrent à comprendre soixante-deux compagnies, sans parler de différentes unités de travailleurs territoriaux et coloniaux. D'autre part, l'expérience a démontré qu'il y avait avantage à spécialiser des compagnies dites d'avant-garde, en les entraînant plus spécialement à la réfection rapide des voies et au lancement des ponts métalliques; les travaux de terrassement furent confiés à des compagnies de travailleurs et certaines tâches à des unités spéciales (sections de maçons, sections de charpentiers) que l'on accolait aux compagnies de S. C. F., suivant la nature des travaux à exécuter.

**Sections de chemins de  
fer de campagne.**

Les sections de Chemins de fer de campagne étaient des corps militaires dont l'organisation était réglée dès le temps de paix; elles étaient chargées en temps de guerre, concurremment avec les sapeurs de chemins de fer, de la construction, de la réparation et de l'exploitation des voies ferrées, dont le service n'était pas assuré par les compagnies nationales.

Leur personnel, recruté dans le personnel des réseaux, était réparti en dix sections formées de la manière suivante : 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>, P.-L.-M.; 3<sup>e</sup>, P.-O.; 4<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>, Etat; 5<sup>e</sup>, Nord; 6<sup>e</sup>, Est; 7<sup>e</sup>, Midi; 8<sup>e</sup>, Est, Etat et Nord; 10<sup>e</sup>, Chemins de fer secondaires. Il s'y ajouta, au commencement de 1917, une 11<sup>e</sup> section, fournie par le P.-L.-M., et, après l'armistice, une douzième, constituée par tous les réseaux, pour la direction et la surveillance du service en Alsace-Lorraine.

Chaque section comprenait un commandant de section avec attri-

butions de chef de corps, 1.466 fonctionnaires, employés et ouvriers, répartis entre un service central, les trois divisions du mouvement, de la voie et de la traction et un dépôt central commun.

C'étaient, en résumé, de petites Compagnies de chemins de fer pouvant exploiter de 100 à 200 kilomètres, suivant l'intensité des transports.

Sur ces dix sections, sept ont été mobilisées en tout ou en partie durant la guerre. Celles qui ont fourni le plus gros effort sont la 3<sup>e</sup>, la 7<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup>. La 3<sup>e</sup>, mobilisée de mai 1916 à octobre 1919, a exploité la ligne de la Somme pendant les opérations de 1916 et participé, après le repli allemand de mars 1917, à la remise en état du réseau récupéré. La 7<sup>e</sup>, mobilisée la première en août 1914, a exploité au début la ligne d'Hazebrouck à Ypres, puis les lignes 4 bis en Champagne et 6 bis au moment des opérations de Verdun. Elle a fourni en outre un important détachement à Salonique. Enfin la 10<sup>e</sup>, mobilisée en novembre 1914, a exploité tous les réseaux de voie métrique utilisés pour les opérations militaires : chemins de fer belfortains, ligne de Lunéville à Einville, réseau meusien, où elle a déployé un remarquable effort pendant la bataille de Verdun, banlieue de Reims, réseau des Flandres (1).

Après l'armistice, le personnel des sections de chemins de fer de campagne participe à l'exploitation des réseaux d'Alsace-Lorraine, du Luxembourg et des Pays Rhénans.

\*  
\*\*

### **Modifications durant la guerre.**

L'ampleur et la durée des hostilités devaient apporter à cette organisation des modifications plus ou moins profondes, sans toutefois en changer les principes généraux.

Pour satisfaire aux besoins économiques et commerciaux de l'arrière, que la guerre, en se prolongeant, ne permettait pas de négliger, le service militaire des chemins de fer dut sortir de son rôle propre. Au cours de la troisième année de guerre, il sembla utile de coordonner fortement les organes des Armées et de l'intérieur en vue d'établir l'unité de direction.

La réforme consista à faire passer peu à peu au ministère des

---

(1) Des fractions de la 1<sup>re</sup> section ont été mobilisées du 20 avril 1916 au 15 avril 1919. La 6<sup>e</sup> section, partiellement mobilisée de mai 1915 à février 1919, a exploité les lignes du réseau d'Alsace-Lorraine reconquises au début de la campagne. La 9<sup>e</sup>, partiellement mobilisée en 1915, a exécuté des travaux de voie dans le Nord. Enfin la 4<sup>e</sup> section a été mobilisée après l'armistice.

Travaux publics tous les pouvoirs du ministre de la Guerre, d'abord par délégation de celui-ci, ensuite par puissance propre.

La délégation est donnée, par décret du 18 novembre 1916, à un directeur général des transports. Un deuxième décret, du 14 décembre 1916, transforme cette direction en un sous-secrétariat d'Etat dont les attributions sont précisées par deux décrets du 27 décembre 1916. Il est stipulé que, dans la zone des Armées, l'organisation des transports est confiée au Directeur de l'arrière, qui reçoit, à cet effet, une délégation permanente.

Par la suite, il parut nécessaire de renforcer les pouvoirs conférés au sous-secrétaire d'Etat à l'égard du personnel et, le 9 mai 1917, tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports passait sous l'autorité directe du sous-secrétaire d'Etat.

A leur tour, le chef du 4<sup>e</sup> Bureau, sous le titre de « Directeur des transports militaires de la zone de l'intérieur » (abréviation : D. T. M. I.) et un officier général ou supérieur qui s'appelait : « Directeur des transports militaires aux Armées » (abréviation : D. T. M. A.) recevaient une délégation permanente pour assurer les transports militaires dans leur zone, suivant les ordres, le premier du chef d'Etat-Major de l'Armée, le second du général commandant en chef.

Cette organisation compliquée, susceptible d'entraîner des conflits d'attribution, était corrigée par des réunions, en principe hebdomadaires, du directeur des transports militaires de la zone de l'intérieur, du directeur des transports militaires aux Armées, des Commissions de réseau, sous la présidence du ministre, afin d'assurer l'entente rapide, indispensable dans un service aussi complexe.

Ce régime devait prendre fin le 26 juillet 1918 par un décret qui modifiait sensiblement l'organisation de la haute direction du service militaire des chemins de fer; il unifiait et centralisait le service en supprimant, au point de vue des transports, la distinction entre la zone des Armées et la zone de l'intérieur.

A cet effet, il plaçait auprès du ministre des Travaux publics et des transports :

1<sup>o</sup> Un officier général, prenant le titre de directeur général des transports militaires (abréviation : D. G. T. M.) chargé de faire exécuter par priorité, sur l'ensemble des réseaux des voies ferrées et des voies navigables, les transports par ordres de transport militaire et de diriger l'exécution des travaux militaires sur les voies ferrées;

2<sup>o</sup> Des chefs des services centraux d'exploitation des chemins de fer, des voies navigables, des ports maritimes, chargés, chacun en

ce qui le concernait, de tout ce qui était relatif à l'exécution technique de l'ensemble des transports et à l'exploitation commerciale.

D'autre part, le directeur des transports militaires aux Armées recevait du directeur général des transports militaires une délégation permanente pour faire exécuter en son nom les transports intéressant les armées et pour faire étudier les travaux prescrits par le commandement. Il donnait directement aux Commissions de réseau les ordres d'exécution nécessaires, à charge d'en aviser immédiatement et, si possible, d'avance, le directeur général des transports militaires; il était autorisé, dans les mêmes conditions, à faire exécuter immédiatement les travaux déclarés urgents par le commandement sans attendre l'approbation des projets établis. Il avait sous ses ordres directs tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports militaires sur le réseau des Armées.

Le seul organisme qui échappât à l'action du ministère des Travaux publics était le 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-Major de l'Armée, réduit d'ailleurs aux fonctions d'organe de ravitaillement. Un décret du 25 août 1918, en nommant sous-chef d'état-major général le directeur général des transports militaires, et en plaçant le 4<sup>e</sup> Bureau sous les ordres de cet officier général, réalisait l'unité dans la direction.

**Décret du 2 février  
1919.**

Cette organisation devait subsister, même après l'armistice, jusqu'au décret du 2 février 1919, qui, tout en maintenant le régime de la réquisition, rendait, à partir du 10 février 1919, la direction des réseaux aux administrations qui en étaient chargées en temps de paix sous différentes réserves, dont les plus importantes étaient les suivantes : exécuter par priorité absolue les transports indispensables pour les armées françaises et les armées alliées; se conformer aux ordres et programmes généraux de transports qui leur étaient notifiés dans un but d'intérêt général par le ministre des Travaux publics et des Transports agissant par délégation de l'autorité militaire.

Les attributions des commissaires militaires se réduisaient à veiller à ce que les transports militaires fussent assurés par priorité et à exécuter toute autre mission qui pouvait leur être confiée par le directeur général des transports militaires.

A cette date doit se terminer l'histoire du service militaire des chemins de fer, puisque, désormais, l'autorité militaire n'a plus l'action de direction qu'elle avait prise le 31 juillet 1914.

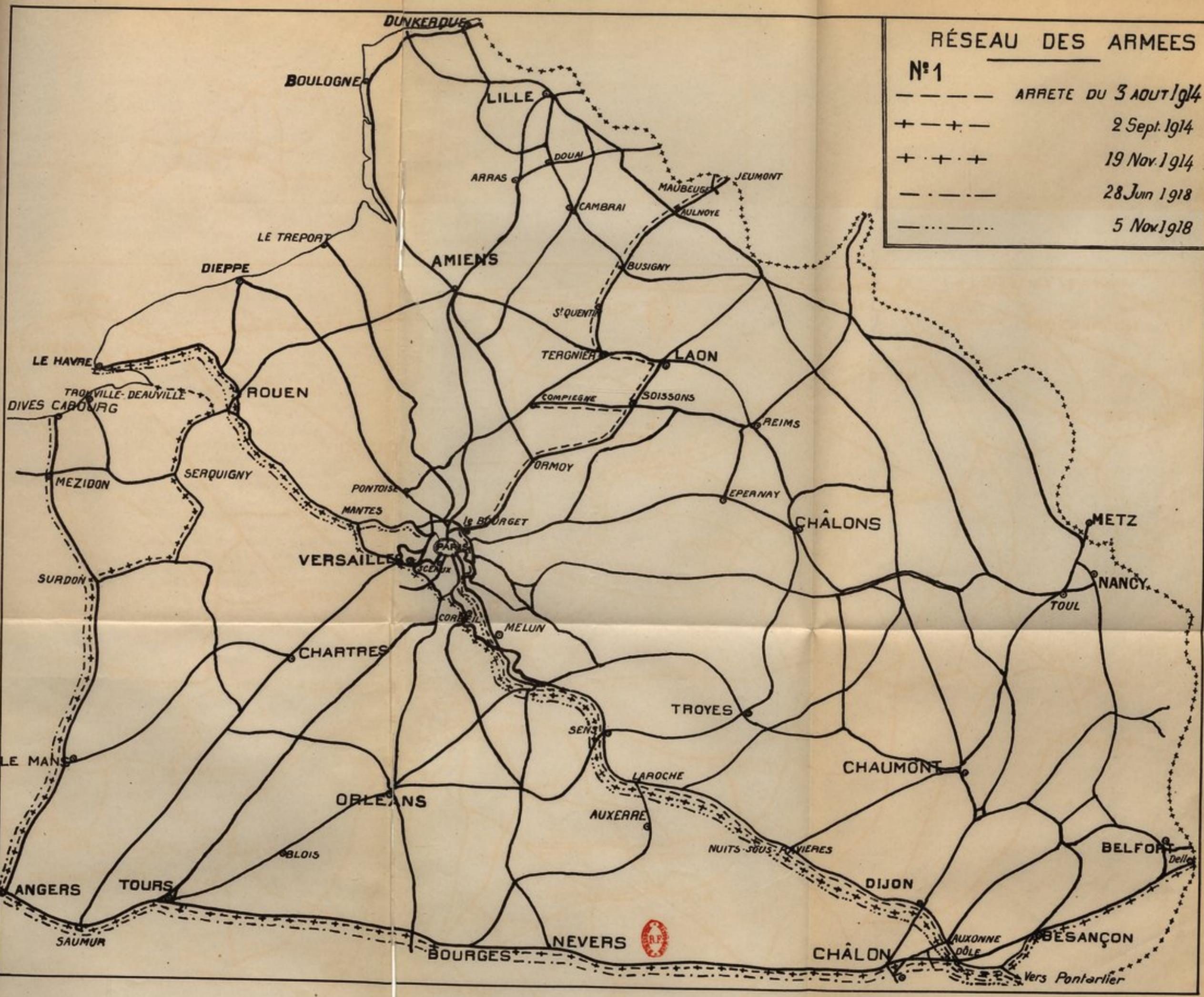
---

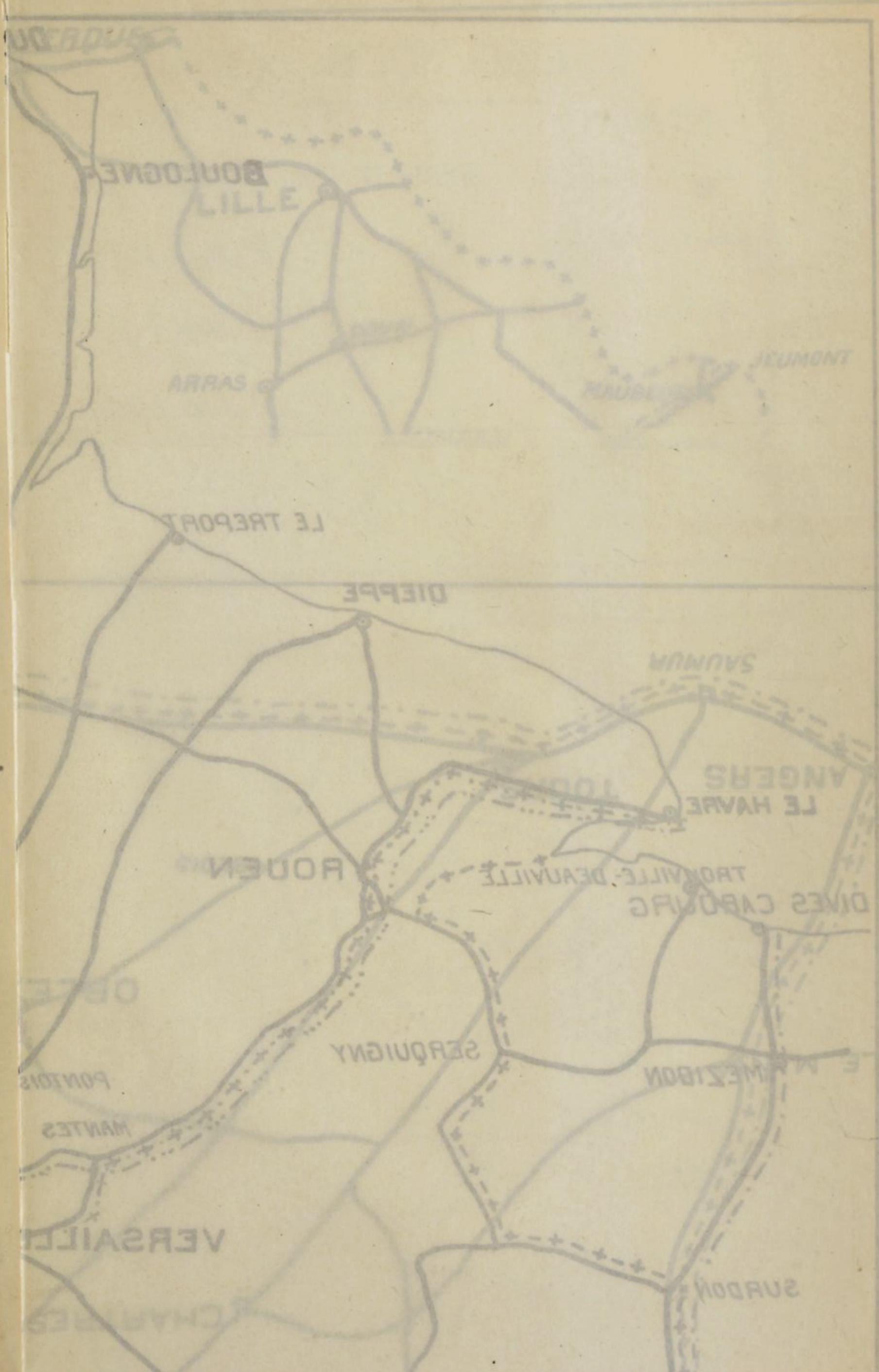


# RÉSEAU DES ARMEES

N°1

-----	ARRETE DU 3 AOUT 1914
+ - + -	2 Sept. 1914
+ . + . +	19 Nov. 1914
-----	28 Juin 1918
.....	5 Nov. 1918





Boulogne

Lille

Arras

Dieppe

Rouen

Le Havre

Angers

Serquigny

Mezidon

Surdou

PREMIÈRE PÉRIODE

**LA GUERRE DE MOUVEMENT**

---

CHAPITRE II

**PÉRIODE DE TENSION POLITIQUE. TRANSPORTS DE COUVERTURE**  
**(23 juillet - 1<sup>er</sup> août 1914)**

***Premières mesures***  
***(23 au 30 juillet).***

A vrai dire, le rôle militaire des chemins de fer commence avant le 31 juillet. Le 23 au soir, le gouvernement austro-hongrois remet un ultimatum à la Serbie.

Le 25, le ministre d'Autriche à Belgrade demande ses passeports. Le 25, à 16 h. 30, le 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-Major de l'Armée lance le premier avis préalable aux dispositions à prendre sur les chemins de fer. A partir de ce moment, le service télégraphique est organisé dans toutes les stations avec permanence de nuit et de jour. Les agents en congé sont rappelés.

Le 26, le ministre de la Guerre prescrit le rapatriement des unités en déplacement; en raison de l'époque, elles étaient assez nombreuses. En ce qui concerne les éléments qui appartiennent aux troupes de couverture, la mesure revêt un caractère d'extrême urgence. Or, la couverture comprenait une bonne partie des forces actives, 2<sup>e</sup> (en partie), 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup>, 21<sup>e</sup> corps d'armée; 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> divisions de cavalerie; elle était renforcée, dès le 4<sup>e</sup> jour, par les régiments de cavalerie de corps des 2<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> corps d'armée, puis par les 3<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> divisions d'infanterie et la 84<sup>e</sup> brigade. Le transport des unités en mouvement doit être organisé dans des conditions particulièrement délicates. Il faut, en quelque sorte, lancer à leur poursuite les trains qui doivent les ramener. D'autre part, le trafic commercial est des

plus intenses; les lignes sont surchargées par un mouvement de voyageurs inusité; Serbes, Russes, Italiens, Suisses, Allemands, Austro-Hongrois regagnant en masse (plus de 200.000) leurs pays d'origine; Français en villégiature rentrant chez eux précipitamment; du 25 juillet au 1<sup>er</sup> août, 500.000 voyageurs revinrent à Paris ou traversèrent la capitale.

Malgré ces circonstances défavorables, les réseaux, sans interrompre en rien leur trafic commercial, accomplirent heureusement cette partie de leur tâche : sur l'Etat seulement, ces transports de rapatriement exigèrent 91 trains, 56 en charge, 35 de matériel vide. Le 29, tous les régiments étaient de retour dans leurs garnisons normales. Il était temps.

Le 26, ordre avait été donné de mettre en vigueur le dispositif restreint pour la surveillance de certains points importants des réseaux par l'élément civil; tout le personnel disponible du service de la voie est alors affecté à la garde des ouvrages d'art, des voies, des lignes télégraphiques et téléphoniques. Le 27, le dispositif est étendu; l'élément militaire collabore à la surveillance. Disons immédiatement que, grâce à l'activité déployée, on n'eut à signaler aucun attentat. C'est également le 27 que les permissionnaires sont rappelés.

Dans la nuit du 28 au 29, les ministres de la Guerre et des Travaux publics prennent l'arrêté réquisitionnant, à dater du 31 juillet, toutes les ressources des chemins de fer pour les besoins militaires.

Le 30 est lancé l'ordre de mise en place pour les troupes de couverture faisant mouvement par voie de terre. Le même jour, les réseaux sont avisés que le deuxième avis préalable est à la signature.

**Le 31 juillet.** Le 31, jour où l'Allemagne proclame « l'état de danger de guerre », cet avis est envoyé. Les réseaux procèdent à la préparation de l'évacuation des lignes à abandonner à la mobilisation (cette disposition intéressant plus spécialement le réseau de l'Est), au rassemblement des wagons et agrès utiles aux transports militaires, à la répartition du matériel, au mouvement des machines nécessaires à l'outillage des courants de transports, à la libération des voies et des chantiers affectés aux premiers embarquements, à la mise en état des halte-repas.

Le service des G. V. C. est organisé.

Sur l'Est, ce même jour, vers 15 heures, les Allemands coupent

les voies ferrées et les lignes télégraphiques dans le voisinage immédiat de la frontière.

A 16 heures est expédié le télégramme prescrivant la mise en route des troupes de couverture. L'heure initiale des transports de couverture est fixée au 31 juillet, 21 heures.

La Compagnie de l'Est, conformément à l'instruction relative à l'évacuation de certaines sections du réseau en cas de guerre, fait procéder à l'évacuation des sections de lignes voisines de la frontière : Emberménil - Avricourt - Cirey; La Bouzule - Moncel; Pagny-sur-Moselle - Conflans-Jarny - Longuyon et embranchements vers la frontière; Onville - Thiaucourt et Longwy - Villerupt.

En même temps les machines et le matériel exposés sont ramenés vers l'intérieur; 124 locomotives, appartenant aux dépôts de Pagny-sur-Moselle, Conflans, Baroncourt, Audun-le-Roman sont repliées sur les dépôts en arrière. Deux machines seulement tombèrent aux mains des Allemands, l'une à Pagny, l'autre à Montreux-Vieux, les Allemands ayant coupé la voie en arrière d'elles.

Le service des marchandises en petite vitesse est suspendu, les wagons utilisables pour les transports militaires déchargés; on commence le transfert sur les réseaux voisins des wagons impropres à ce service et du matériel dont on n'aura pas l'emploi. D'après les prévisions, 636 trains seront nécessaires, dont 80 à destination du Nord, 226 à destination de l'Etat, 122 à destination du P.-O., 208 à destination du P.-L.-M., et l'opération durera une douzaine de jours.

En même temps, les bifurcations des raccordements stratégiques, utilisées pour les transports de couverture, sont mises en service et pourvues du personnel nécessaire; les alimentations hydrauliques des raccordements sont mises en état de fonctionner.

### **Transports de couverture.**

D'autre part, les délégations des Sous-Commissions de réseau chargées de surveiller l'exécution des transports de couverture se mettent en place : elles fonctionneront jusqu'au quatrième jour de la mobilisation, à douze heures. La délégation est composée d'un officier du service des chemins de fer et d'un agent supérieur du réseau. Elle est en relation directe et permanente avec le commandement par l'intermédiaire d'un officier de cantonnement de couverture, qui se tient près d'elle pendant toute la durée du mouvement. Cette organisation donne à ces transports toute la souplesse désirable et assure leur exécution avec ordre et régularité.

Ils présentent, en effet, de sérieuses difficultés. Ils commencent

six heures après le moment où est reçu le télégramme de couverture. Dans ce court laps de temps, il faut dégager le quai ou chantier d'embarquement et l'aménager, rassembler le matériel vide en déchargeant au besoin les wagons commerciaux, former le train, le pourvoir du personnel nécessaire et l'amener au point d'embarquement.

En outre, ils se superposent au trafic commercial, et c'est seulement au moment de l'exécution que l'on peut examiner les trains commerciaux qu'il faudra garer et même supprimer pour permettre aux trains de couverture de circuler sans aucun retard.

Grâce aux mesures prises, les transports de couverture, exécutés sans suspension importante de trafic, sans bruit, seront terminés le 3 août, vers 13 heures. Ils exigèrent des différents réseaux un effort très variable; 16 trains sur le P.-O., 28 sur l'Etat; sur le Nord, 92, transportant 650 officiers, 26.000 hommes, 13.000 chevaux, 1.100 canons, caissons et voitures; 144 sur le P.-L.-M.; sur l'Est circulèrent 293 trains en charge et 245 de matériel vide, y compris les trains en provenance des autres réseaux.

Ces transports eurent lieu suivant un certain nombre de courants dont l'orientation, d'une manière générale, est perpendiculaire à la frontière.

### ***L'ordre de mobilisation (1<sup>er</sup> août).***

Le 1<sup>er</sup> août, l'exode des étrangers augmenta encore; le retour des bains de mer atteint son maximum; c'est ainsi que

le nombre des bagages amenés à Paris-Nord dépasse toutes les prévisions (15.000 colis, 307 tonnes); les trains supplémentaires doivent être multipliés.

Néanmoins, tout était prêt quand le télégramme de mobilisation arriva dans l'après-midi du 1<sup>er</sup> août, entre 15 et 17 heures, suivant les réseaux.

Il est aussitôt répercuté à toutes les gares, stations et haltes, qui l'affichèrent à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments. En outre est placardée une affiche annonçant la suspension des transports de voyageurs et de marchandises et indiquant les démarches à faire par les isolés absents de leur domicile pour être admis dans les trains.

Les marchandises qui n'étaient pas reprises par les expéditeurs ou qui étaient déjà en cours de transport, sont garées lorsqu'elles étaient dans des wagons impropres aux transports militaires, ou déchargées d'office, dans le cas contraire; en effet, tous les wagons

utilisables pour les transports stratégiques devaient être disponibles le premier jour de la mobilisation, avant 12 heures pour les wagons couverts, avant 18 heures pour les wagons plats.

Malgré les conséquences entraînées par ces mesures, par exemple l'accumulation des bagages sur certains quais et dans les consignes, il n'y eut pas d'à-coups sérieux.

**Mesures déjà prises.**

D'ailleurs, au cours de la période de tension, toutes les mesures avaient été prises pour que le passage du service ordinaire au service spécial se fît sans heurt et sans incident, et pour que rien ne vînt entraver la mobilisation. Les chefs de service avaient procédé à une mise au point définitive de la préparation militaire. Leurs collaborateurs avaient visité les gares afin de rappeler aux agents de tout grade les différentes instructions qu'ils auraient à appliquer, instructions très précises et très minutieusement étudiées, mais sans autre consécration pratique que les exercices effectués par un certain nombre d'agents supérieurs sous la direction du commissaire militaire et de ses adjoints.

Les wagons couverts, propres aux transports des hommes et des chevaux, avaient été retirés, dès la période de tension, de la fourniture de matériel au commerce et en partie dirigés sur les gares possédant des dépôts importants de bancs mobiles. Sur d'autres réseaux, les paires de bancs mobiles déposés en divers points furent dirigés sur les gares désignées, dès le temps de paix, pour procéder à l'aménagement des wagons couverts. Pour nous borner à un exemple, le Nord avait procédé au montage de bancs dans 4.980 wagons et les avait pourvus, en outre, de fléaux de sûreté et de lanternes. Des wagons de secours étaient prêts à être dirigés au premier avis sur un point quelconque. Enfin l'on avait préparé et progressivement exécuté les mouvements de personnel nécessaires pour assurer la permanence et l'exécution du service sur les lignes de transport et dans les gares de formation et de transit.

C'est ainsi que, grâce à la stricte application des mesures prévues par les documents préparés à l'avance, la mobilisation d'abord, la concentration ensuite, se déroulèrent dans un ordre parfait.

---



## CHAPITRE III

### PÉRIODE DE MOBILISATION (2-5 août 1914)

#### **Objet des transports de mobilisation.**

Les transports de mobilisation ont pour objet de permettre aux troupes et aux différents services de se constituer à l'effectif de guerre. On peut y distinguer cinq catégories : unités détachées rejoignant la portion centrale de leur corps pour s'y mobiliser; hommes de la réserve et de la territoriale rejoignant le point de première destination porté sur leur livret (1); chevaux de réquisition avec les cadres de conduite correspondants; matériel nécessaire à la formation des corps ou services; enfin hommes affectés à la garde des voies de communication, convoqués directement aux points où ils doivent être employés.

#### **Le premier jour.**

Les transports de mobilisation se sont étendus sur une assez longue période, puisque quelques-uns ont encore lieu le vingt-septième jour, mais leur période active comprend les deuxième, troisième et quatrième jours de la mobilisation. Le premier jour doit être consacré par les réservistes à mettre de l'ordre dans leurs affaires, par les réseaux à achever de se préparer au grand effort qu'ils vont donner.

Bien que les réseaux aient mis à profit la période de tension politique, qui avait commencé le 26 juillet, pour prendre certaines mesures préparatoires, la première journée fut particulièrement occupée.

Le 2 août, à 0 h. 01, tous les chemins de fer étaient passés sous l'autorité du ministre de la Guerre et les commissions de réseau avaient, conformément à la loi, « pris en main » la direction des réseaux. Les organes subordonnés, sous-commissions de réseau, commissions de gare étaient constitués; les raccordements directs, bifurcations, jonctions en pleine voie et toutes les installations mili-

---

(1) Ce point est soit leur corps d'affectation, soit, lorsque la garnison de ce corps est trop éloignée de leur domicile, un bureau de recrutement où il sont constitués en détachement et dirigés ensuite sur leur destination définitive.

taires non utilisées en temps de paix étaient mises en service, si elles ne l'avaient pas été déjà pour les transports de couverture.

Le livret commercial restait en vigueur jusqu'au 2 août, 24 heures, mais seuls étaient mis en marche les trains de voyageurs pouvant arriver à destination avant cette heure; malgré la circulation intense qui avait eu lieu le 31 juillet et le 1<sup>er</sup> août, ces trains furent bondés.

En même temps, les transports de couverture, dont il a été question au chapitre précédent, étaient encore en pleine activité; les réservistes affectés aux corps de couverture et appelés par ordre individuel viennent en toute hâte former un deuxième échelon qui rejoint, en 349 trains, le premier échelon parti depuis quelques jours; enfin de nombreux mouvements avaient lieu à l'intérieur de chaque réseau pour répartir le matériel en vue des transports des jours suivants, pour renforcer le personnel de certaines gares et, sur le réseau de l'Est, pour achever l'évacuation des lignes frontières, suivant le programme arrêté par la Commission de réseau; en même temps certains dispositifs de mines étaient mis en place.

N'oublions pas les transports non prévus. Le réseau de l'Est dut assurer du 2 au 8 août l'évacuation de 40.000 ouvriers étrangers occupés dans le bassin de Briey et de Longwy. Quant au Nord, il mit en marche, dans la nuit du 3 au 4, un train spécial pour reconduire à la frontière germano-belge l'ambassadeur d'Allemagne; à l'arrivée à Jeumont, on apprit que la ligne de Liège à Aix-la-Chapelle était interceptée par les Allemands et le train fut dirigé par Bruxelles sur la Hollande.

**Les 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> jours  
(prévision).**

A partir du 2<sup>o</sup> jour, 0 h. 01, le livret militaire est mis en service; sa caractéristique est de n'avoir que des trains à marche parallèle, c'est-à-dire de même vitesse. Ce qui importe, en effet, pour l'exploitation militaire, ce n'est point d'avoir quelques trains de grande vitesse, qui obligent à garer les autres trains et à en réduire le nombre, mais bien d'obtenir d'une ligne son rendement maximum par la mise en marche le plus grand nombre de trains possible; c'est une exploitation analogue à celle du chemin de fer métropolitain.

Les réservistes sont convoqués à la gare qui dessert leur domicile, le deuxième jour, à des heures variant de 6 heures à 12 heures, suivant la distance qu'ils ont à parcourir par voie de terre, éventuellement le troisième ou le quatrième jour, s'ils ont à couvrir des

distances supérieures respectivement à 24 et 48 kilomètres. Etant donné la consistance des réseaux ferrés français, c'est donc surtout le deuxième et le troisième jour qu'ils se présenteront dans les gares.

Ces deux journées des 3 et 4 août se traduisent par une affluence considérable dans les gares et par la mise en marche de trains en nombre suffisant pour enlever les réservistes dans toutes les stations, pour prendre aux bifurcations les réservistes des lignes transversales et pour les conduire à destination.

Indépendamment de ces trains de mobilisation proprement dits, les réseaux avaient à assurer la circulation de la fin des transports de couverture, qui se sont terminés dans la matinée du 3 août, le ravitaillement des troupes de couverture en vivres et en munitions, quelques trains de voyageurs dans la banlieue de Paris, enfin les trains dits « de service journalier ».

Ces derniers trains, qui devaient être mis en marche pendant toute la période d'exploitation militaire, étaient tracés à raison de un, deux ou quatre de chaque sens, suivant l'importance des lignes; ils avaient pour but d'assurer le transport des isolés, des fonctionnaires publics, des agents des réseaux et, dans la limite des autorisations données par l'autorité militaire, celui des voyageurs et des marchandises. Par la suite, ces trains furent améliorés, notamment aux gares de correspondance, et quelques trains de vitesse leur furent substitués.

La préparation de ces transports, qui intéressent tout le réseau ferré, avait imposé, dès le temps de paix, un travail considérable, tant à l'état-major de l'armée qu'au personnel technique; il fallait, en effet, arriver à déterminer, avec une approximation suffisante, le nombre de trains à mettre en marche sur chaque section, en tenant compte, à la fois, des hommes qui s'embarquent à chaque station et de ceux qui sont amenés par les lignes en correspondance. De plus, on devait assurer des moyens de transport aux retardataires. Ce sont les commandants de recrutement qui avaient fourni les chiffres qui servirent de base.

**Les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> jours  
(exécution).**

L'exécution exigea un effort comparable à la préparation. Les renseignements statistiques suivants donnent une idée de l'importance de ces transports de mobilisation. Sur 3.121 trains mis en marche par le réseau du Nord, 1.334 furent expédiés le 2<sup>e</sup> jour, 995 le 3<sup>e</sup>, 792 le 4<sup>e</sup>. Le P.-L.-M. a fourni 3.262 trains, dont 1.396 le

2<sup>o</sup> jour. Le nombre total des trains mis en marche a dépassé 10.000, et, sans parler de Paris, les gares importantes ont vu passer chacune plus de 100.000 isolés.

Les ordres de service furent appliqués sans aucune difficulté; en raison de l'afflux des isolés qui, devançant le jour normal de leur départ, se pressèrent dans les gares, certains trains prévus pour les deuxième et troisième jours durent être dédoublés jusqu'à onze fois; le quatrième jour, au contraire, plusieurs trains prévus durent être supprimés, faute d'hommes à emporter. C'est ainsi que, à Douai, la gare eut à embarquer 60.000 isolés le deuxième jour avant 17 heures, environ 20.000 le troisième, très peu le quatrième.

Dans toutes les gares, le mouvement intense auquel donnèrent lieu ces transports fut caractérisé par l'ordre parfait qui ne cessa de régner et par l'absence d'incidents. Tous les officiers du service des chemins de fer, tous les agents des réseaux sont unanimes à reconnaître qu'ils ne se sont heurtés à aucune des difficultés qu'aurait pu faire naître l'affluence dans les gares d'un si grand nombre d'hommes; c'est que tous les mobilisés étaient animés du meilleur esprit.

---

## CHAPITRE IV

### LA PÉRIODE DE CONCENTRATION (6-19 août)

Les courants de concentration. — Les gares régulatrices. — La préparation du plan.  
L'exécution.

(Voir croquis n° 2)

#### **Les transports de concentration.**

Lorsque les unités sont mobilisées, c'est-à-dire portées à leur effectif de guerre par l'arrivée des hommes de complément, des chevaux de réquisition et des équipages nécessaires, il s'agit de les transporter vers la zone de concentration désignée et cela dans les conditions les plus parfaites de rapidité et de régularité.

Ce sont les véritables transports stratégiques. Les trains de mobilisation ne sont en effet que des trains ordinaires chargés de personnel et de matériel militaire, et l'intensité de ces mouvements, qui est en proportion de la densité de la population, n'exige pas de modification au réseau ferré.

Pour la concentration, la situation est tout autre.

Il s'agit de prendre les troupes et le matériel sur tout le territoire et de les amener dans une zone déterminée correspondant à une hypothèse stratégique précise. Cette zone a varié suivant les plans, mais elle s'est toujours placée entre l'ancienne frontière et la ligne Paris-Dijon-Dôle-Besançon.

#### **Les courants de concentration.**

Les courants de concentration auront donc une orientation générale Sud-Ouest, Nord-Est. Or, le réseau français est une grande toile d'araignée, avec un centre, Paris, et de longues artères qui vont vers les ports ou les stations frontières. En dehors des régions minières du Nord et du Pas-de-Calais ou de la région de Lyon, ce réseau n'est pas très dense et les communications transversales y sont un peu sacrifiées.

Aussi les courants de concentration recoupaient-ils la plupart des grandes lignes commerciales, c'est-à-dire qu'il fallait les orga-

niser spécialement et, pour certaines sections de leur parcours, les créer de toutes pièces.

C'est à quoi s'est attaché le 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-Major de l'Armée de 1880 à 1914, en y consacrant les crédits annuels, d'ailleurs assez maigres, qui lui étaient alloués.

L'idée qui a présidé à cette organisation était, en vue d'assurer la rapidité et surtout la régularité nécessaires, d'avoir des courants constitués par des lignes à double voie, ayant dans toutes les sections un même rendement, c'est-à-dire permettant, par heure, le passage du même nombre de trains de même tonnage — absolument indépendants (1) des courants voisins, c'est-à-dire ne présentant autant que possible avec eux ni tronçon commun, ni croisement à niveau — pourvus des installations accessoires (halte-repas et infirmeries de gare) nécessaires aux besoins des unités transportées — enfin dotés de moyens de débarquement permettant de donner satisfaction à toutes les demandes du commandement. En outre, il fallait rendre possible l'exécution des variantes imposées par les événements militaires ou les incidents techniques.

Pour tracer des courants à double voie, on a été amené à doubler certaines sections à voie unique, et même, sur le réseau de l'Est, à exécuter tout un programme de lignes nouvelles. De plus, lorsque le tracé des lignes existantes comportait un rebroussement, on a construit un raccordement direct, évitant ainsi l'entrée en gare et le cisaillement des voies principales.

Pour obtenir sur tout le parcours un même rendement, on a dû éviter les profils accidentés ou, s'ils ne pouvaient être supprimés, adopter des dispositions qui permissent la remorque des trains sans les fractionner; en outre, il a fallu améliorer ou créer les alimentations d'eau (c'est souvent la quantité d'eau qui limite le rendement d'une ligne), développer ou créer les installations de traction, qui permissent les échanges de machines ou l'emploi de machines de renfort sur les parties difficiles du profil, améliorer la signalisation et réduire la longueur des sections de block.

Afin d'assurer l'indépendance des courants, on a supprimé tout croisement à niveau; pour cela, on a construit des quadruplements, par exemple de Reims à Bazancourt et de Bricon à Chaumont, ou des passages en dessus et en dessous, comme on en voit à Troyes et à Revigny.

---

(1) C'est dans le plan IX seulement (1888) qu'apparaît l'idée des lignes de transport indépendantes.

Les installations accessoires telles que les halte-repas et les infirmeries de gare sont de moindre importance; encore faut-il disposer de voies de garage pour les trains qui y stationnent, d'eau potable et de quelques locaux.

**Les points de débarquement.**

La question des points de débarquement mérite plus d'attention : les ressources provenant d'installations commerciales sont toujours très insuffisantes; elles sont presque nulles dans certaines régions comme l'Argonne ou la Champagne. Or, il faut disposer d'un nombre de points permettant de débarquer les troupes en utilisant le débit maximum de la ligne; d'autre part, il est désirable d'avoir un échelonnement en profondeur correspondant aux différentes hypothèses stratégiques ou aux circonstances de guerre.

L'organisation de la zone de débarquement a donc exigé des aménagements considérables, d'autant que les conceptions du commandement ont varié à plusieurs reprises au cours de quarante années.

A de rares exceptions près, et à défaut de chantiers commerciaux, c'est à la construction de quais que l'on a eu recours; les quais se prêtent au débarquement plus rapide des unités pourvues de matériel lourd et sont par conséquent interchangeables, quel que soit l'élément à débarquer. Ils sont seulement d'un prix plus élevé.

Tous les points de débarquement, quais ou chantiers, sont dotés d'une voie d'attente permettant, en cas de retard dans le débarquement, le stationnement du train suivant en dehors des voies principales.

**Les variantes.**

La question des variantes est plus complexe, lorsqu'elles ne consistent pas en un simple allongement ou raccourcissement du transport; elles ont alors pour but, soit d'utiliser des points de débarquement situés sur des lignes transversales, soit de reporter tout ou partie d'un courant sur le courant voisin.

De même que l'on a construit des raccordements directs pour éviter les rebroussements sur le tracé des courants, il a été nécessaire d'en exécuter d'autres en grand nombre pour permettre d'infléchir les courants de transport ou de les reporter sur les courants voisins.

Les raccordements de Sainte-Menehould, Revigny, Troyes, Neufchâteau, Darnieulles, etc... en sont des exemples : à Sainte-Mene-

ould, notamment, quatre raccordements, dont l'un fait pendant la guerre, permettent toutes les combinaisons pour passer de la ligne Reims-Verdun sur la ligne Amagne-Revigny et réciproquement.

**Fonctionnement d'une ligne de transport.**

Une ligne de transport, ainsi établie, sert généralement à l'enlèvement des grandes unités et des éléments divers mobilisés dans deux régions de corps d'armée placées l'une derrière l'autre dans le sens du mouvement. Elle prend naissance dans les différentes garnisons de la région. Pour les unités d'infanterie et de cavalerie, les chantiers d'embarquement commerciaux, au besoin améliorés, sont généralement suffisants. Dans les garnisons d'artillerie, du génie, du train des équipages, on a toujours construit des quais analogues à ceux dont il a été parlé pour la zone de débarquement.

Le courant, une fois formé, est jalonné de six en six heures par une halte-repas, de façon à permettre à chaque train de stationner deux fois par jour. Les hommes peuvent y descendre; ils y trouvent du café chaud et de l'eau potable; les chevaux sont abreuvés. L'arrêt est de quarante minutes à une heure.

Les organes du service militaire des chemins de fer (Sous-Commission de réseau), dont la circonscription est traversée par le courant, doivent mettre tout en œuvre pour assurer sa régularité en parant à tous les incidents de route, en vue desquels des réserves de moyens de traction ont été prévues.

**La régulatrice de concentration.**

Le courant arrive enfin à un organe essentiel qui est la gare régulatrice (1). Jusqu'à la gare régulatrice, qui est située à une distance suffisante de la frontière pour être à l'abri des incidents qui peuvent se produire sur le front, aucune modification n'est prévue; mais au delà, il faut pouvoir donner au transport toute la souplesse nécessaire; aussi la destination des trains n'est-elle indiquée que jusqu'à la régulatrice.

Une Commission régulatrice y fonctionne; elle est composée d'un officier d'état-major du service des chemins de fer avec plusieurs adjoints et d'un agent supérieur de l'exploitation du réseau; des représentants de la traction et de la voie lui sont adjoints.

Cette Commission a pour mission d'assurer la continuation du

---

(1) L'idée des G. R. n'apparaît qu'au plan VIII (1887). Encore ne doivent-elles servir que pour l'exécution des variantes.

transport en exécutant, soit les débarquements tels qu'ils sont prévus au plan, soit les variantes étudiées dès le temps de paix, soit enfin les variantes imposées par les événements militaires ou les incidents techniques.

C'est un rôle capital qui exige une parfaite connaissance des ressources du courant de transport et des courants voisins en même temps que beaucoup de méthode et de décision.

La Commission régulatrice dispose d'une zone d'action s'étendant d'une part sur une section du courant de transport en amont de la gare régulatrice, d'autre part sur toute la ligne de transport en aval et sur un certain nombre de sections des lignes transversales venant s'embrancher sur le courant principal.

Dans cette zone, la Commission régulatrice est souveraine maîtresse; aucun train ne peut y être mis en marche sans son ordre : tous les moyens de débarquement ou de garage sont à sa disposition exclusive. Il est nécessaire, en effet, qu'elle puisse, en cas de retard dans les débarquements, d'accident grave ou de variantes imprévues, garer un certain nombre de trains.

Des réserves spéciales de machines, de matériel d'éclairage, de rampes et ponts volants, etc... sont à sa disposition, de façon à lui permettre de faire face à tous les incidents sans avoir besoin de recourir à tout propos à la Commission de réseau. Une ou plusieurs compagnies de sapeurs de chemins de fer sont affectées à chaque Commission régulatrice, pour parer aux destructions et assurer le dégagement des voies obstruées.

La Commission régulatrice est en relation constante, d'une part avec la Commission de réseau dont elle dépend, d'autre part avec les gares de bifurcation et de débarquement de sa zone, dont elle connaît à tout instant la situation par téléphone ou télégraphe.

Enfin, un officier de cantonnement placé près d'elle assure une liaison permanente avec le commandement des grandes unités dont elle doit assurer le débarquement.

C'est donc au passage à la régulatrice que chaque train reçoit l'indication de son débarquement définitif. Ce point de débarquement est choisi en tenant compte, d'une part de la nature de l'unité, les quais étant affectés aux unités comportant des voitures lourdes, les quais en bout aux éléments automobiles, d'autre part de la nécessité de regrouper les unités au débarquement et de les répartir dans la zone de concentration, suivant les intentions du commandement.

Tel est le fonctionnement d'une ligne de transport. On voit quelle souplesse lui donne la conception de la régulatrice, qui ne

s'est précisée que lentement et n'a reçu sa forme définitive que dans le règlement de 1900; la concentration d'août 1914 a montré tout le parti que l'on pouvait en tirer, mais elle exige un personnel parfaitement instruit et entraîné. Elle a fait école et, lorsque les services automobiles ont eu à assurer des transports intensifs, ils n'ont rien trouvé de mieux que de constituer des régulatrices à l'image de celles du service des chemins de fer.

### **Préparation du plan de concentration.**

Nous venons de voir comment coule ce fleuve qui, dans la zone de concentration, déversera des corps d'armée et des éléments de toute nature; il importe d'exposer sommairement par quelles mesures on lui assure un cours constant et régulier.

On établit, au moment de la préparation de chaque plan et pour chaque région de corps d'armée, des documents où l'on énumère toutes les unités mobilisées, en les fractionnant en éléments de transport correspondant à la contenance d'un train ou une contenance moindre. Ces documents font connaître également la date et l'heure auxquelles chaque élément est prêt à s'embarquer.

Le commandement indique d'autre part l'ordre d'urgence d'arrivée des unités dans la zone de concentration.

A l'aide de ces deux données, le 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-Major de l'Armée peut établir un tableau d'enlèvement spécifiant pour chaque grande unité les éléments à embarquer à chaque jour de la concentration.

En même temps que ces documents d'ordre militaire, on établit pour chaque ligne de transport un graphique constitué par les graphiques des sections de ligne, qui constituent la ligne de transport; en mettant bout à bout les numéros de trains qui se suivent sur chaque section, on y trace des *marches*; une marche est donc la série de trains qu'un élément emprunterait allant de bout en bout.

Ces marches sont numérotées de 0 heure à 24 heures, heures de passage à la gare régulatrice, suivant la suite naturelle des nombres et réparties également sur l'ensemble de la journée; elles prévoient les arrêts de service et les stationnements aux halte-repas. Les lignes de transport étant désignées par une lettre, chaque marche est clairement caractérisée par le rapprochement de la lettre et de son numéro : A 32, B 48, par exemple.

Ayant en main ces tableaux d'enlèvement, et, d'autre part, les tableaux de marches ainsi que les graphiques en blanc de la ligne pour chaque journée de concentration, l'officier chargé du transport sur

cette ligne va affecter une marche à chaque élément et, au fur et à mesure, il l'oblitérera sur son graphique.

C'est un travail très délicat, où il faut tenir compte non seulement de l'ordre d'urgence, mais de la nécessité d'alterner les grandes unités, de façon à utiliser au mieux les groupes de quais de débarquement qui leur sont affectés. Dans chaque unité (régiment, artillerie divisionnaire, etc...) il importe de débarquer les éléments au même point ou en des points voisins, de façon à faciliter leur regroupement. Enfin ces éléments doivent être enlevés dans un ordre logique qui permettra, sans risquer de désorganiser les grandes unités, d'exécuter les variantes demandées par le commandement.

Il faut d'autre part intercaler les éléments d'armée, les éléments des places et les multiples petits éléments nécessaires au fonctionnement de la ligne de communications (régulatrices, stations-magasins, infirmeries de gare, etc...).

Ce travail terminé, les documents d'exécution sont établis, documents d'exécution militaire déposés dès le temps de paix dans les régions de corps d'armée et donnant pour chaque unité son heure d'embarquement et son itinéraire jusqu'à la gare régulatrice (il y a quatre à cinq cents éléments par région de corps d'armée), documents techniques réglant la formation de chaque train, sa mise en marche et son itinéraire.

En outre, dans chaque réseau, des instructions détaillées et précises règlent toutes les mesures à prendre par le personnel technique à chacun des jours de la mobilisation.

L'ensemble de cette préparation représente un travail considérable et il ne peut être confié qu'à un personnel restreint et choisi, de façon à en assurer la parfaite exécution et à en conserver le secret.

### **Les courants du plan XVII.**

C'est suivant cette méthode qu'avait été préparé, pendant l'hiver 1913-1914, le plan qui devait être appliqué, le plan XVII.

Le but assigné était d'augmenter le rendement des lignes de transport, de façon à terminer la concentration dans le plus court délai possible. En dehors des divisions venant d'Algérie, d'éléments provenant des garnisons alpines et de trois divisions de réserve, toutes les grandes unités étaient transportées vers la frontière du Nord-Est pour y constituer cinq armées; aucune masse en réserve n'était prévue.

Les mouvements étaient répartis sur dix courants de transport aboutissant aux gares régulatrices de Besançon, Gray, Is-sur-Tille, Bricon, Troyes, Troyes-Preize, Reims, Laon (deux courants) et Hirson.

Tous ces courants communiquent par deux lignes de rocade. La première, de Dôle à Laon (indice DL ou LD suivant le sens), à 52 marches, suivait le tracé Dôle, Dijon, Montereau, Moret, Melun, Brunoy, Villeneuve-Saint-Georges, grande ceinture Est, Le Bourget (raccordement), Soissons, Laon; la deuxième, de Chagny à Busigny (indice CB ou BC suivant le sens), à 30 marches, passait par Montchanin, Nevers, Saincaize, Bourges, Vierzon, Les Aubrais, Juvisy grande ceinture Ouest, Achères, Tergnier.

Bien que des trains de concentration aient commencé à circuler dès le 5 août, c'est du 6 au 18 août que s'écoulèrent les transports, avec une période d'interruption, un « blanc » de douze heures, le 12 août, pour permettre de liquider l'arriéré et de remettre de l'ordre dans les zones d'action des régulatrices. C'est au cours de la première période qu'étaient transportés presque tous les éléments combattants.

La seule modification apportée au plan consista à remonter les débarquements des 12<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> C. A. de la zone Joinville - Sorcy dans la zone Suippes - Sainte-Menehould - Revigny. Il en résulta quelques modifications aux zones d'action des régulatrices de Reims et de Laon, mais sans aucun inconvénient, parce que cette variante avait été étudiée.

**L'exécution du plan.** Les transports se déroulèrent exactement suivant le programme arrêté, malgré deux accidents dans la région de Troyes, qui n'eurent que des conséquences locales, vingt trains de la première période reportés sur la seconde; la concentration se termina le 18 août comme il avait été prévu.

Des compagnies de sapeurs de chemins de fer, réparties sur le réseau des armées et à l'intérieur, se tenaient prêtes à réparer les voies et à intervenir en cas d'incident, mais, grâce aux mesures prises pour la surveillance des voies ferrées, la concentration ne fut inquiétée nulle part.

A la date du 19 août, où se termine la concentration, l'effectif des armées était le suivant :

I <sup>re</sup> armée,	8.000	officiers,	270.000	hommes,	97.000	chevaux
II <sup>e</sup>	—	9.000	—	315.000	—	113.000
III <sup>e</sup>	—	6.700	—	230.000	—	80.000
IV <sup>e</sup>	—	4.600	—	150.000	—	56.000
V <sup>e</sup>	—	8.000	—	295.000	—	103.000

En déduisant les troupes à pied-d'œuvre, c'est plus de 1.200.000 hommes et près de 400.000 chevaux et 80.000 voitures qu'il fallut transporter.

Aussi le nombre des trains de concentration fut-il très considérable. A titre d'exemple, sur le Nord il passa 1.012 trains transportant 439.135 hommes, 117.601 chevaux, 22.545 voitures ou canons et 4.457 tonnes de matériel. Le P.-O. mit en marche près de 2.000 trains composés de 57.000 voitures, qui emportèrent 600.000 officiers et soldats, 144.000 chevaux et 40.000 voitures ou canons. L'Etat expédia 1.185 trains. Durant la même période, le P.-L.-M. fit partir 3.065 trains, sans compter les 239 trains nécessaires pour les divisions d'Algérie et la division alpine.

Etant donné que certains transports, ne sortirent pas des réseaux ci-dessus, les gares régulatrices, toutes situées sur le réseau de l'Est, virent passer 4.035 trains, plus 243 trains de ravitaillement des places fortes. Les journées les plus chargées furent celles des 9 août (388 trains), 10 août (395 trains) et 11 août (384 trains). Dans certaines gares régulatrices, il fallut « réguler » 200 mouvements par jour, soit en moyenne plus d'un train toutes les huit minutes.

La tâche des Commissions régulatrices a donc été particulièrement lourde et, si l'on tient compte de ce que le courant de transport a passé sans arrêt nuit et jour du 5 au 19 août, on estimera à sa valeur l'effort dépensé par les officiers du service des chemins de fer.

Le nombre considérable des trains et le changement dans les courants de circulation imposèrent un travail intensif à tous les agents des réseaux, agents des postes de block, agents chargés dans les gares soit de la formation des trains, soit des manœuvres, agents occupés à parcourir, à surveiller et entretenir les voies, mais surtout mécaniciens, chauffeurs et agents des trains de concentration.

Le réseau de l'Est, avec son personnel normal, n'aurait pu suffire à sa tâche, d'autant que toute locomotive destinée à la remorque des trains de concentration devait être pourvue d'une équipe double (deux mécaniciens, deux chauffeurs); en effet, la destination du train n'étant pas connue d'avance et étant fixée, d'après les circonstances, par les Commissions régulatrices, la durée du trajet au delà des régulatrices était indéterminée et, seul, le système de la double équipe permettait d'assurer la remorque jusqu'à destination.

Pour soulager ce réseau, il avait été prévu que le Nord, l'Etat,

le P.-O. et le P.-L.-M. assureraient la traction sur certaines sections de lignes du réseau de l'Est. Il en résultait qu'un grand nombre de mécaniciens et de chauffeurs devaient conduire des machines sur des lignes autres que celles qui leur étaient familières, où la signalisation différait de celle à laquelle ils étaient accoutumés, puisque chaque réseau a, sur ce point, des conceptions différentes. De là, pour eux, un supplément de fatigue appréciable.

***Autrés transports  
de cette période.***

A ces transports, considérables en eux-mêmes, se superposent à un certain nombre d'autres, militaires ou commerciaux. Il faut ravitailler en vivres et en munitions les troupes amenées dans la zone de concentration; il faut évacuer les malades ou blessés; il faut acheminer vers leurs dépôts les territoriaux, dont la plus grande partie était convoquée en deux périodes, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> jours, 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> jours; il faut transporter les divisions territoriales soit dans la région du Nord, où quatre divisions se groupent sous les ordres du général d'Amade, soit à Paris, qui reçoit quatre divisions et une brigade, soit dans l'Afrique du Nord, où elles remplacent les éléments dirigés sur la métropole; il faut transporter les approvisionnements qui assureront dans certaines places fortes et à Paris un stock de vivres de trois à six mois; enfin il faut réapprovisionner les établissements qui ont fourni le ravitaillement des troupes concentrées.

Les transports commerciaux, ce sont en théorie quelques trains du service journalier, dont la marche est réglée par le livret spécial militaire. Mais, comme les réseaux doivent assurer le transport vers la Bretagne ou le Midi d'habitants de l'Est, du Nord, de Paris, et procéder également à l'évacuation d'Espagnols ou d'Italiens, ces trains sont souvent dédoublés ou détriplés.

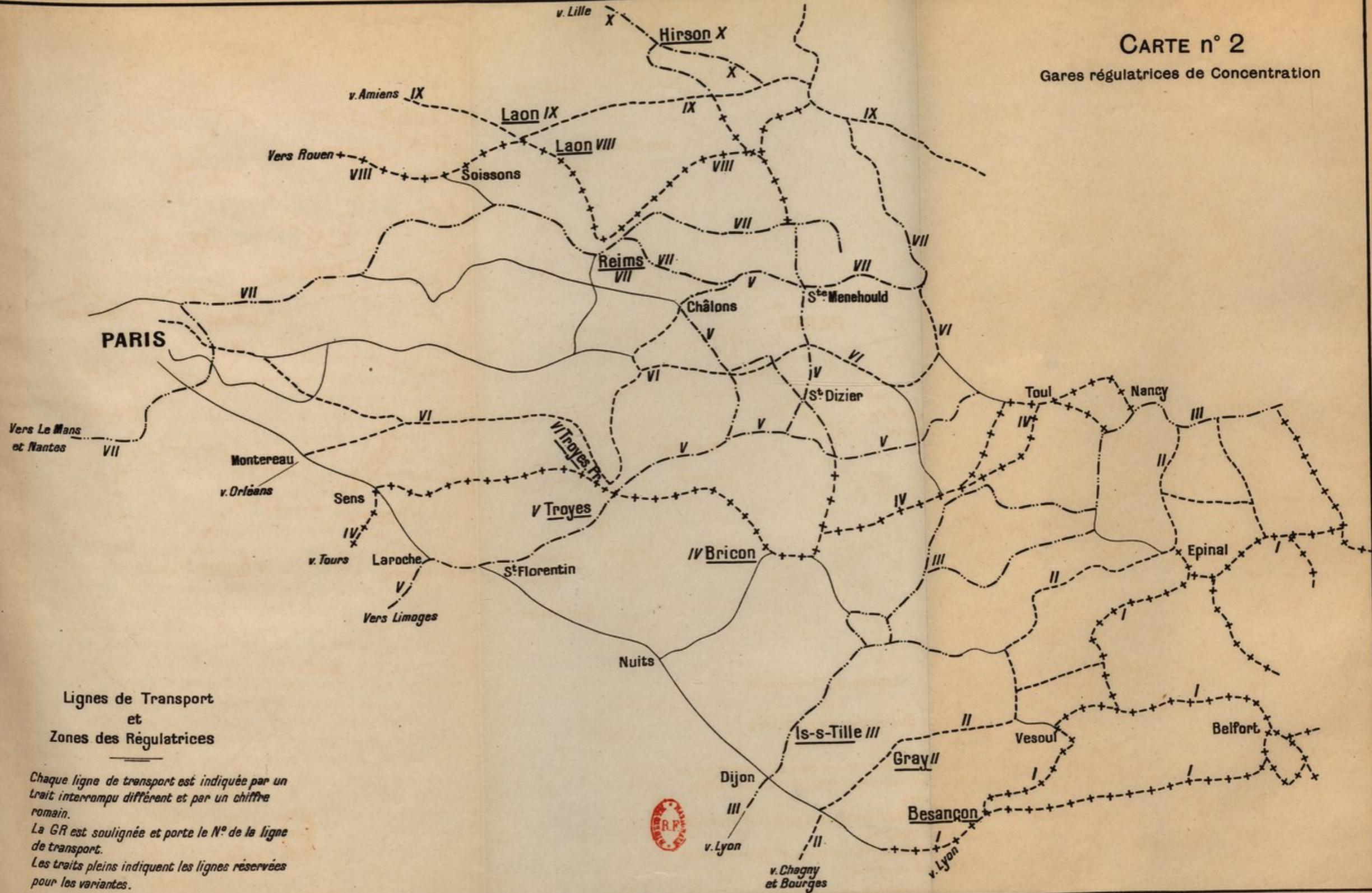
Toutes ces difficultés furent vaincues grâce au dévouement de tous, officiers et agents des réseaux; chacun sentait la gravité de la situation.

On comprend que, le 17 août, le gouvernement, interprète de la nation, ait adressé au personnel des chemins de fer un éclatant hommage pour son « admirable dévouement » et la « patriotique activité qu'il avait dépensée sans réserve, jour et nuit, sans trêve, pendant cette période préliminaire »; il lui exprimait « ses remerciements les plus chaleureux » au nom de l'armée, dont il avait « modestement et méthodiquement préparé la tâche victorieuse ».

---

# CARTE n° 2

Gares régulatrices de Concentration

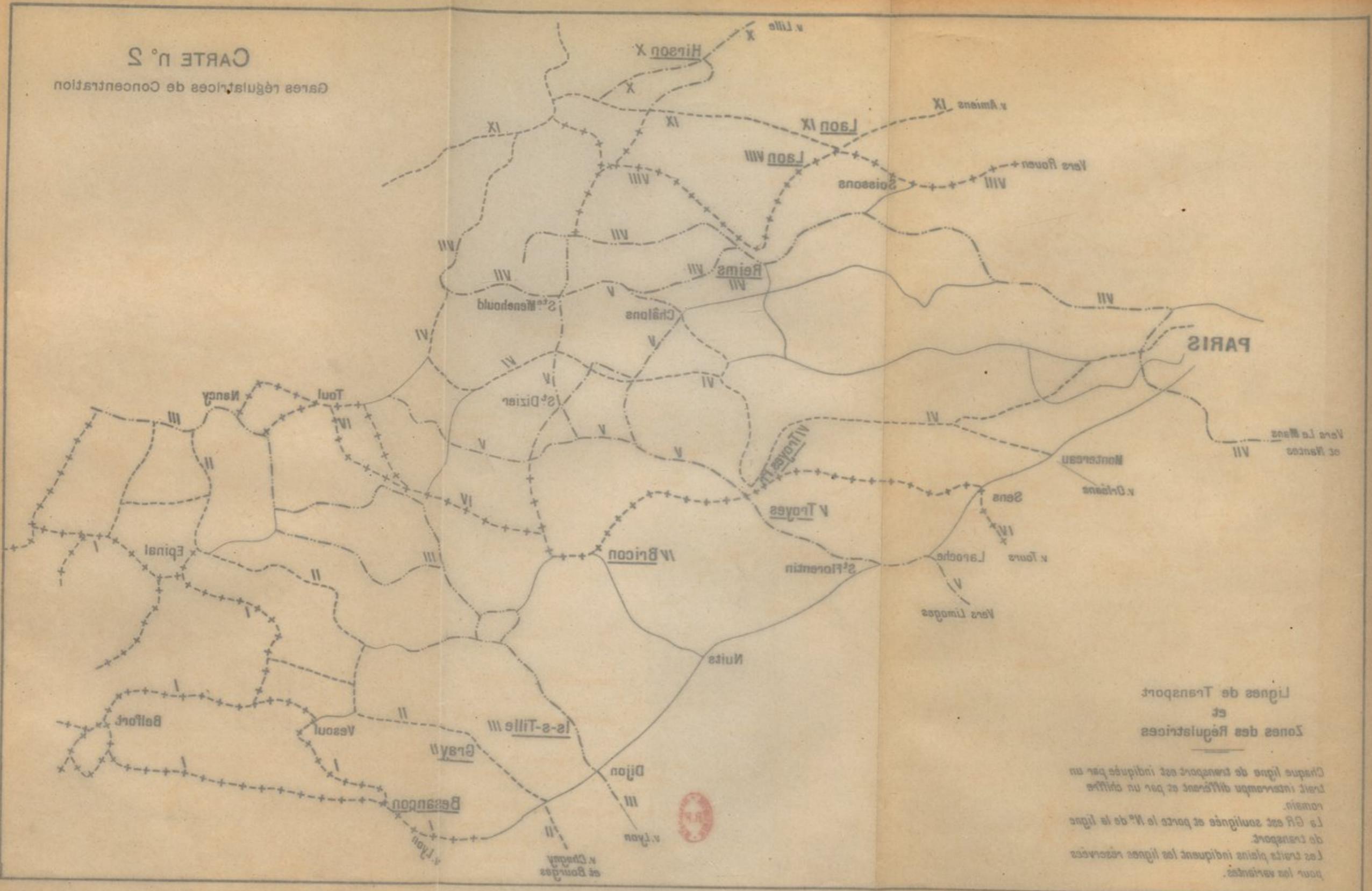


Lignes de Transport  
et  
Zones des Régulatrices

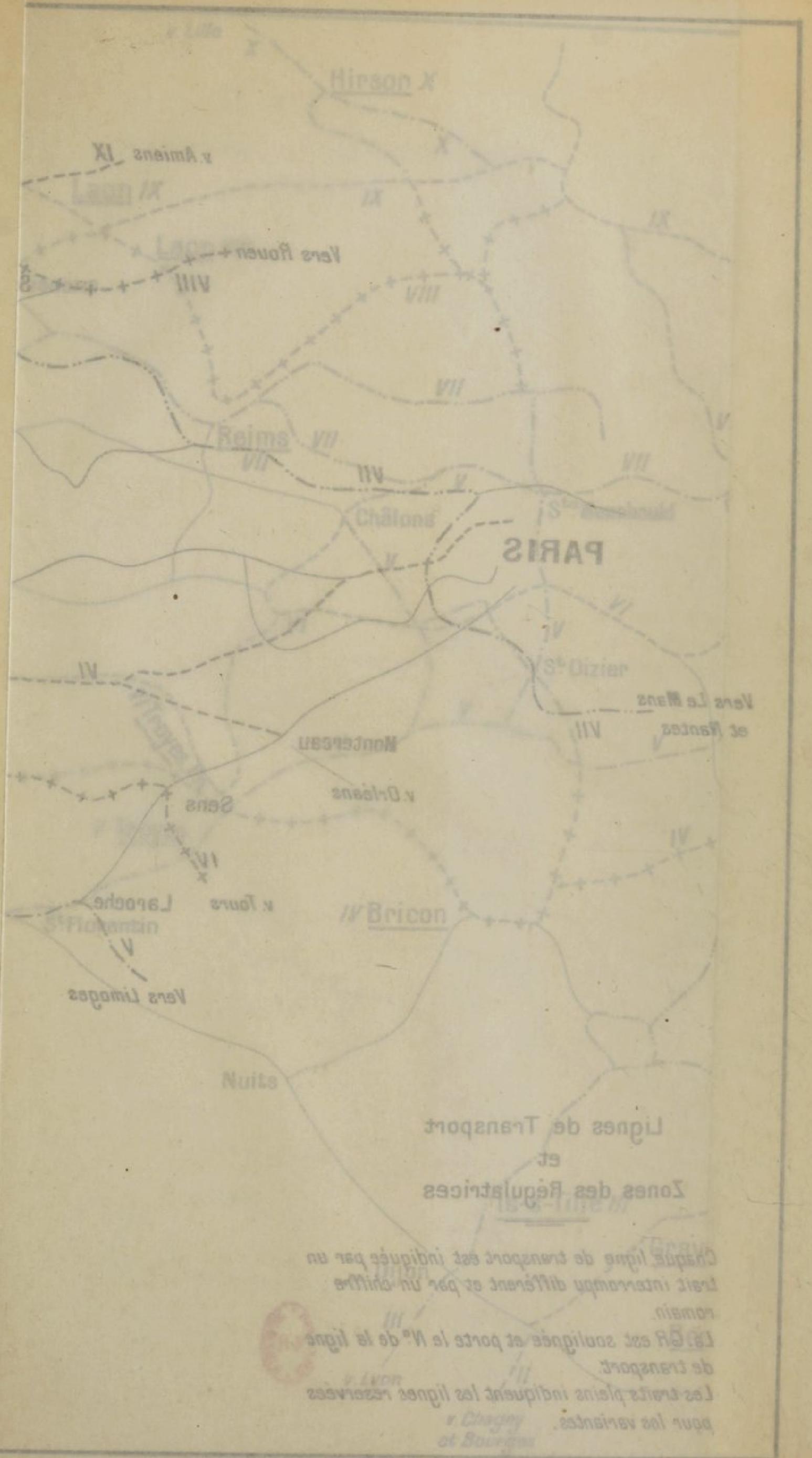
Chaque ligne de transport est indiquée par un trait interrompu différent et par un chiffre romain.  
La GR est soulignée et porte le N° de la ligne de transport.  
Les traits pleins indiquent les lignes réservées pour les variantes.

**Zones des régularités  
et  
Lignes de Transport**

Chaque ligne de transport est indiquée par un trait interrompu différent et par un chiffre romain.  
La GR est soulignée et porte le N° de la ligne de transport.  
Les traits pleins indiquent les lignes réservées pour les variantes.

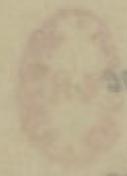


**CARTE n° 2**  
Gares régulières de Concentration



**Zones des Régulatricees  
et  
Lignes de Transport**

Chaque ligne de transport est indiquée par un  
trait interrompu différent et par un chiffre  
romain.  
Le CR est souligné et porte le N° de la ligne  
de transport.  
Les traits pleins indiquent les lignes réservées  
pour les variantes.  
v. Chagny  
et Bourges



## CHAPITRE V

### LA RETRAITE — LA BATAILLE DE LA MARNE

(20 août - 10 septembre)

T. C. O. — Évacuation des régions envahies. — Évacuation des gares et ressources de la voie ferrée. — Repli des régulatrices. — Destructeurs.

(Voir croquis n° 3)

#### **Caractères de cette période.**

La période du 20 août au 10 septembre est à la fois la plus critique de la guerre et celle qui impose les plus grands efforts à tous les réseaux, mais surtout aux deux réseaux du Nord et de l'Est.

En effet, la mobilisation n'est pas complètement terminée : le vingt-cinquième jour le Nord met encore en marche quinze trains de mobilisation. Certains transports de concentration ne sont pas achevés : le 22 août, le P.-L.-M. remet à l'Est quarante trains transportant la 44<sup>e</sup> division, dont l'arrivée fut si utile à l'armée Dubail; les 3 et 4 septembre, le P.-O., en trente trains, amène dans la région de Paris la division marocaine, embarquée à Bordeaux.

Les opérations du plan de ravitaillement se poursuivent et elles sont d'envergure puisque, jusqu'au 30 septembre, pour le ravitaillement du seul camp retranché de Paris, le seul réseau P.-O. a dû transporter 11.700 tonnes de denrées, 66.000 de fourrages, 117.000 bœufs, 211.000 moutons et porcs. L'Etat, durant la même période, forme pour le même objet 271 trains, dont 229 entre le 20 août et le 8 septembre, avec un mouvement global de 11.237 wagons. Simultanément, il faut assurer d'une part les ravitaillements en vivres, en munitions et en hommes des armées qui battent en retraite, d'autre part, les évacuations de blessés auxquelles les pertes par le feu, dépassant les prévisions, donnent une ampleur inattendue : c'est ainsi que dans cette période le relevé des trains d'évacuation de blessés s'élève à 56 pour la gare de Troyes (dont 21 le 10 sep-

tembre), à 65 pour celle de Noisy-le-Sec (dont 9 le 25 août, 13 le 31 août et 7 le 1<sup>er</sup> septembre).

Simultanément, de nombreux transports en cours d'opération, dont nous parlerons plus loin, sont ordonnés par le commandant en chef qui prélève des éléments sur les armées de droite au profit des armées du centre et surtout de gauche.

Enfin, des régions envahies ou menacées, il faut évacuer dépôts des corps, arsenaux, hôpitaux, fonctionnaires, fonds publics, archives, population et — *last not least* — ressources des gares. Ce sont là des mouvements d'une envergure considérable et orientés selon des courants très complexes et qui risquent de se contrarier.

### **Transport du 18<sup>e</sup> C. A.**

Le renforcement des armées françaises du centre et de gauche par prélèvement sur les armées de droite commence le 17 août.

Dès le 13, conformément aux dispositions prévues, la Commission de réseau de l'Est se met en devoir de constituer, en vue des transports en cours d'opérations, 60 rames, dont 30 à Pantin. La Commission de réseau du Nord, de son côté, rassemble dans la région Soissons-Compiègne-Tergnier-Hirson, à la disposition de la Sous-Commission de réseau de Reims, une réserve de 30 trains avec machines et personnel correspondants. La Commission de réseau P.-L.-M. en prépare 30 dans la région de Besançon à Perrigny. Le 16, la Commission de réseau P.-O. est invitée à en former d'urgence 50.

Le 16 août, la Commission de réseau de l'Est reçoit l'ordre d'enlever le 18<sup>e</sup> corps d'armée (1) dans la région de Toul pour le transporter dans celle de Maubeuge. Itinéraire : Lérouville, Revigny, Sainte-Menehould, Amagne-Lucquy, Liart, Hirson, remise au Nord en ce dernier point.

Ce transport se présente dans des conditions particulièrement délicates. Il a bien été envisagé d'avance. Mais il est assez important, puisqu'il ne comprend pas moins de 110 trains. D'autre part, il recoupe des lignes de transport en pleine activité et, comme il est le premier de ce genre, il constitue une véritable expérience. A ce titre, il est l'objet des préoccupations les plus légitimes.

Il doit, en raison des circonstances militaires, être organisé dans un délai des plus brefs et être effectué à un moment où les transports de concentration sont sur le point de s'achever et où la prochaine entrée en fonction des régulatrices de communications nécessite un

(1) Voir croquis n° 3.

MAUBEUGE

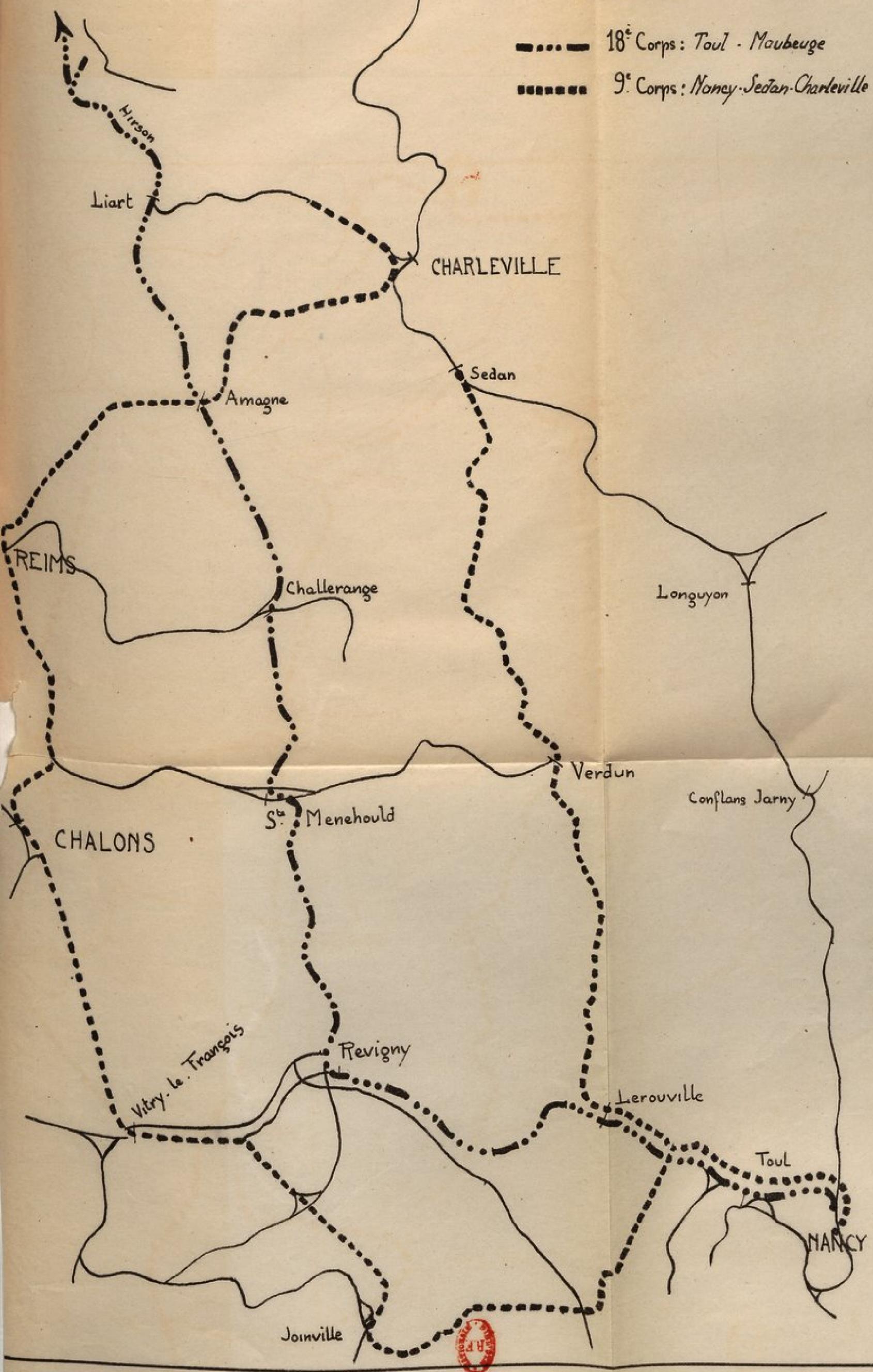
NAMUR

### CARTE n° 3

Transport des 18<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> Corps

— · · · — 18<sup>e</sup> Corps : Toul - Maubeuge

· · · · · 9<sup>e</sup> Corps : Nancy - Sedan - Charleville



REIMS

CHARLEVILLE

Sedan

Amagne

Longuyon

Challerange

Verdun

Conflans Jarny

CHALONS

St. Menchould

Vitry-le-François

Revigny

Lerouville

Toul

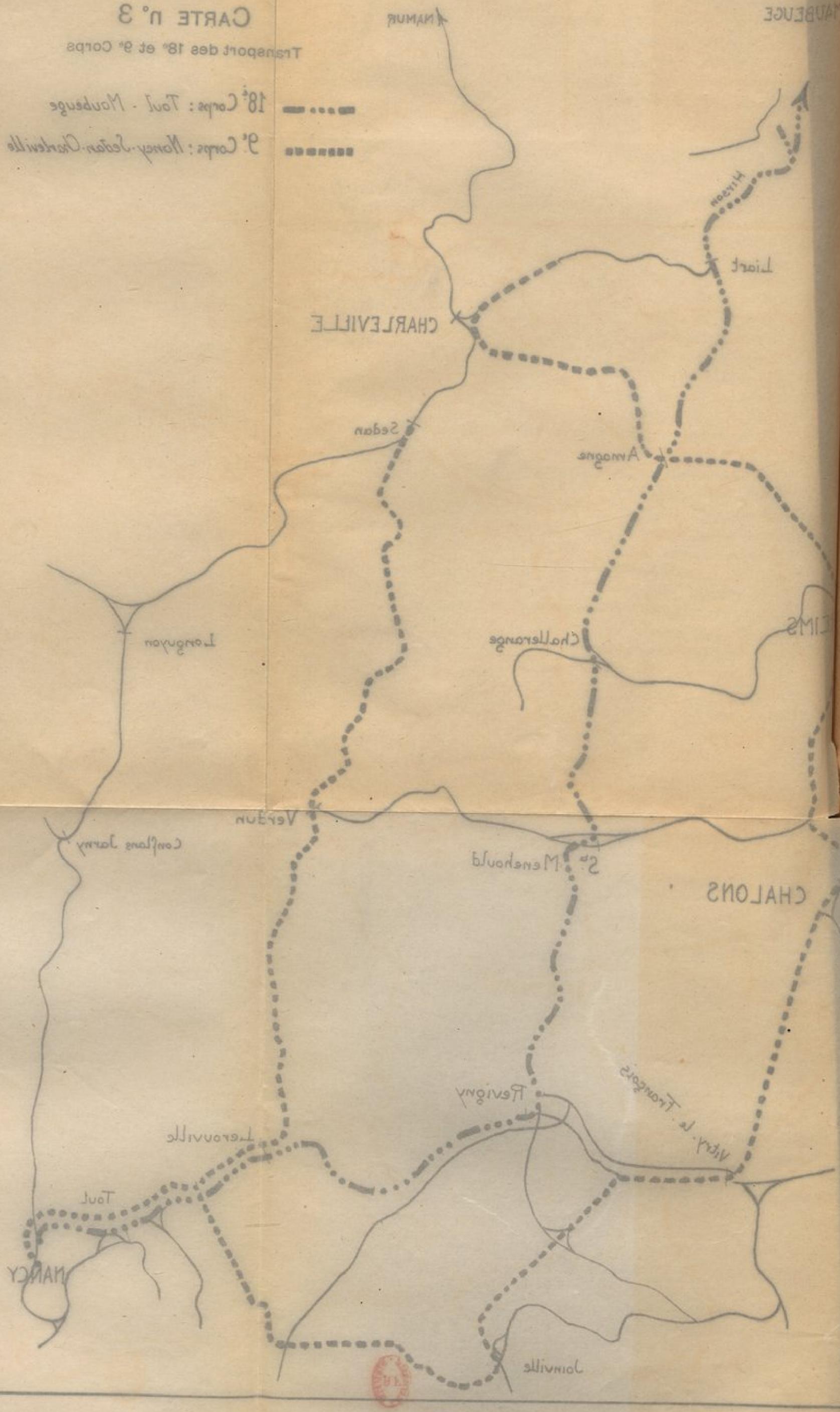
NANCY

Joinville



Transport des 18<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> Corps

..... 18<sup>e</sup> Corps : Toul - Mabeuge  
 - - - - - 9<sup>e</sup> Corps : Nancy - Sedan - Charleville



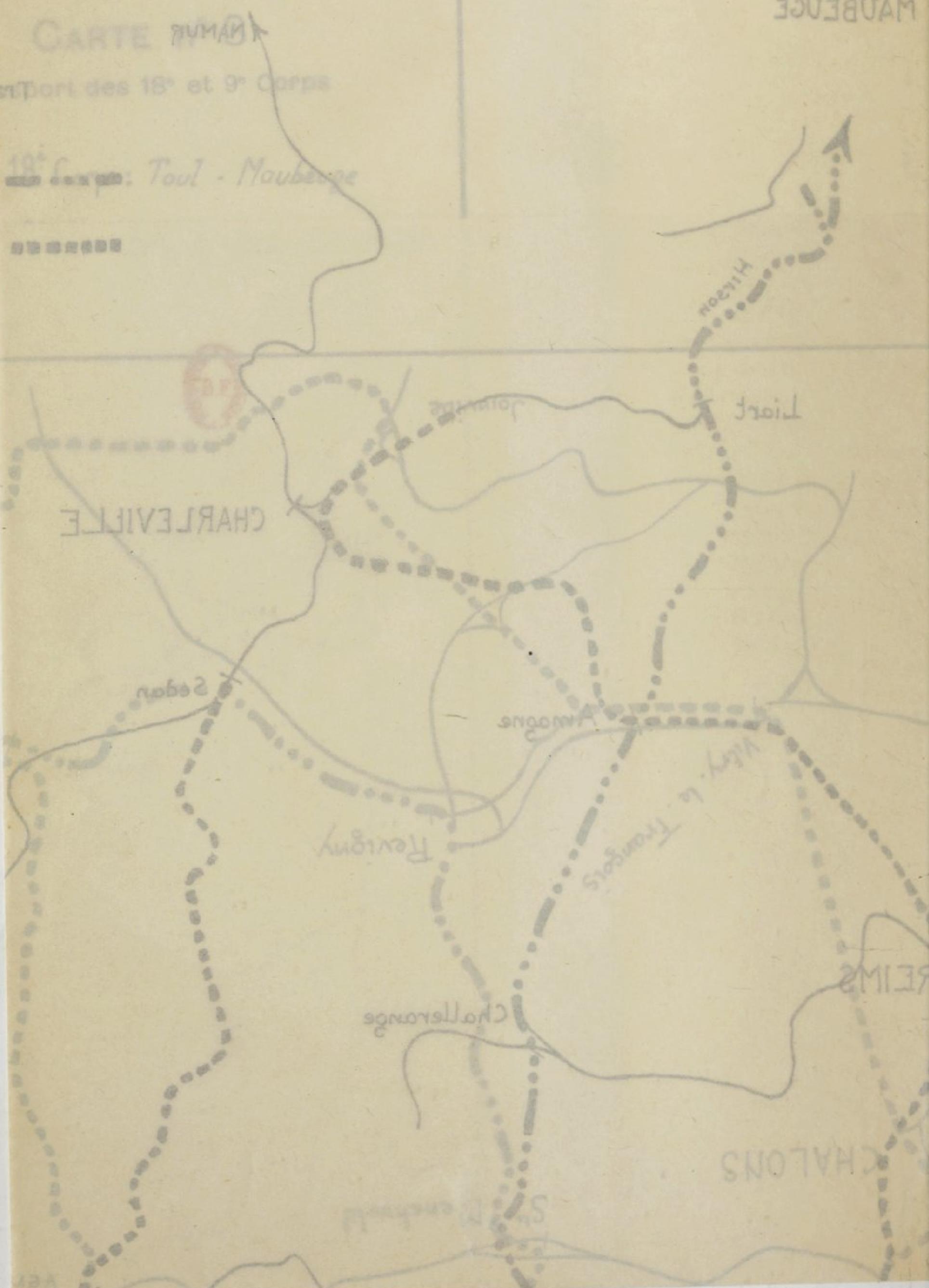
MAUBEUGE

CARTE RUMAN

Support des 18<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> Corps

18<sup>e</sup> Corps: Toul - Maubeuge

-----



remaniement dans la répartition des machines, du matériel et du personnel.

Enfin il ne faut pas perdre de vue qu'un transport de cette nature comporte non pas un courant unique, mais bien trois courants : arrivée des rames vides, parcours des trains en charge, retour des rames vides pour emploi ou garage.

Organisé par la Commission de réseau de l'Est, le transport du 18<sup>e</sup> corps d'armée s'exécute néanmoins d'une manière satisfaisante. Commencé le 17 août, à 18 heures, il est complètement terminé le 21, à 9 heures, avec une densité de 48 trains par vingt-quatre heures.

### **Transport du 9<sup>e</sup> corps.**

Au moment même où il bat son plein, le réseau de l'Est reçoit l'ordre d'en exécuter un deuxième, également préparé d'avance, celui du 9<sup>e</sup> corps d'armée, de Nancy à Sedan - Charleville et Tournes.

Ce deuxième transport commence le 19 août, à 15 heures, et emprunte deux courants indépendants de celui du 18<sup>e</sup> corps d'armée, l'un direct par Nancy - Sorcy - Lérrouville - Verdun - Sedan, l'autre plus long par Nancy - Sorcy - Gondrecourt - Saint-Dizier - Vitry-le-François - Châlons - Reims - Amagne - Charleville - Tournes; en effet, la ligne, plus directe, Revigny - Sainte-Menehould - Amagne - Lucquoy, est prise par les transports du 18<sup>e</sup> corps d'armée.

Le 22, le mouvement est brusquement suspendu : 55 trains seulement sur 110 ont été mis en route. Toutes mesures doivent être prises inopinément pour faire garer ou refluer les rames sans emploi : la répercussion se fait sentir assez loin du front; néanmoins, tous les autres transports que l'Est doit effectuer sont assurés avec des retards acceptables.

### **Autres transports. Composition des Armées.**

Ces deux transports sont les premiers d'une longue série qui exigera 533 trains. Pour les comprendre, il est bon d'avoir l'ordre de bataille présent à la mémoire.

A la date du 27 août la composition des armées est la suivante :

#### *1<sup>re</sup> armée*

8<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 21<sup>e</sup> corps d'armée, 44<sup>e</sup> division.

8 bataillons de chasseurs à pied de réserve. Places d'Epinal (71<sup>e</sup> division de réserve) et de Belfort (57<sup>e</sup> division de réserve).

6<sup>e</sup> division de cavalerie.

Groupement du Sud : 66<sup>e</sup> division de réserve, 14<sup>e</sup> brigade de dragons.

Groupement des Vosges : 41<sup>e</sup> division, 58<sup>e</sup> division de réserve, 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 22<sup>e</sup>, 30<sup>e</sup> groupes alpins.

*II<sup>e</sup> armée*

20<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> corps et, provisoirement, deux brigades et quatre groupes d'artillerie du 9<sup>e</sup> corps.

2<sup>e</sup> groupe de divisions de réserve (59<sup>e</sup>, 68<sup>e</sup>, 70<sup>e</sup>).

64<sup>e</sup>, 74<sup>e</sup> divisions de réserve.

2<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> divisions de cavalerie.

Place de Toul (73<sup>e</sup> division de réserve).

*III<sup>e</sup> armée*

4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> corps.

7<sup>e</sup> division de cavalerie.

54<sup>e</sup>, 65<sup>e</sup>, 67<sup>e</sup>, 75<sup>e</sup> divisions de réserve (général Paul Durand).

Place de Verdun (72<sup>e</sup> division de réserve).

*IV<sup>e</sup> armée*

2<sup>e</sup> corps d'armée (moins la 8<sup>e</sup> brigade d'infanterie), 9<sup>e</sup> corps d'armée auquel est rattaché la division marocaine, 11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> corps, corps colonial.

52<sup>e</sup>, 60<sup>e</sup> divisions de réserve.

4<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> divisions de cavalerie.

*V<sup>e</sup> armée*

1<sup>er</sup> corps d'armée (plus 8<sup>e</sup> brigade d'infanterie et 348<sup>e</sup> d'infanterie), 3<sup>e</sup> corps d'armée (plus 38<sup>e</sup> division), 10<sup>e</sup> corps d'armée (plus 37<sup>e</sup> division), 18<sup>e</sup> corps d'armée.

4<sup>e</sup> groupe de divisions de réserve (51<sup>e</sup>, 53<sup>e</sup>, 69<sup>e</sup> divisions).

*VI<sup>e</sup> armée*

7<sup>e</sup> corps (moins la 41<sup>e</sup> division) avec la brigade de chasseurs indigènes et la 63<sup>e</sup> division de réserve.

55<sup>e</sup> et 56<sup>e</sup> divisions de réserve, 61<sup>e</sup> et 62<sup>e</sup> divisions de réserve.

*Disponibles*

8<sup>e</sup> division de cavalerie (moins la 14<sup>e</sup> brigade de dragons rattachée provisoirement à la 1<sup>re</sup> armée).

Corps de cavalerie (1<sup>re</sup>, 3<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> divisions de cavalerie).

Quatre bataillons de chasseurs à pied.

*Groupement de divisions territoriales*

81<sup>e</sup>, 82<sup>e</sup>, 84<sup>e</sup>, 88<sup>e</sup> divisions dans la région du Nord.

*Armée de Paris*

83<sup>e</sup>, 85<sup>e</sup>, 86<sup>e</sup>, 89<sup>e</sup> divisions territoriales; 185<sup>e</sup> brigade territoriale.

Ce même jour, le groupement Foch, plus tard 9<sup>e</sup> armée, est

constitué au moyen des 9° et 11° corps d'armée, de la 42° division d'infanterie prise au 6° corps, de la 4° division de cavalerie.

**Constitution de la VI° armée.**

Mais la VI° armée n'existe encore que sur le papier; il faut la former; à cet effet, les 61° et 62° divisions de réserve sont transportées, à partir du 22 août, de Pierrefitte et Stains à Longueau, en deux courants, l'un par Creil, l'autre par Ormoy. Du 26 au 28, elles sont rejointes par le 7° corps (14° division et éléments non endivisionnés) amené de Belfort, la brigade de chasseurs indigènes, embarquée à Mourmelon, et quatre bataillons de chasseurs alpins partis de Thaon. Du 27 au 29, la 63° division de réserve, provenant de la I° armée, est débarquée dans la région Amiens - Chaulnes. Elle est suivie par les 54° et 55° divisions de réserve, acheminées de la région de Saint-Mihiel dans celle de Montdidier.

**Renforcement des armées du centre et de gauche.**

Un deuxième groupe de transports a pour but le renforcement des armées du centre et de gauche en prévision de l'arrêt du mouvement de retraite et de la reprise de l'offensive. Il comprend les unités suivantes : 42° division et divers éléments du 5° corps, amenés de Verdun à Reims (29 août-1<sup>er</sup> septembre), 8° division de cavalerie, transportée de Corcieux à Châlons (31 août-1<sup>er</sup> septembre) et 10°, acheminée de Pont-Saint-Vincent sur Epernay (1<sup>er</sup>-2 septembre), 4° corps d'armée, que 109 trains vont chercher dans la région de Sainte-Menehould pour le débarquer aux portes de Paris, à Pantin, Le Bourget, Aubervilliers (2-6 septembre); 21° corps d'armée, pris à la I° armée (région d'Epinal) et porté à Gondrecourt (4-6 septembre); éléments du 9° corps (52 trains), qui passent de la IV° armée au groupement Foch (4-7 septembre); enfin 6° division de cavalerie, embarquée à Mirecourt, débarquée à Brienne-le-Château (9-10 septembre).

**Le 4° C. A. envoyé à Paris.**

Un de ces transports mérite une mention spéciale, celui du 4° corps. Envoyée pour renforcer l'armée de Paris, cette grande unité arriva, on le sait, en pleine bataille, et l'infanterie d'une de ses divisions fut même transportée au combat en auto-taxis réquisitionnés dans les rues de Paris; en raison de l'intérêt que les Parisiens attachent à ce souvenir, nous donnons ici *in extenso* l'ordre qui envoya ce corps au général Galliéni.

GROUPE DES ARMÉES DU NORD-EST

Le 1<sup>er</sup> septembre 1914.

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

Direction de l'arrière

ORDRE

Direction des chemins de fer

POUR LE TRANSPORT D'UN CORPS D'ARMÉE (4<sup>e</sup> C. A.)

I. — Un corps de la III<sup>e</sup> armée sera transporté de la région de Sainte-Menehould dans la région de Paris.

Les embarquements commenceront le 2 septembre vers 10 heures.

La Commission de réseau de l'Est fera fonction de Commission de ligne.

II. — Une seule ligne de transport par l'itinéraire : Sainte-Menehould, raccordement de Revigny, raccordement de Saint-Dizier, Brienne, Troyes, Noisy-le-Sec.

Nombre de marches : 30 à 32, par vingt-quatre heures.

III. — Zone des embarquements : *Ville-sur-Tourbe*, un quai.

*Vienne-la-Ville*, un quai.

*Sainte-Menehould*, deux quais.

*Villers-Daucourt*, un quai de secours.

Une Commission régulatrice d'embarquement siègera à Sainte-Menehould. Elle sera composée de :

M. le commandant Lefort, commissaire militaire;

M. , commissaire technique.

Après entente avec l'état-major du corps d'armée, M. le commandant Lefort fixera les quais d'embarquement à utiliser et l'échelonnement des unités à embarquer à chaque quai, de façon à utiliser toutes les marches prévues.

Les embarquements se feront dans l'ordre suivant : une division, puis l'autre division, l'artillerie et la cavalerie de corps, le reste des éléments combattants, les parcs et convois.

IV. — Zone des débarquements. — Une Commission régulatrice de débarquement à *Noisy-le-Sec*, pour diriger les débarquements qui auront lieu dans la région de *Pantin*, *Le Bourget*, *Aubervilliers*.

Cette Commission régulatrice sera composée de :

M. le commandant Boquet, commissaire militaire;

M. Lallemand, inspecteur principal de l'Est à Paris.

V. — *Matériel*. — Le matériel, 74 trains type combattants et 35 trains type convois, sera fourni dans les conditions suivantes :

1<sup>o</sup> Réemploi des 27 trains type combattants ayant servi au transport des divisions de cavalerie, concurremment avec 5 trains de la réserve de Troyes;

2<sup>o</sup> 30 trains type combattants fournis par le P.-L.-M. en transit à Saint-Florentin.

Les 12 autres trains type combattants seront du matériel réemployé et les 35

trains type parcs seront fournis par le P.-L.-M., 10 par Villeneuve et 25 par Issur-Tille.

Les tractions seront assurées entièrement par l'Est sur son réseau.

#### VI. — Alimentation.

La III<sup>e</sup> armée assurera l'alimentation des éléments à transporter jusqu'à leur embarquement.

Elle sera en outre chargée de fournir à chacune des unités embarquées :

- 1<sup>o</sup> Des vivres de chemins de fer pour un trajet de vingt-quatre heures;
- 2<sup>o</sup> Deux jours de vivres de débarquement.

*Le Directeur des Chemins de fer,*

RAGUENEAU.

*Le Directeur de l'arrière,*

LAFFONT DE LADÉBAT.

#### **Le 15<sup>e</sup> corps.**

Aux transports indiqués ci-dessus, il faut en ajouter un, dont les archives militaires ne conservent pas trace.

Le 15<sup>e</sup> corps d'armée, retiré du front de Lorraine et envoyé en renfort à la III<sup>e</sup> armée, fait mouvement par voie de terre; au moment où il traverse la région de Toul - Pont-Saint-Vincent, ses éléments à pied sont embarqués en une nuit pour être débarqués au sud de Revigny.

Ce transport est improvisé en utilisant des rames vides en circulation et demande une quinzaine de trains; il permet à l'infanterie du 15<sup>e</sup> corps d'arriver, sans être harassée par une longue marche, à temps pour remplir l'intervalle qui sépare la gauche de la III<sup>e</sup> armée de la droite de la IV<sup>e</sup> armée et pour prendre part à la bataille de la Marne.

#### **Évacuation des populations.**

A travers ces transports doivent trouver passage les transports d'évacuation.

Dès les premiers jours de l'invasion allemande, en Belgique, puis en France, il y eut exode des populations menacées; le 11 août, on signale à Creil le passage du premier train complet d'habitants de Belgique. Mais le mouvement ne commence sérieusement que le 20 : quatorze trains complets passent à Creil du 20 au 22 août. Ensuite, il prend une allure de panique; dans une atmosphère d'inquiétude et d'affolement qui risque de tout compromettre, les populations de l'Est et surtout du Nord affluent aux gares, se jettent dans tous les trains de passage, trains d'évacuation de blessés, trains de troupe ou de ravitaillement en retour; c'est ainsi que, pendant les derniers jours du mois d'août, la gare de Laon vit affluer plus de 100.000 personnes. Le mouvement se com-

plique de ce fait qu'il est double : alors que la région de Beauvais avait été désignée pour l'évacuation des émigrés de Belgique et du Nord, il fallut, vers la fin d'août, l'évacuer elle-même.

Bref, des Ardennes, de la Meuse, de la Marne, de l'Aisne, de la Somme, du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise, un million et demi d'habitants arrivent à Paris, en l'espace de dix jours. Comme ils ne peuvent rester dans la capitale, où il est impossible de les loger, il faut les évacuer sur la province. La chose ne va pas sans difficultés.

D'ailleurs, l'exode s'étendit également à la région parisienne quand le gouvernement eut pris le parti de transférer à Bordeaux le siège des pouvoirs publics et des grandes administrations. Les réseaux du P.-L.-M., du P.-O. et de l'Etat durent organiser d'innombrables trains spéciaux pour faciliter non seulement ces départs, mais aussi le transfert en lieu sûr des richesses artistiques de la France, de l'encaisse et des documents des principaux établissements financiers. Pendant plusieurs journées, les trains de voyageurs quittant Paris se succédèrent à quelques minutes d'intervalle; dans la seule journée du 3 septembre, près de 50.000 voyageurs de grand parcours quittèrent ainsi Paris par le seul réseau P.-O. On fait queue parfois trente heures pour obtenir la petite feuille qui autorise à prendre un train à la gare d'Ivry, de Bercy ou de Vaugirard.

### ***Évacuation des dépôts.***

Pour l'évacuation des dépôts, l'opération s'exécuta avec plus d'ordre; les dépôts des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup> régions et même d'une partie de la 5<sup>e</sup> (Meaux, Provins, Coulommiers) durent être transportés dans l'Ouest ou le Centre de la France. Or, il y avait 50.000 hommes dans les dépôts de la 1<sup>re</sup> région; pour transporter ceux de la 6<sup>e</sup> région, il fallut 66 trains. D'ailleurs, les instructions étant parfois parvenues trop tard, certains dépôts durent être acheminés à pied loin de leur garnison, avant de pouvoir trouver un train : le 127<sup>e</sup> régiment d'infanterie de Valenciennes fut embarqué à Cambrai; le 33<sup>e</sup> régiment d'infanterie d'Arras à Doullens et Abbeville; le 9<sup>e</sup> cuirassiers de Douai à Doullens; le 6<sup>e</sup> chasseurs à cheval de Douai à Abbeville; le 1<sup>er</sup> escadron du train de Lille à Arras et à Abbeville. De plus, ici comme plus haut, le mouvement dans la région de Beauvais eut lieu en deux temps.

Pour le matériel des arsenaux et places fortes, les difficultés furent plus considérables, étant donné le manque de main-d'œuvre; à La Fère, sur quatre trains prêts, un seul put être chargé; à Lille, on n'eut pas le temps d'emporter les fusils contenus dans l'arsenal.

**Évacuation du matériel belge.**

Enfin, après les populations, après les banques et les archives, après les dépôts et les arsenaux, il fallut songer aux ressources

de la voie ferrée.

Dès le 20 août, l'autorité militaire belge se vit dans la nécessité de demander à l'autorité militaire française l'autorisation d'évacuer sur la France une partie de son matériel.

S'étant assuré l'aide des réseaux Etat et Orléans, la Commission de réseau du Nord prévint qu'elle acceptait les évacuations nécessaires.

Les locomotives belges gagnèrent la frontière par les points désignés. Coudekerque en reçut 430 ainsi que 500 wagons couverts et 330 voitures à voyageurs.

On en dirigea 350 le 25 août sur Le Bourget et sur l'embranchement de Blanc-Mesnil. Les 25-26, 49 furent acheminés vers Bailleul-sur-Thérain, d'où elles se replièrent sur l'Etat quand la région Beauvais sembla menacée.

Cette évacuation jeta une certaine perturbation sur tout le réseau, dont elle encombra les voies principales et les garages. Creil reçut en six jours 1.395 machines belges. D'autre part, ces locomotives, ayant un gabarit plus bas que les machines françaises, endommagèrent sur plusieurs lignes les dispositifs de répétition des signaux (crocodiles).

En résumé, ce fut un total de 1.710 machines qui furent évacuées. Le Nord en gare 909, l'Etat 389 et l'Orléans 412.

**Évacuation des réseaux Est et Nord.**

En même temps vint l'évacuation des ressources propres des réseaux du Nord et de l'Est.

Des instructions précises avaient été établies dès le temps de paix sur le réseau de l'Est où les évacuations de lignes étaient prévues de façon ferme. Sur le réseau du Nord, que les événements militaires surprisent, on organisa hâtivement un programme d'évacuation, qui ne fut que partiellement exécuté.

Les dispositions suivantes avaient été édictées sur le réseau de l'Est :

L'évacuation d'une ligne ou d'un groupe de lignes ne doit être faite que sur l'ordre exprès de la Commission de réseau, qui a la responsabilité de donner en temps utile le préavis nécessaire. L'exécution de cette mesure doit se faire en deux temps.

On commence par évacuer méthodiquement les machines, le

matériel, ce qu'on peut enlever de petit outillage, la comptabilité et la caisse. On conserve seulement dans chaque gare le personnel indispensable pour assurer une circulation minima, telle que celle qui correspond aux trains de ravitaillement des armées en campagne et, en un point choisi, un train remorqué par deux machines pour le repliement du personnel. Ensuite on évacue le personnel laissé en place et les appareils télégraphiques. Les trains d'évacuation et le personnel ainsi évacué sont conservés groupés en vue d'une réoccupation ultérieure.

Grâce à ces mesures, le réseau de l'Est ne perdit pas une seule machine en dehors des deux locomotives restées aux mains des Allemands à Pagny et Montreux-Vieux le 31 juillet. Mais, sur le réseau du Nord, on eut à regretter l'abandon de soixante-douze machines et surtout de 12.000 agents environ qui tombèrent aux mains de l'ennemi, à l'exception de ceux qui parvinrent à s'échapper dans des conditions parfois périlleuses.

Quant aux wagons, les pertes s'élevèrent pour l'ensemble des réseaux à : 854 voitures à voyageurs, 1.928 wagons G. V. et 43.335 wagons P. V.

### ***Évacuation des régulatrices.***

Les opérations les plus délicates furent celles qui concernèrent les gares régulatrices, chargées des ravitaillements et des évacuations.

Les Commissions régulatrices de communication, qui étaient entrées en fonctions le 18<sup>e</sup> jour de la mobilisation (19 août), à douze heures, s'étaient installées dans les gares suivantes :

Gray, pour la 1<sup>re</sup> armée, avec annexe à Besançon.

Is-sur-Tille, pour la 2<sup>e</sup>.

Châlons-sur-Marne, pour la 3<sup>e</sup>.

Troyes, pour la 4<sup>e</sup> (ultérieurement, pour la 9<sup>e</sup> armée à dater de sa création, 27 août).

Reims, pour la 5<sup>e</sup>, avec annexe à Laon pour le 4<sup>e</sup> groupe de divisions de réserve.

L'armée Maunoury aura sa régulatrice à Sotteville, avec annexe à Creil. C'est également Sotteville qui ravitaille le groupe de divisions territoriales opérant dans le Nord; Amiens n'avait pu jouer ce rôle que peu de jours.

Dès le 25 août, le G. Q. G. ordonne de replier les deux régulatrices de Châlons et de Reims - Laon respectivement sur Montereau et Noisy-le-Sec; il prescrit que l'opération commencera immédiatement pour Laon et sera terminée le 28 au soir pour Reims et le 29 pour Châlons. Le 28 août, à 12 heures, entrent en fonctions la régu-

latrice de Noisy-le-Sec avec annexe arrière à Chartres et celle de Montereau avec annexe arrière aux Aubrais. Conformément aux ordres de la direction des chemins de fer, les opérations de formation des trains ne s'effectuent pas aux gares sièges de la régulatrice, mais aux annexes arrières.

Le 31 août, un nouveau repli est envisagé. Il affectera cette fois trois régulatrices : celles de Noisy-le-Sec, de Montereau et de Troyes.

Le 3 septembre à 6 heures, la régulatrice de Montereau fonctionne aux Aubrais.

Le 7, à 0 heure, la régulatrice de Noisy-le-Sec fonctionne à Saint-Pierre-des-Corps, gardant une annexe avancée à Noisy pour permettre l'épuisement de la station-magasin de Saint-Cyr; à la même heure, la régulatrice de Troyes fonctionne à Nevers-Saincaize avec annexe à Saint-Florentin et délégation à Troyes jusqu'à la fin des transports de troupes en cours.

On prépare également le transfert à Angers de la régulatrice de Sotteville; l'annexe de Creil est reportée d'abord à Achères, puis à Chartres.

Le repliement d'une régulatrice est une opération des plus importantes, bien qu'à cette époque la quantité d'approvisionnements déchargés ait été moins considérable que par la suite : pour transférer à Montereau celle de Châlons, il ne faut pas moins de 57 trains; pour le transfert de celles de Troyes et surtout de Reims, le nombre de trains est plus considérable encore : il atteint 84 pour cette dernière, dont 39 rien que pour les boulangeries d'armée et leurs convois.

En même temps, on avait organisé l'évacuation des stations-magasins de Vernon, Meaux, Château-Thierry, Troyes, Montereau, Sens, de nouvelles stations-magasins étant aussitôt créées à Nantes, Poitiers et Moulins, dans des locaux qui avaient été reconnus au moment de la mise en vigueur du plan XVII.

A la date du 7 septembre, les armées sont donc desservies par les régulatrices suivantes :

I<sup>re</sup> armée : Gray, avec annexe à Besançon.

II<sup>e</sup> armée : Is-sur-Tille.

III<sup>e</sup> armée : Nevers-Saincaize; annexe à Saint-Florentin, délégation à Troyes.

IV<sup>e</sup> armée : Les Aubrais.

V<sup>e</sup> armée : Saint-Pierre-des-Corps.

VI<sup>e</sup> armée : Angers, annexe à Chartres.

IX<sup>e</sup> armée : Les Aubrais.

Armée anglaise (voir V<sup>e</sup> partie) : Le Mans, annexe à Villeneuve-Saint-Georges.

Bien que les zones désignées pour le nouvel emplacement des gares régulatrices aient été choisies parmi celles qui présentaient des installations importantes, le transfert des régulatrices se fit assez difficilement en raison de l'encombrement des voies. D'autre part, le personnel technique des réseaux de l'intérieur était peu entraîné à faire face à de semblables à-coups et se montra parfois insuffisant.

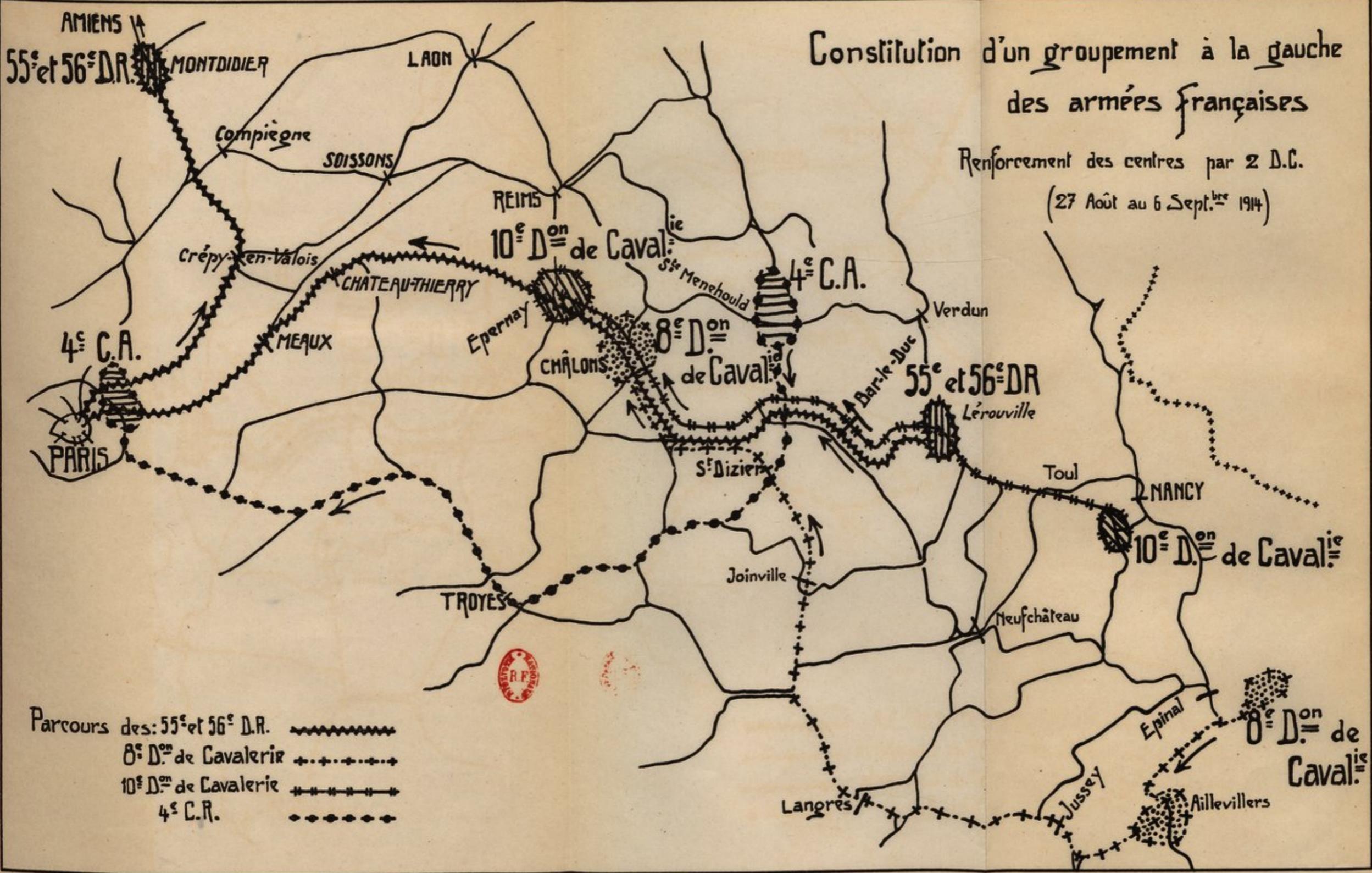
**Nouvelles rocales.** Pour remplacer les rocales antérieurement prévues, il en est organisé une nouvelle : Vierzon - Le Mans - Caen, greffée à Bourges sur la rocade Chagny-Busigny; elle emprunte, dans le sens Vierzon-Caen, les sections Saint-Pierre-des-Corps, Saumur, La Flèche, Le Mans; dans le sens Caen-Vierzon, les sections Le Mans - Aubigné - Saint-Pierre-des-Corps.

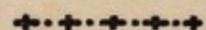
Comme on le sait, cette situation tendue devait être de courte durée.

---

# Constitution d'un groupement à la gauche des armées françaises

Renforcement des centres par 2 D.C.  
(27 Août au 6 Sept.<sup>bre</sup> 1914)



Parcours des: 55<sup>e</sup> et 56<sup>e</sup> D.R.   
 8<sup>e</sup> D. de Cavalerie   
 10<sup>e</sup> D. de Cavalerie   
 4<sup>e</sup> C.R. 

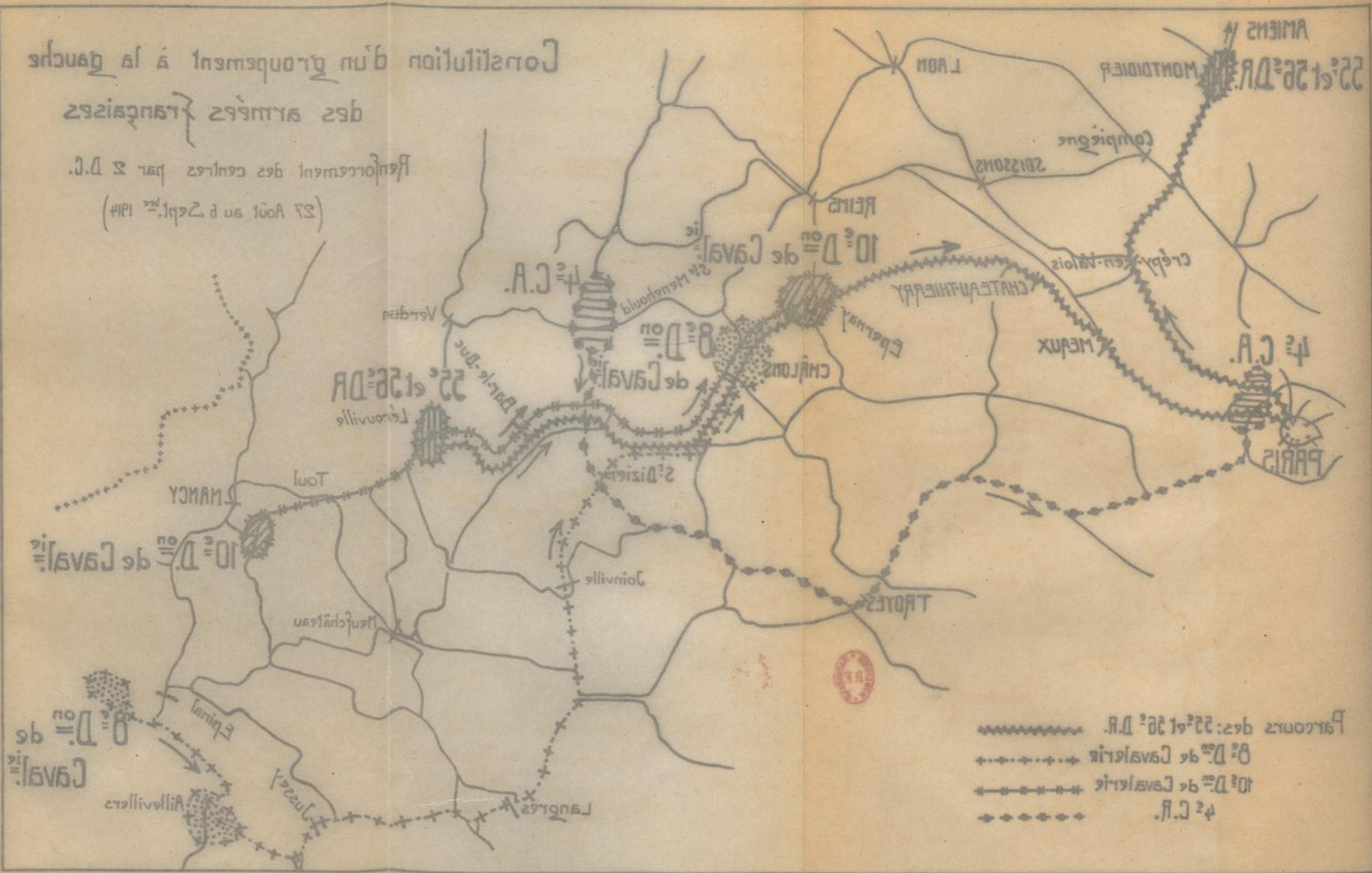


Constitution d'un groupement à la gauche

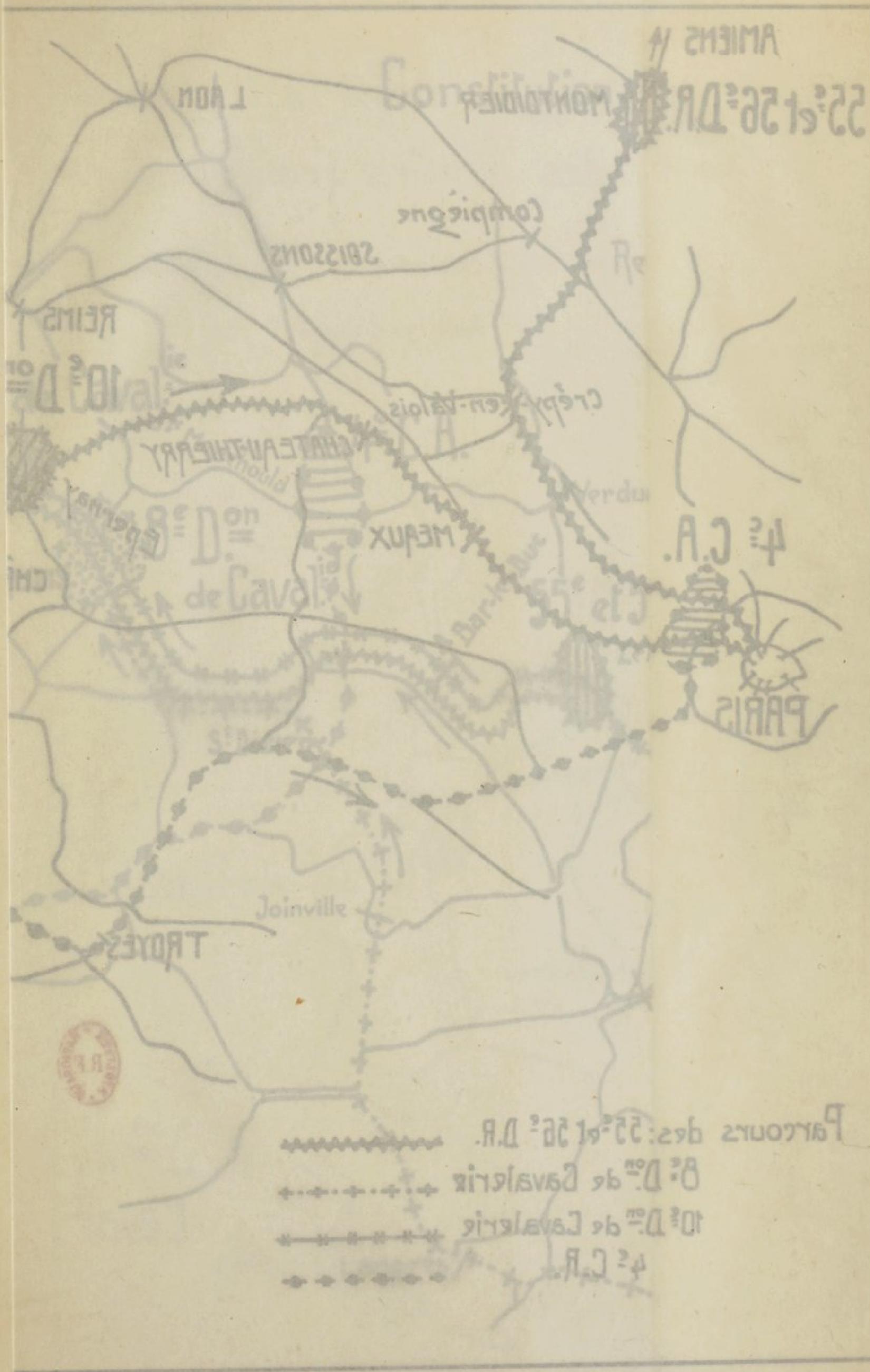
des armées françaises

renforcement des centres par 2 D.C.

(27 Août au 6 Sept. 1914)



Parcours des 25<sup>e</sup> et 26<sup>e</sup> D.R.  
 8<sup>e</sup> D. de Cavalerie  
 10<sup>e</sup> D. de Cavalerie  
 C.A.



## CHAPITRE VI

### APRÈS LA BATAILLE DE LA MARNE — LA COURSE A LA MER

(11 septembre-fin novembre 1914)]

Remise en état des réseaux. — Report des régulatrices en avant. — T. C. O. (Course à la mer).  
Évacuations.

(Voir croquis n<sup>os</sup> 4-8)

#### *Caractère de cette période.*

Cette période, comme la précédente, est une période d'efforts incessants et divers pour tous les réseaux, mais plus spécialement encore pour l'Est et le Nord. En effet, le P.-L.-M., le P.-O., l'Etat, le Midi, tout en contribuant au ravitaillement des armées ainsi qu'aux évacuations de blessés, doivent rapatrier une grande partie des populations et des richesses évacuées depuis le 20 août. Le Nord et l'Est, eux, vont non seulement recevoir les trains envoyés de toute la France pour le ravitaillement des armées, les transformer et les prolonger, mais, de plus, assurer de nombreux transports en cours d'opération, tout en remettant en état des parties détruites du réseau. Au Nord incombe en outre la charge d'évacuer les populations civiles.

\*  
\*\*

#### *Remise en état des réseaux.*

Le premier soin qui s'imposait aux réseaux envahis, ceux du Nord et de l'Est, était de remettre leurs lignes en état. Un grand nombre d'ouvrages d'art avaient été détruits par nos troupes durant leur retraite, quelques-uns par l'ennemi lors de son repli. Les destructions faites par nous l'avaient été avec ordre sur le réseau de l'Est et suivant des programmes successifs. Sur le réseau du Nord, en raison de son évacuation rapide, il y eut quelque exagération.

**Le Nord.** C'est ainsi que ce réseau apparaît désormais comme coupé en deux parties, reliées par le seul pont d'Epluches, qui avait dû à l'intervention du général Galliéni d'être préservé de la destruction. De plus, étant donné les parties occupées par l'ennemi et la destruction du viaduc de Poix, sur la ligne Amiens-Rouen, le réseau est en somme réduit à une artère unique Paris-Calais, courant presque parallèlement au front. De cette artère maîtresse partent des lignes d'importance secondaire, généralement à voie unique et insuffisamment outillées pour le rôle qu'elles vont avoir à remplir. En outre, étant donné le petit nombre des lignes disponibles, les zones d'action des régulatrices empiétaient les unes sur les autres, les mêmes parcours devant être empruntés par des trains de ravitaillement des différentes armées.

Il s'agit donc, d'abord, de tracer des courants de transport en supprimant les rebroussements qui constituent une manœuvre longue et gênante, surtout dans les gares dépourvues des installations nécessaires, puis, sur les lignes conservées et désorganisées, de rétablir la circulation aussi rapidement que possible et en s'efforçant d'accroître leur rendement.

Pour atteindre ce double but, des travaux considérables sont nécessaires. Un des plus importants, sans contredit, est la déviation de Laversine, qui mérite une mention spéciale.

**Pont de Laversine.** Le pont de Laversine, sur la ligne de Paris à Creil par Chantilly, tronc commun des lignes Paris-Maubeuge, Paris-Lille et Paris-Calais, était un pont métallique de 108 mètres de longueur totale avec trois travées de 33 et 34 mètres chacune et situé à une hauteur relativement grande au-dessus de l'Oise.

Une culée et une pile avaient été détruites, deux travées sectionnées; le pont était complètement hors de service.

Le rétablissement de la continuité du rail a été rapidement effectué au moyen d'une déviation à double voie de 3.850 mètres de longueur avec une estacade pour voie unique.

Les terrassements ont atteint un cube approximatif de 8.000 mètres cubes pour les déblais, de 30.000 pour les remblais; ils comprenaient notamment 1.800 mètres cubes de déblai dans le roc compact et 22.000 mètres cubes de remblai formé de sable extrait à Orry-la-Ville, à 11 kilomètres de distance.

La traversée de l'Oise a été effectuée par une estacade basse de 81 m. 65 de longueur et à voie unique. L'estacade était constituée

par dix-sept travées de 4 mètres sur pilots avec, au milieu, une travée levante formée d'un pont Marcille de 15 mètres de longueur. La montée et la descente de la travée levante s'effectuaient à l'aide de deux bigues reposant sur des palées de pilots indépendants de l'estacade.

La largeur de la passe navigable était de 9 m. 42 et la navigation pouvait s'effectuer par les plus hautes eaux.

Le travail, commencé le 9 octobre, a été terminé dans les premiers jours de novembre et l'estacade mise en service le 10 du même mois. Le premier train passe le 12, trente-cinq jours après l'ordre donné.

Cependant, l'importance de la ligne Paris-Creil par Chantilly était telle qu'on ne pouvait se contenter longtemps de cette réparation provisoire; l'ordre de reconstitution définitive fut donc donné dès le 30 octobre 1914. Le nouvel ouvrage, construit en béton armé, fut mis en service le 31 mai 1915.

*L'Est.* Sur l'Est, le recul des armées allemandes libère les lignes Paris-Avricourt, moins le tronçon le plus voisin de la frontière, Paris à Vitry-le-François par Sézanne, Châlons à Verdun par Sainte-Menehould, Saint-Dié à Lunéville et Rambervillers à Mont-sur-Meurthe.

Soissons et Reims sont réoccupées, l'une par les troupes britanniques, l'autre par les armées françaises, mais ces deux villes, restées sous le canon allemand, sont inaccessibles par voie ferrée.

Sur la ligne de Paris à Vitry-le-François par Gretz, Esternay, Sézanne et Sommesous, la circulation est rétablie immédiatement; il en est de même des lignes d'Esternay à Château-Thierry, de Château-Thierry à Oulchy-Breny, de Sommesous à Châlons, de Fère-Champenoise à Epernay.

Sur les autres lignes récupérées, des destructions d'ouvrages d'art ont été opérées (quarante-sept ponts importants et six souterrains). Aussi la circulation n'y reprend-elle qu'en octobre et novembre; toutefois, en Lorraine, elle ne sera complète qu'au courant de 1915.

Bref, en novembre, la circulation avait été rétablie à peu près partout avec les inconvénients inhérents aux ponts militaires employés, voie unique, ralentissement, exclusion du passage de certains types très lourds de locomotives.

Un exemple fera toucher du doigt les difficultés rencontrées et les méthodes employées.

**Pont de Trilport.**

La ligne Paris-Strasbourg comportait, sur 22 kilomètres, quatre brèches importantes aux ponts que l'on rencontrait successivement sur la Marne, Chalifert, Isles-les-Villenoy, Armentières et surtout Trilport; les deux brèches du milieu ne pouvaient donc être atteintes par rail.

Le pont de Trilport avait été détruit par les armées britanniques le 3 septembre 1914. La voûte côté Paris et la petite voûte de décharge avaient été démolies; la brèche atteignait théoriquement 28 mètres, mais elle était en réalité beaucoup plus grande à cause de la dislocation des maçonneries restantes. Il fallait prendre appui, d'une part, sur la pile en rivière convenablement étayée, d'autre part, sur le remblai au delà de la culée; la longueur du pont nécessaire se trouvait ainsi portée à 50 mètres.

Le service militaire des chemins de fer ne possède pas de travée de cette portée; il était par suite nécessaire d'utiliser un pont à deux travées, mais, comme on s'était imposé de préparer la réparation définitive en même temps qu'on effectuait la réparation provisoire, il était impossible d'employer des ponts à voie inférieure Marcille ou Henry, qui auraient exigé une pile très large, laquelle se serait opposée d'une façon absolue à la reconstruction du pont sans interrompre la circulation. Il était absolument indispensable de recourir à des ponts Marcille à voie supérieure, qui n'occupent que la moitié de la largeur du pont et permettent de reconstruire des ponts de maçonnerie en deux anneaux accolés. C'est à cette solution qu'on s'est arrêté définitivement.

Malheureusement les ponts Marcille, qui étaient entreposés à Versailles, avaient été évacués sur Vierzon du 25 au 30 août et de là refoulés sur Saint-Hilaire-de-Brethmas (Gard) au début de septembre. A ce moment, on se trouvait donc dans l'incertitude de pouvoir constituer en temps utile les ponts demandés : on décida néanmoins de faire les préparatifs de lancement.

En même temps, on faisait revenir à Vierzon les trains de pont qui étaient en cours de route sur Saint-Hilaire, et on réussissait à constituer deux ponts ayant respectivement 27 m. 50 et 23 m. 32 de longueur. Il ne restait plus qu'à fixer la position de la pile intermédiaire en charpente, ce qui ne présentait aucune difficulté.

Le pont Marcille ne pouvant arriver que par rail, il fallut attendre que la voie fût à peu près rétablie pour faire passer les wagons sur le pont Henry d'Armentières, ce qui fut fait dans la journée du 23 septembre.

Les opérations de montage et de lancement poursuivies activement furent effectuées du 23 au 29 septembre.

Ce furent des ponts Henry, amenés soit par voie ferrée, soit par route, qui servirent à remplacer les trois autres ouvrages d'art.

On constatera que la rapidité des réparations a tenu à l'existence d'un approvisionnement de ponts métalliques se montant à 1.897 mètres. La leçon a été mise à profit et, le 31 décembre 1915, le service militaire des chemins de fer, ayant complété ses approvisionnements, disposait de 3.030 mètres de pont, plus 766 mètres en construction.

### *Nouvelles lignes perdues.*

Malheureusement, comme contre-partie à ces lignes récupérées, la ligne Lérouville-Verdun fut coupée après l'avance allemande sur Saint-Mihiel (20 septembre) et Verdun ne fut plus reliée au reste du réseau que par la ligne de Sainte-Menehould; cette ligne fut par la suite bombardée à la boucle d'Aubrville et ne permit plus le passage des trains que la nuit. Cette situation sera exposée de façon plus complète au chapitre concernant les opérations de Verdun (février 1916).

D'autre part, cette avance allemande place la bifurcation et la gare de Lérouville sous le canon; les trains allant de Bar-le-Duc sur Nancy ne peuvent plus suivre de jour la ligne Paris-Avrécourt et doivent être déviés par Gondrecourt-Sorcy, avec rebroussement à Gondrecourt, ou par Gondrecourt-Neufchâteau-Toul. Cette situation gênante dura jusqu'à fin septembre 1918, aucun effort sérieux n'ayant été fait pour réduire la hernie de Saint-Mihiel.

\*  
\*\*

### *Report des régulatrices en avant.*

Pendant les travaux même de reconstitution, la situation générale permettait de rapprocher les régulatrices du front.

L'opération, décidée le 12 septembre, s'exécute en trois temps : la régulatrice détache à la gare où elle s'installera une annexe avancée qui est, pour Nevers, Chaumont - Bricon; pour les Aubrais, Troyes; pour Saint-Pierre-des-Corps, Noisy-le-Sec. En second lieu, la régulatrice vient s'installer dans la gare siège de son annexe et laisse dans celle qu'elle vient de quitter une annexe arrière; ces mouvements s'effectuent le 30 septembre. Enfin, l'annexe arrière est supprimée le 30 octobre.

Les régulatrices sont donc les suivantes :

I<sup>re</sup> armée : Gray, avec annexe à Besançon, puis, à partir d'octobre, Gray seul.

II<sup>e</sup> armée : Le Bourget, puis Creil.

III<sup>e</sup> armée : Chaumont-Bricon, avec annexe à Is-sur-Tille (23 septembre) et Nevers, puis Is-sur-Tille.

IV<sup>e</sup> armée : Troyes, conservant d'abord une annexe aux Aubrais (septembre).

V<sup>e</sup> armée : Noisy-le-Sec, d'abord avec annexe arrière à Saint-Pierre-des-Corps (septembre).

VI<sup>e</sup> armée : Le Bourget, puis Creil (6 octobre).

X<sup>e</sup> armée : Le Bourget.

Groupe de divisions territoriales : Le Bourget.

Détachement d'armée de Belgique, devenu par la suite VIII<sup>e</sup> armée (créée en octobre) : Dunkerque.

Quant à la régulatrice anglaise de Villeneuve-Saint-Georges, qui avait comme annexe Le Mans, elle se transporte en novembre à Sotteville-les-Rouen, ayant comme annexe Boulogne-sur-Mer, les armées britanniques ayant été progressivement transportées à la gauche du dispositif.

Le 25 octobre se crée à Calais une régulatrice pour l'armée belge. A Calais fonctionne également une délégation, créée le 25 octobre, et qui exerce son action sur les gares régulatrices de Calais, Dunkerque et Boulogne.

\*  
\*\*

**Transports.** Ces travaux rendirent possibles, sinon faciles, les très nombreux transports en cours d'opérations qui sont exécutés du 15 septembre à la fin d'octobre.

La course à la mer, la bataille de l'Yser ensuite exigent l'envoi incessant de renforts importants vers le Nord, divisions et corps d'armée français, armée britannique.

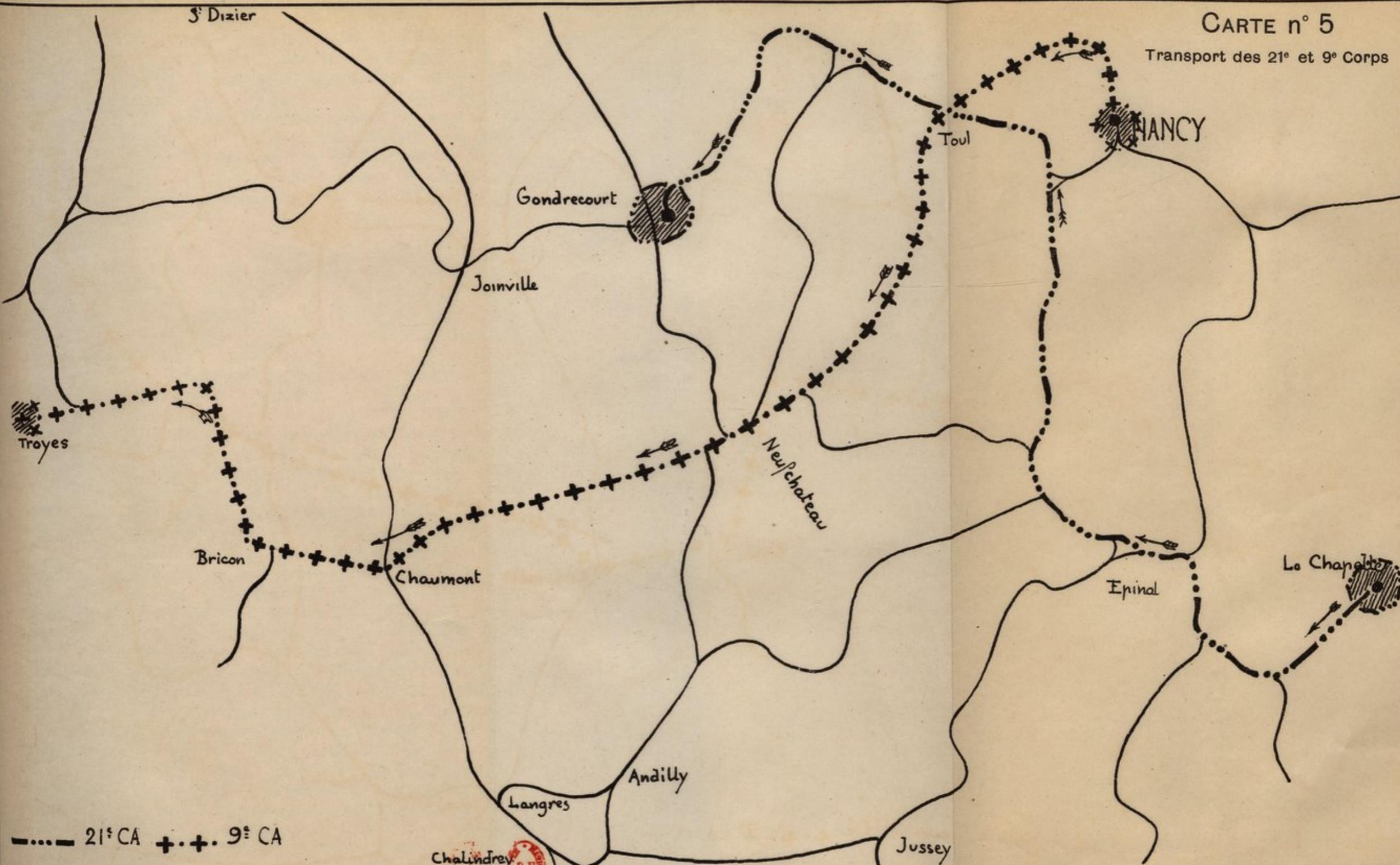
**La course à la mer.** Nous indiquerons avec quelque détail les transports auxquels a donné lieu la course à la mer. Ils jettent une lumière intéressante sur les intentions du commandement et la marche de la bataille. De plus, ils font toucher du doigt les difficultés causées par les destructions opérées sur l'Est et sur le Nord.

**Lignes employées.** En effet, deux lignes de transport seulement peuvent être utilisées au début : l'une passe par Bricon, Troyes, Montereau, Melun, Villeneuve-Saint-Georges, Noisy, Pantin, la Plaine Saint-Denis, Pontoise, Creil et Longueau; la seconde, plus longue encore, achemine les trains par Vaivre, Villers-les-Pots, Dijon-Perrigny, Montereau,

3<sup>e</sup> Dizier

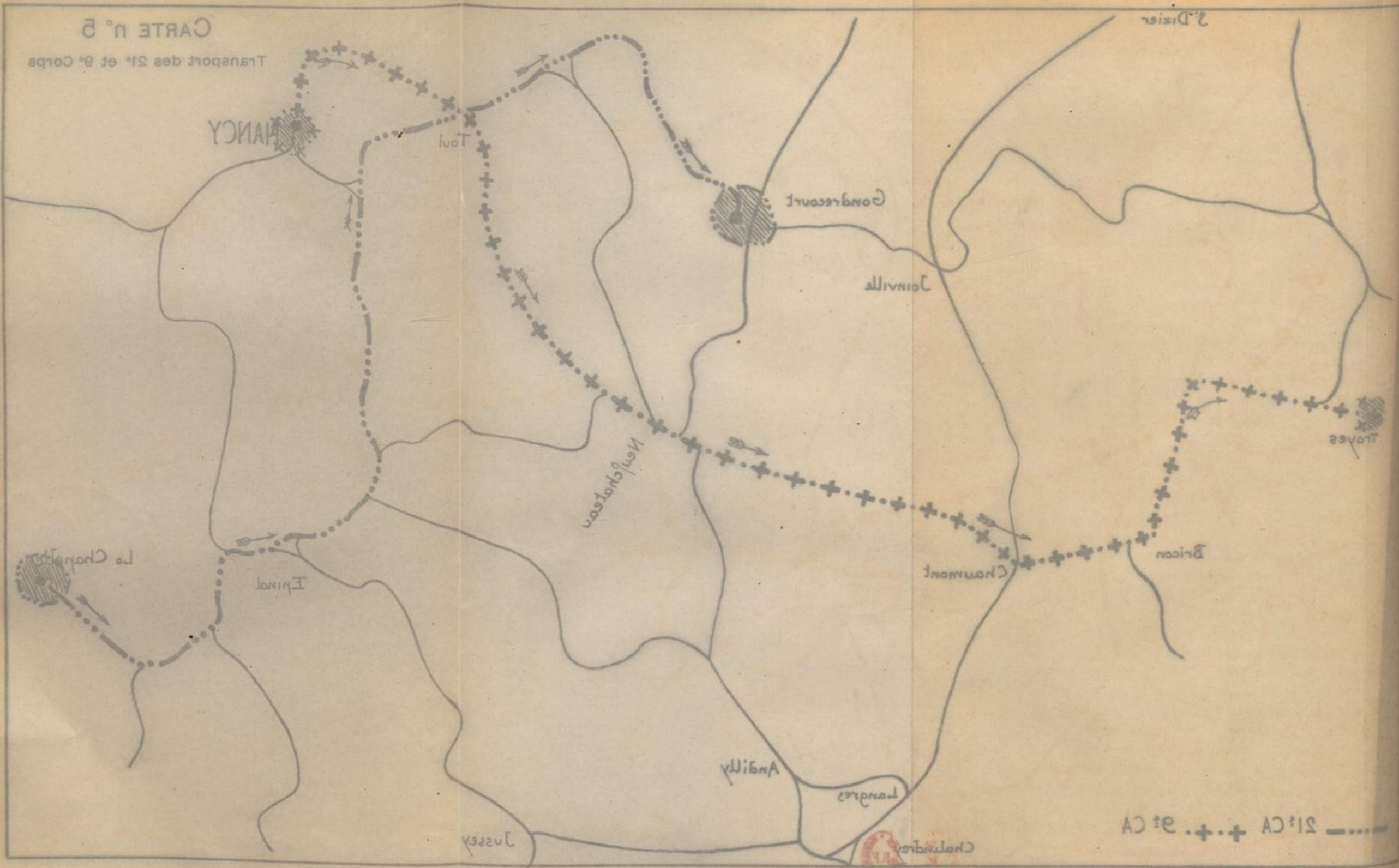
# CARTE n° 5

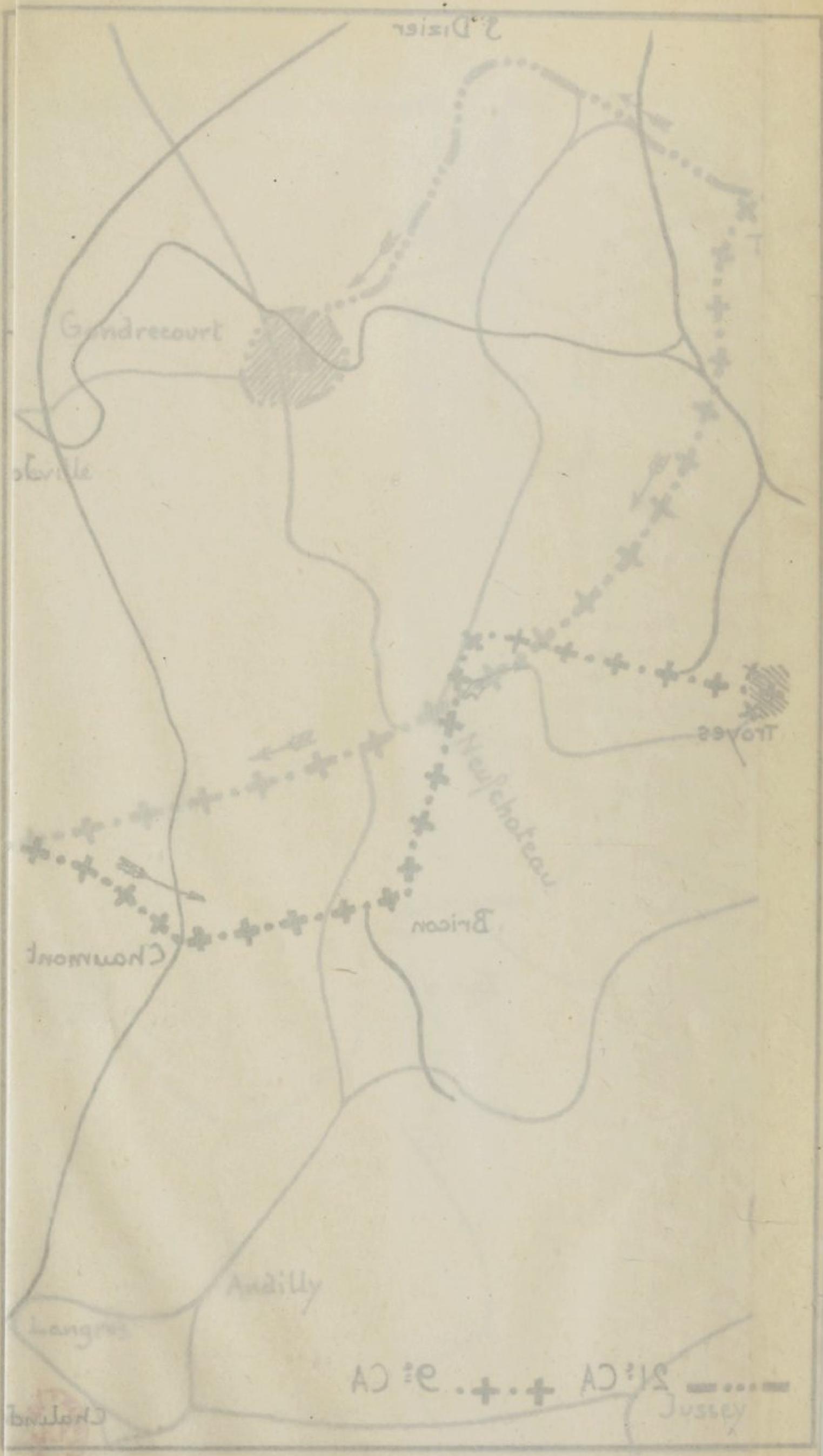
Transport des 21<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> Corps



----- 21<sup>e</sup> CA    +.+. 9<sup>e</sup> CA

Chalindrey





2. District

Gendrecourt

le ville

Troyes

Bricou

Chomont

Neufchateau

Andilly

Langres

-----  
+ + CA CA  
Jusey

Chavigny

Melun par Héricy, Corbeil, Juvisy, Versailles, Mantes, Sotteville, Darnetal, Abancourt et de là soit Saint-Omer-en-Chaussée et Longueau, soit Abbeville par Eu ou par Longroy-Longpré. Les distances sont considérables ainsi que la durée du trajet (jusqu'à 31 heures), augmentée encore par les rebroussements nécessaires et par le fait que sur le Nord les lignes empruntées sont souvent à voie unique et à peine rétablies. C'est seulement vers la fin de septembre que des itinéraires plus courts commencent à pouvoir être adoptés avec suppression des rebroussements (ligne Paris-Avrincourt, ligne Paris-Ormoy-Montdidier).

**Zones successives de débarquement.**

Les premiers débarquements se font du 10 au 25 septembre, dans la région Serqueux et Creil. Ils portent sur 400 trains environ, qui amènent successivement la 37<sup>e</sup> division d'infanterie, les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> corps d'armée, le Quartier Général de la II<sup>e</sup> armée (Castelnau) et les éléments d'armée.

A partir du 25 septembre, les débarquements gagnent vers le Nord au fur et à mesure que la manœuvre enveloppante se déploie. Le 11<sup>e</sup> corps d'armée débarque à Creil, le 10<sup>e</sup> à Villers-Bretonneux, la division Barbot et la 70<sup>e</sup> division de réserve dans la région d'Arras.

Jusqu'à présent, toutes les unités étaient empruntées aux armées de l'Est. Voici que le groupe du centre fournit son contingent. Les trajets deviennent également plus rapides sur l'Est, avantage appréciable, les zones de débarquement gagnant toujours vers le Nord.

Du 31 septembre au 2 octobre, la 4<sup>e</sup> division de cavalerie part d'Epernay pour être débarquée le plus possible au nord-est de Paris; itinéraire par Fère-Champenoise, Esternay, Noisy, Creil. Du 1<sup>er</sup> au 6 octobre, le 21<sup>e</sup> corps est transporté en 110 trains de Châlons-sur-Marne vers Lille et Armentières par Creil, Abbeville et Calais; comme il emprunte la ligne Paris-Avrincourt, la durée du trajet n'est que de 19 h. 46. C'est également vers la région de Lille que sont acheminées, vers la même date, les 7<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> divisions de cavalerie.

Dans les jours suivants, la 58<sup>e</sup> division de réserve est transportée en 26 trains d'Arches et Bruyères vers Montdidier, Dompierre et Maignelay par Epinal, Jussey, Chaumont, Blesmes, Sommesous, Châlons, Noisy, Pantin, Creil (durée du trajet : 28 h. 52). Les parcs et convois suivent en 13 trains, du 9 au 11, par Jussey et la ligne Paris-Belfort. C'est l'amorce de la création de la X<sup>e</sup> armée.

Le 7, la brigade de fusiliers-marins, qui devait s'illustrer sur l'Yser, s'embarque en sept trains à Villetaneuse et Saint-Denis pour

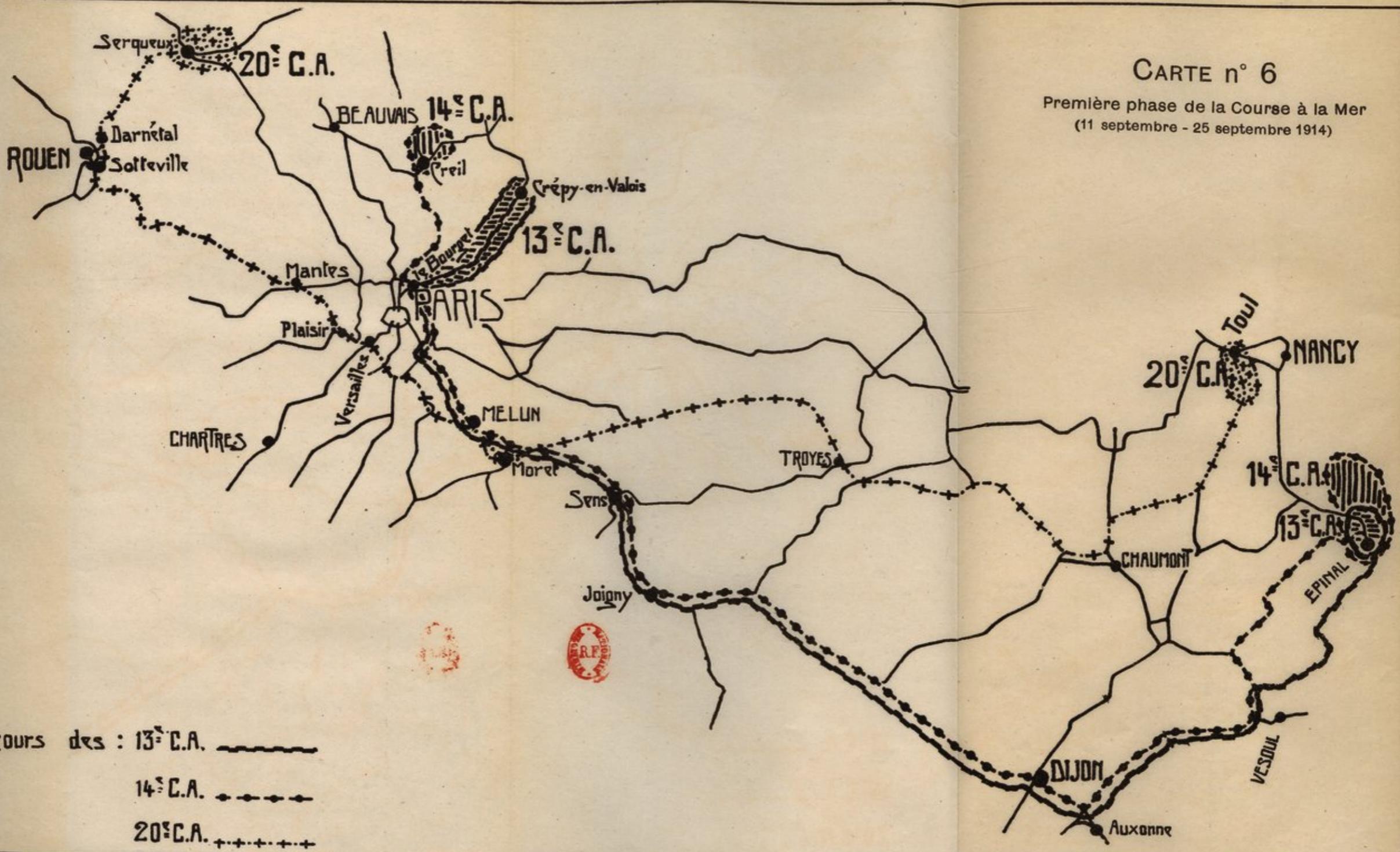
Dunkerque par Pontoise, Creil, Amiens, Boulogne; elle continuera le 8 sur Anvers, mais devra s'arrêter à Gand, la ligne étant coupée à Lokeren.

C'est vers la même époque que sont transportées dans le Nord les troupes anglaises qui vont se renforcer des divisions indiennes (voir II<sup>e</sup> partie).

Voici le commencement de la bataille de l'Yser. Aussi, du 18 au 31 octobre, la 42<sup>e</sup> division d'infanterie (Grossetti) est-elle transportée en 36 trains d'Épernay à Furnes par Noisy, Pantin, Creil, Amiens, Calais et Dunkerque. Elle va constituer le D. A. B. (détachement d'armée de Belgique) avec le 9<sup>e</sup> corps d'armée, amené de Châlons entre le 20 et le 25, la brigade de fusiliers-marins et les unités territoriales qui sont déjà sur place. Il s'y joindra, à la fin du mois, des éléments du 32<sup>e</sup> corps et de la 38<sup>e</sup> division d'infanterie. A sa gauche, dans la région Bailleul-Hazebrouck, sont amenés tous les régiments de cavalerie de corps des I<sup>re</sup>, III<sup>e</sup>, IV<sup>e</sup>, V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> armées, le 16<sup>e</sup> corps d'armée (fin octobre), la 11<sup>e</sup> division d'infanterie, dix bataillons de chasseurs, une brigade marocaine, plus divers éléments représentant dix-huit bataillons (1<sup>er</sup> au 14 novembre).

« Ce mouvement, écrit M. Javary, est mesuré par 2.169 trains de troupe qui ont fait la noria sur la ligne du littoral au prix d'une série de tours de force comme, par exemple, le passage sans sourcilier sur des tabliers métalliques à moitié coupés par des explosions maladroites et dont nous avons enrobé en hâte les blessures dans des masses de béton, ou encore sur des tabliers métalliques voilés par l'explosion incomplète d'une de leurs culées que nous n'avons pas eu le temps de redresser et sur lesquels la voie a été rétablie horizontalement par des traverses empilées sur le tablier voilé de manière à en rattraper le gauchissement. »

**Autres transports.** A la fin de septembre, l'opération des Allemands contre Saint-Mihiel donne lieu à des mouvements de moindre envergure. Les 20 et 21 septembre, l'infanterie et le génie du 8<sup>e</sup> corps d'armée sont embarqués à Saint-Mihiel à destination de Sainte-Menehould par Lérouville et Revigny, en 32 trains; le 23, ces éléments se réembarquent à Sainte-Menehould et sont ramenés à Lérouville en 26 trains. Sont ensuite transportées, les 25 et 26, une division de réserve de Charmes à Toul par Darnieulles, Mirecourt, Pont-Saint-Vincent, soit 10 trains; le 28 et le 29, la brigade active de Belfort et Champagny, dans la région de Pont-Saint-Vincent, soit 6 trains.



CARTE n° 6

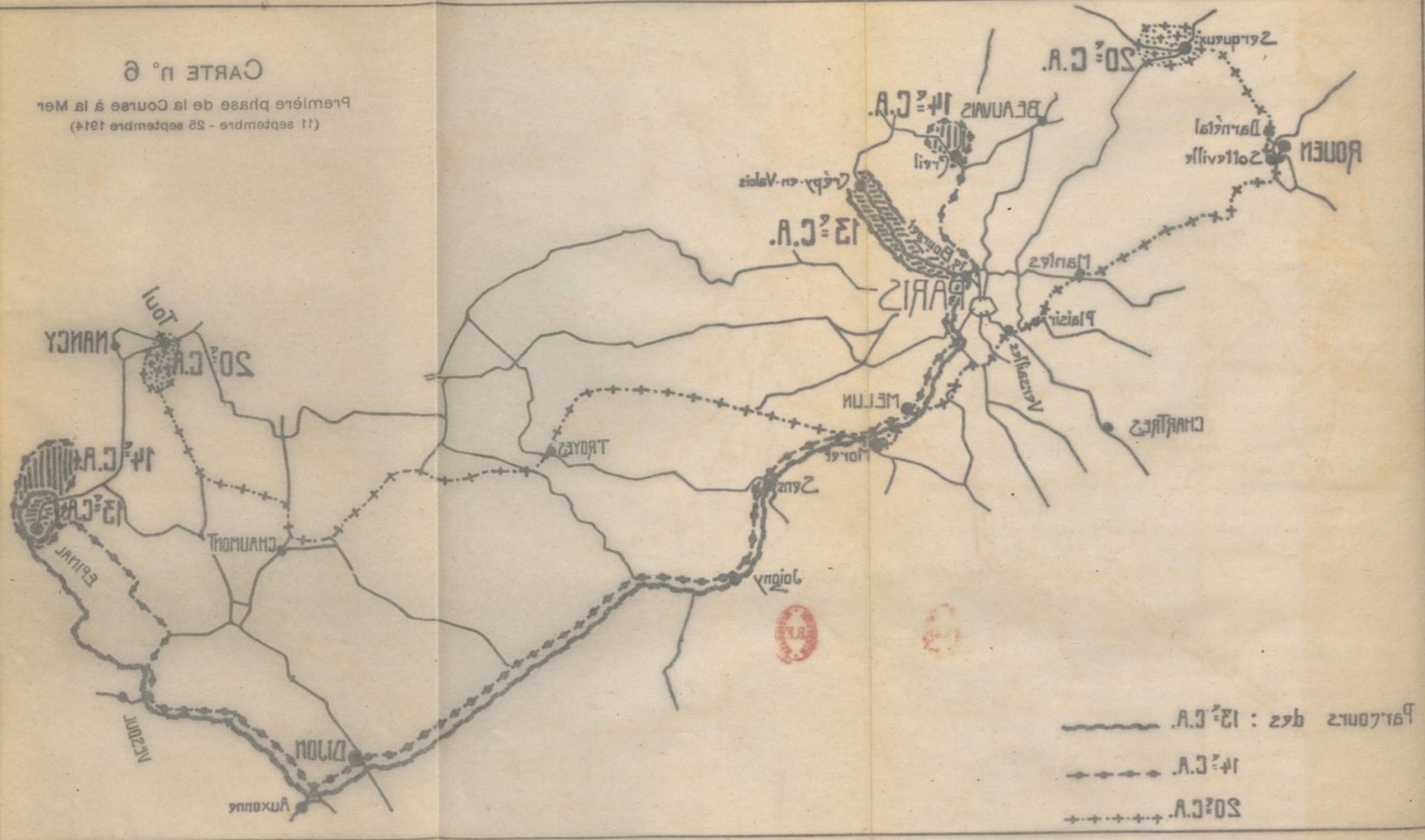
Première phase de la Course à la Mer  
(11 septembre - 25 septembre 1914)

Parcours des : 13<sup>e</sup> C.A. ———  
 14<sup>e</sup> C.A. - - - - -  
 20<sup>e</sup> C.A. . . . . .



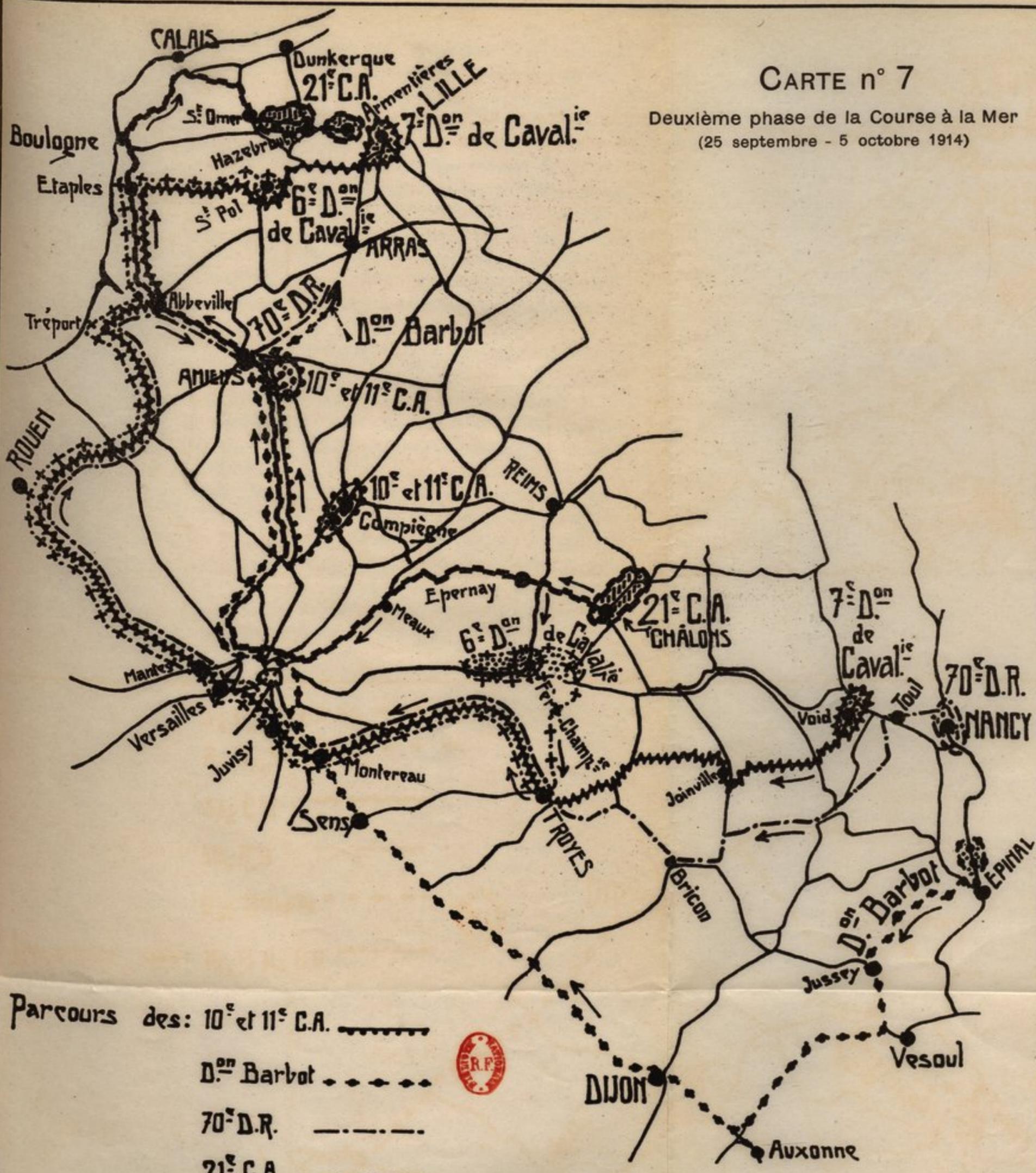
CARTE n° 6

Première phase de la Course à la Mer  
(11 septembre - 25 septembre 1914)



# CARTE n° 7

Deuxième phase de la Course à la Mer  
(25 septembre - 5 octobre 1914)



- Parcours des: 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> C.A. .....  
 D.<sup>on</sup> Barbot - - - - -  
 70<sup>e</sup> D.R. - - - - -  
 21<sup>e</sup> C.A. - - - - -  
 6<sup>e</sup> D.<sup>on</sup> de Cavalie +.+.+.+  
 7<sup>e</sup> D.<sup>on</sup> de Cavalie ~~~~~

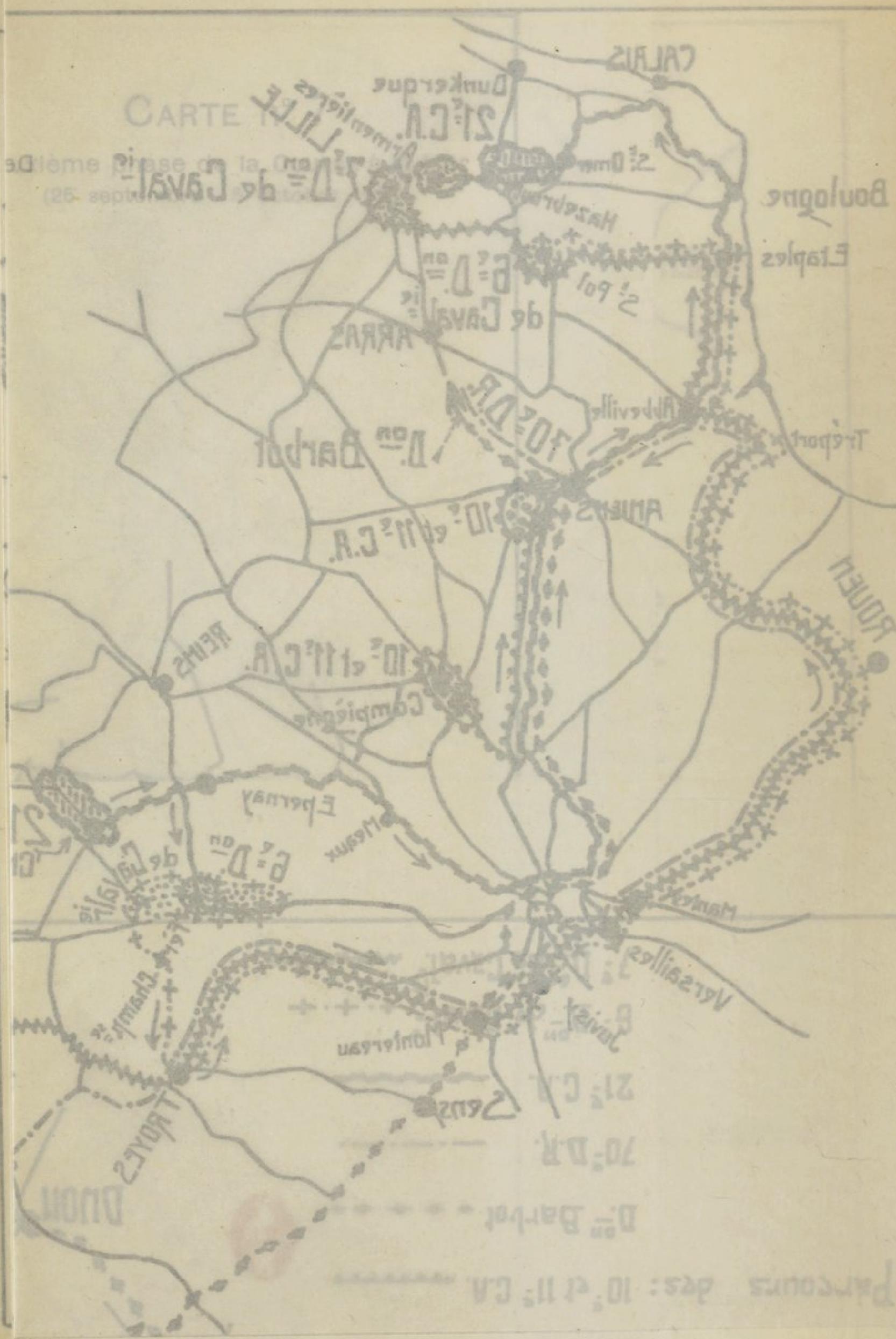
CARTE n° 7  
 Deuxième phase de la Course à la Mer  
 (25 septembre - 5 octobre 1914)



Parcours des : 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> C.A.  
 D.<sup>no</sup> Barbot  
 70<sup>e</sup> D.R.  
 21<sup>e</sup> C.A.  
 8<sup>e</sup> D.<sup>no</sup> de Cavalerie  
 7<sup>e</sup> D.<sup>no</sup> de Cavalerie



Vosges  
 DION  
 Vesoul



CARTE

ST. C.A. Arras  
D. de Cavalie  
2e Div. Cavalie

Boulogne

Elaples

ARRAS

Abbeville

Tripont

D. de Barbot

AMIENS

ROUEN

REIMS

10e et 11e C.A.

Compiegne

Epernay

B. de Cavalie

Meaux

VERSAILLES

Fontenay

21e C.A.

2e Div.

70e D.R.

TROYES

D. de Barbot

DIJON

Parcours des: 10e et 11e C.A.

Signalons en outre les transports qui, en octobre et novembre, amènent des troupes destinées à remplacer en ligne l'armée anglaise.

\*  
\*\*

### **Évacuation des populations.**

Les transports dont nous venons de parler ont leur point d'aboutissement au front ou à proximité du front. C'est du front, au contraire, que partent les trains emmenant les populations qui fuient la bataille ou que l'on évacue. En septembre, les évacuations avaient présenté une intensité relative et une portée limitée, les populations ayant naturellement tendance à s'éloigner le moins possible de leurs foyers, qu'elles espéraient regagner dans un court délai.

Les évacuations sont surtout intenses en octobre; elles atteignent leur maximum dans les derniers jours de ce mois; 42.600 réfugiés sont évacués en six jours; sept trains se placent dans la seule journée du 29. C'est que maintenant les réfugiés s'écartent d'eux-mêmes de la ligne de feu et, d'autre part, le commandement vise à décongestionner la zone des opérations.

Les premiers transports s'étaient effectués, tantôt à la demande des intéressés affluant aux gares, tantôt à la requête des autorités civiles, tantôt, enfin, sur l'ordre de l'autorité militaire. Un contact s'établit promptement entre les diverses autorités d'une part, le service militaire des chemins de fer et le service maritime des ports du Nord d'autre part, en vue d'une organisation susceptible de répondre, dans les meilleures conditions possibles, à des besoins très variables, souvent considérables.

Par ailleurs, les instructions du général en chef vinrent fixer les directives suivant lesquelles put s'élaborer un plan général d'évacuation. Ce plan dut s'adapter lui-même à des conditions militaires qui changeaient sans cesse (opérations actives nécessitant des transports intenses de troupes et limitant, par suite, les possibilités d'évacuation), à des circonstances maritimes qui obligeaient à suspendre provisoirement les transports par mer au départ des ports; néanmoins, on peut dire que, dans l'ensemble, il a été suivi et réalisé.

En ce qui concerne la zone au nord d'Amiens, le mouvement est réglé par la délégation de la Commission de réseau du Nord qui fonctionne à Calais. En octobre, les évacuations s'effectuent en principe par voie ferrée sur Calais et de là par mer sur La Pallice, avec escale au Havre. En cas d'insuffisance de bateaux, le transport a lieu par fer de Calais sur Rouen ou sur Amiens.

Chaque jour, un « plan d'évacuation » pour le lendemain est établi par la délégation de Calais. Tout envoi est annoncé par télégramme au Directeur des chemins de fer, à l'Etat-Major de l'Armée, 4<sup>e</sup> Bureau, et au préfet du département destinataire.

Des dépôts de vivres sont organisés dans certaines gares de groupement; le 26 octobre, les régulatrices dirigent 4.000 rations sur chacune des gares de Houdain, Saint-Pol, Tincques, Béthune et 5.000 sur Amiens. Les autorités civiles sont invitées, d'autre part, à pourvoir tout réfugié d'un jour de vivres au moment de son embarquement.

Les gares, où siègent les infirmeries de gare ou des œuvres de secours, sont régulièrement avisées en particulier et assurent un complément d'alimentation au passage; c'est le cas pour Abbeville, Amiens, Serqueux.

Il est fait usage, en principe, de trains spéciaux, composés, autant que possible, de voitures chauffées. Toutefois, un certain nombre de trains de matériel vide doivent être utilisés. Il arrive fréquemment, d'ailleurs, que les effectifs réels dépassent considérablement ceux qui sont annoncés. Aussi, en raison de l'affluence des réfugiés, les évacuations se font-elles sans distinction de Belges ou de Français.

A partir de novembre, toutes les évacuations doivent s'effectuer par mer sur La Pallice. D'ailleurs, elles ne présentent plus la même importance, sauf au moment où l'autorité militaire fait évacuer la Flandre belge et lors du bombardement de Dunkerque par la pièce à longue portée, qui provoqua le départ de 10.000 personnes entre le 29 avril et le 2 mai 1915.

\*  
\*\*

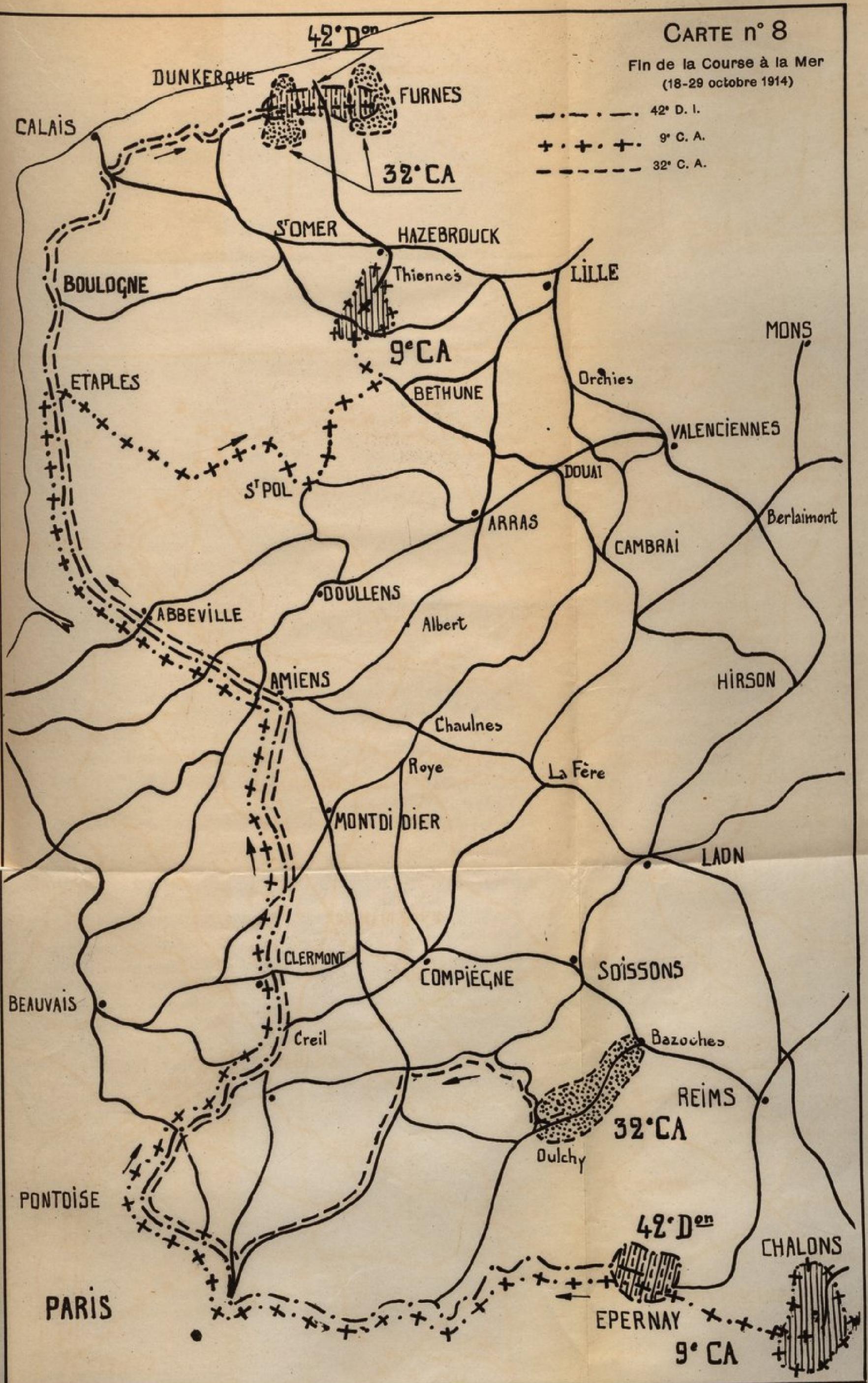
**Résumé.** On a pu toucher du doigt l'effort considérable que les réseaux du Nord et de l'Est, surtout le premier, ont fourni dans les circonstances les plus difficiles. S'il a été obtenu, c'est grâce au dévouement du personnel des Compagnies, à l'activité déployée par les sapeurs de chemins de fer, à la stricte surveillance exercée sur les lignes et les ouvrages d'art, enfin aux dispositions prises par les Commissions de réseau intéressées et les organes dont elles dépendaient.

---

CARTE n° 8

Fin de la Course à la Mer  
(18-29 octobre 1914)

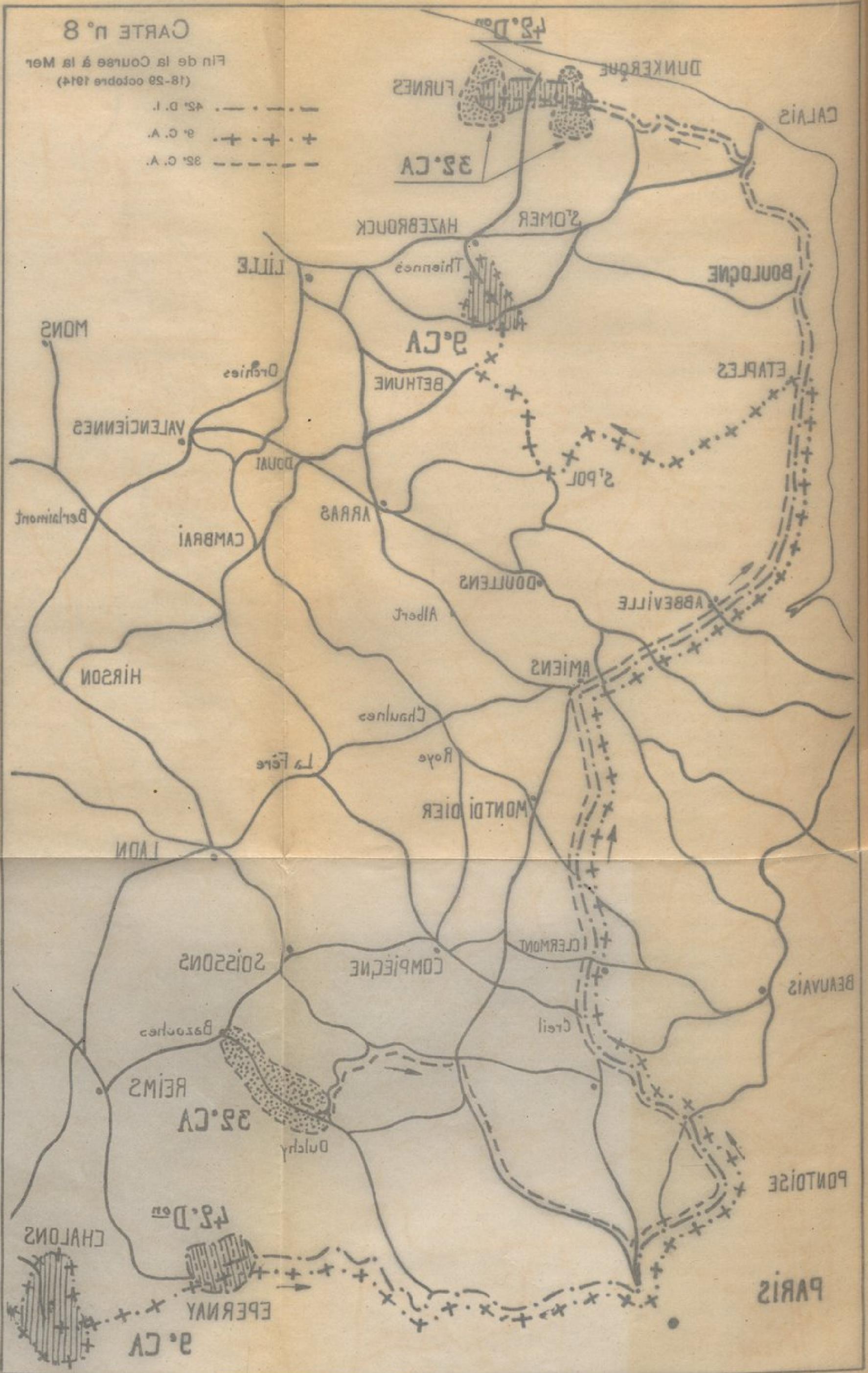
- . - . - . 42° D. I.
- + . + . + . 9° C. A.
- - - - - 32° C. A.



CARTE n° 8

Fin de la Course à la Mer  
(18-20 octobre 1914)

- 32. C. A.
- + + + 31. C. A.
- 42. D. I.



PARIS

PONTOISE

BEAUVAIS

CLERMONT

MONTE-DIER

ROYE

CHARLES

ALBERT

DOULLENS

ARRAS

DOUAI

CAMBRAI

VALENCIENNES

MONS

BOULOGNE

HAZEBROUCK

2<sup>OMER</sup>

32. C. A.

FURNESS

DUNKERQUE

CALAIS

ETAPLES

2<sup>1</sup> POL

ABBEVILLE

AMIENS

HIRSON

SOISSONS

COMPIEGNE

REIMS

32. C. A.

DULHY

42. D. I.

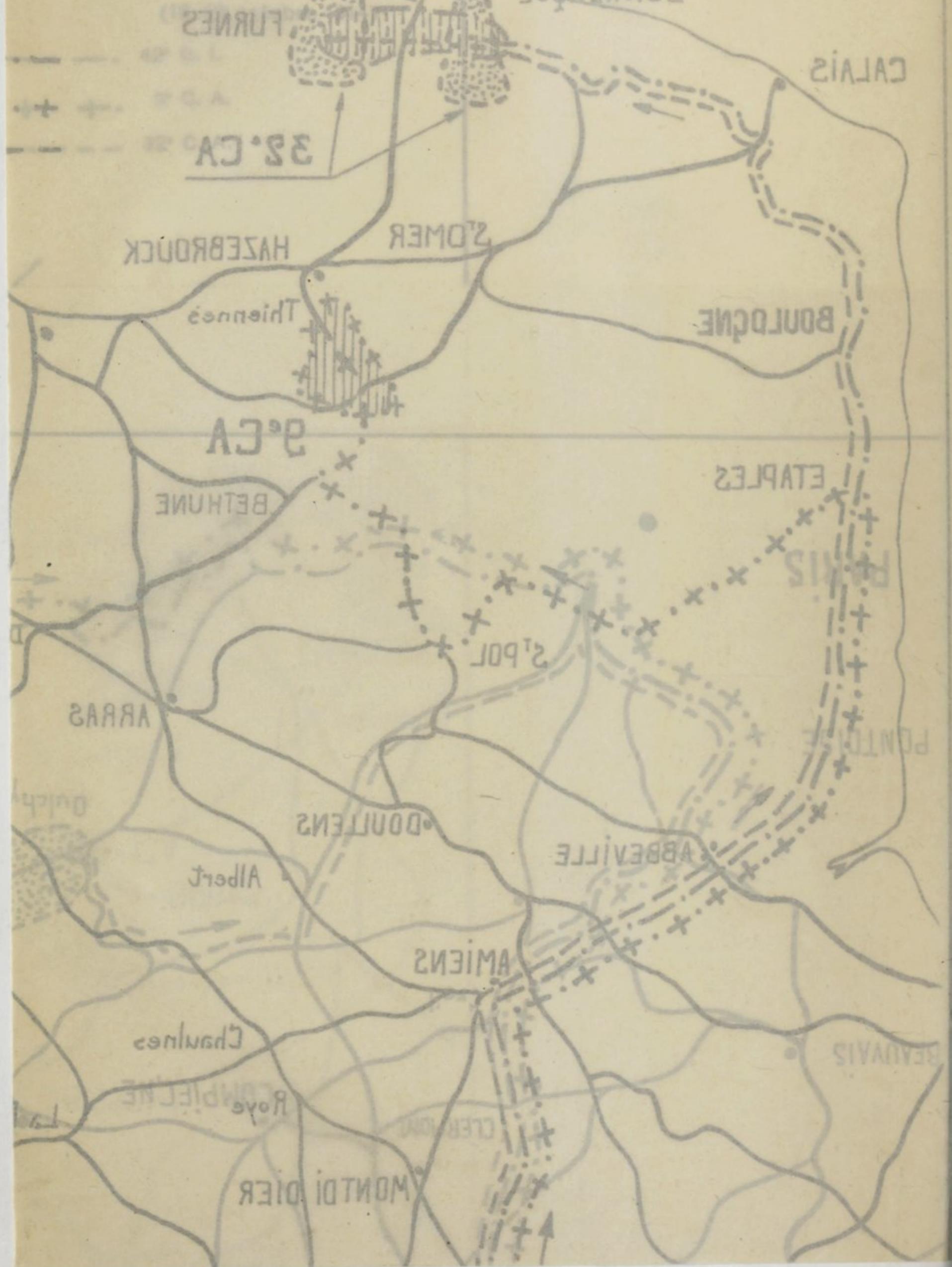
CHALONS

31. C. A.

EPERNAY

CARTE N° 12.000

Fin de la Course à la Mer



FURNES

DUNKERQUE

CALAIS

35. CA

HAZEBROUCK

2. OMER

BOULOGNE

Thiennes

3. CA

BETHUNE

ETAPLES

PARIS

2. POL

ARRAS

PONTREUIL

DOULLENS

ABBEVILLE

Albert

AMIENS

BEAUVAIS

Charlues

ROYE

CLERBON

MONTE-DIER

DEUXIÈME PÉRIODE

**LA GUERRE DE TRANCHÉES**

---

CHAPITRE VII

**LE CHEMIN DE FER ORGANE DE RAVITAILLEMENT**

Ravitaillement des armées du Nord, du Nord-Est et d'Italie. — Ravitaillement de l'armée d'Orient. — Poste et colis postaux.

Avant tout, quelles que soient les difficultés résultant, soit de l'ennemi, soit des circonstances, il faut que les armées reçoivent des vivres, des vêtements, des harnachements, des munitions, de l'essence pour les autos et les avions, le matériel indispensable pour protéger contre les bombardements, les renforts pour combler les pertes, la poste enfin qui, apportant à chaque homme des nouvelles de son foyer, contribue au maintien de son moral.

Ces transports se sont faits suivant une méthode différente pour les armées opérant en France ou en Italie et pour l'armée d'Orient. Cependant, en ce qui concerne la poste et les colis postaux, des règles analogues ont été suivies dans tous les cas.

Nous sommes ainsi amenés à étudier séparément :

A. — Le ravitaillement des armées du Nord et du Nord-Est, étant donné que, pour l'armée française d'Italie, la méthode est la même.

B. — Le ravitaillement de l'armée d'Orient.

C. — La poste et les colis postaux.

**A) LE RAVITAILLEMENT DES ARMÉES DU NORD  
ET DU NORD-EST**

***I. La prévision : les  
lignes de commu-  
nication.***

Les armées sont concentrées; elles ont vécu jusqu'à ce moment à l'aide de trains journaliers de vivres provenant des stations-magasins et prévus en même temps

que les transports de concentration; elles ont été éventuellement

ravitillées en munitions par les marches facultatives réservées à cet effet.

Mais les opérations commencent; la consommation en vivres, en munitions et en matériel de toute nature va s'accroître en même temps que les groupements des grandes unités sur le front seront appelés à varier avec les nécessités de la bataille. Comment le nécessaire sera-t-il amené?

Le ravitaillement s'exécute suivant les lignes de communication. Ces lignes prennent naissance, d'une part, aux gares de rassemblement, qui groupent les envois provenant des dépôts situés sur le territoire de chaque région de corps d'armée; d'autre part aux principaux établissements chargés de ravitailler les armées : stations-magasins, entrepôts de réserve générale de munitions, entrepôts de matériel du génie, du service de santé, de l'aéronautique. Elles aboutissent à une gare régulatrice, chargée de constituer les trains de ravitaillement suivant les besoins de l'armée et de les diriger jusqu'aux gares de ravitaillement fixées par entente entre la Commission régulatrice et le commandant de l'armée ou le directeur des étapes et des services.

Aux gares de ravitaillement, des convois hippomobiles ou automobiles viennent en prendre livraison; au début de la campagne, les convois automobiles étaient réservés à peu près uniquement pour le transport de la viande fraîche.

**Les régulatrices.** L'organe essentiel du ravitaillement des armées est donc la régulatrice de communication. Tous les autres, qu'ils s'appellent stations-magasins, entrepôts de réserve générale ou simplement entrepôts, ne sont en fait que des magasins reliés à la voie ferrée, contenant du matériel destiné aux armées et affectés à telle ou telle régulatrice suivant ses besoins et l'effectif qu'elle ravitaille.

Pour faire face aux demandes imprévues, on disposait en permanence, à la régulatrice, d'un jour de vivres pour l'effectif à ravitailler normalement, d'un échelon de grand parc d'artillerie, d'un peu de matériel du service de santé, d'un peu de matériel du génie, c'est-à-dire quelques outils et quelques explosifs. Une partie du jour de vivres et une partie des munitions étaient sur wagons et constituaient les en-cas mobiles.

Un quai ou chantier desservait l'entrepôt de bétail.

Enfin la Commission régulatrice disposait de moyens de traction et d'un petit parc de matériel roulant.

De grandes gares comme Gray, Besançon, Laon, Reims, Châlons-sur-Marne, Troyes, Is-sur-Tille, pourvues d'un faisceau de formation de trains et de voies de garages nombreuses, répondaient très suffisamment à ce but avec leurs installations du temps de paix; aucun aménagement spécial n'avait paru nécessaire, si ce n'est pour les libérer de tout service commercial. Le nombre de wagons des en-cas mobiles ou des trains sanitaires ne dépassait pas quelques centaines et n'exigeait pas de garages plus importants que ceux qui existaient.

L'hypothèse envisagée était, en effet, celle d'une guerre de mouvement, avec un train de vivres par jour et par corps d'armée (140 tonnes environ), des trains de munitions et des trains sanitaires en nombre variable, mais seulement au moment de la bataille. Quant au ravitaillement en matériel, et plus spécialement en matériel du génie, on estimait qu'il n'emploierait qu'un petit nombre de wagons et n'aurait qu'un caractère éventuel.

C'est ainsi que se sont passés les deux premiers mois de la guerre; d'ailleurs, avec le repli des régulatrices qui a précédé la bataille de la Marne, puis, à la suite de la victoire, avec le report en avant de ces régulatrices, on ne pouvait songer à modifier l'organisation. Mais, quand le caractère de la guerre nouvelle apparaît, le problème à résoudre se présente sous un nouvel aspect.

## **II. La guerre nouvelle : son caractère.**

Tout d'abord, on s'aperçoit que la consommation des munitions dépasse ce que les esprits les plus audacieux avaient prévu. C'est que le nombre de canons en ligne est constamment augmenté : nous avons, en 1914, 3.696 canons de 75; à la fin des hostilités, nous en avons 6.555, soit une augmentation de 77 %. Celle de notre artillerie lourde est de 1.943 %; elle passe de 288 pièces à 5.477. Et nous ne parlons pas de l'artillerie de tranchée. Pendant les périodes de combat, dès 1915, c'est 100.000 obus de 75 que l'artillerie consomme par jour. Pour l'offensive de 1918, il en faudra 272.500, soit, du 18 juillet au 11 novembre, 32.700.000, auxquels il convient d'ajouter chaque jour 54.416 obus de 155. En même temps la variété des calibres complique le ravitaillement.

En second lieu, la stabilisation du front entraîne différentes conséquences.

Les travaux d'organisation, qui se sont développés constamment, ont exigé des transports croissants, dont personne n'avait envisagé l'importance. Rondins, bois de mines, piquets, fils de fer, outils, etc., ont représenté un tonnage formidable. Durant l'hiver

1917-1918, il fallait chaque mois 6.000 tonnes de ronce, 1.500 de fils de fer, un million de rondins, 1.500.000 piquets de bois, 30.000 mètres cubes de bois de mine, 55.000 tôles renforcées, 25.000 tôles cintrées, 100.000 mètres cubes de bois de construction, 10.000 tonnes de ciment, 450.000 piquets métalliques, 3.000 tonnes de poutrelles de fer et 8 millions de sacs à terre. A vrai dire, une partie de ces matériaux, sans qu'il soit toujours possible de faire la discrimination exacte, était destinée à améliorer le logement des hommes et des chevaux, qui ne trouvaient pas de cantonnements suffisants et qu'il était impossible de laisser constamment au bivouac.

De plus, en raison des longues immobilités des soldats, il importait de prévoir une alimentation plus variée et un habillement plus chaud. Par exemple, les hommes employés aux postes d'écoute des tranchées, où il est impossible de faire du feu à cause de la proximité de l'ennemi, reçoivent tantôt 200 grammes de saucisson, tantôt 150 grammes de sardines à l'huile ou 250 grammes de thon mariné, sans parler de 250 grammes de fromage (gruyère, hollandaise, chester, roquefort ou parmesan). Pour nous borner au liquide, chaque poilu du front, au cours de la guerre, a reçu de l'ordinaire environ 750 litres de vin, soit trois barriques et plus. Et le nombre des poilus se chiffrait par millions!

D'autre part, à la veille de l'hiver 1916, par exemple, on distribuait à chaque homme deux couvertures, un tricot ou chandail, trois chemises de flanelle, deux caleçons de tricot ou flanelle, deux paires de chaussettes de laine, un cache-nez, enfin une paire de gants ou moufles à pouce séparé. Il s'y ajoutait, pour une certaine partie de l'effectif, des chapes en peau de mouton ou en étoffe imperméable, matelassées en laine, des bottes ou bas de tranchée, des sabots et sabots-galoches avec chaussons, sans parler des chaussons à neige et des passe-montagnes distribués aux troupes des Vosges.

En troisième lieu, le développement du service automobile, passé de 600 véhicules à la fin d'août 1914 à 92.000 en novembre 1918, entraîne une usure rapide des routes, d'où la nécessité d'amener constamment des matériaux d'empierrement.

Ajoutons, enfin, la progression constante des effectifs de l'armée française et de l'armée britannique; par rapport à l'effectif d'août 1914, elles arrivent à avoir, la première deux fois plus d'hommes, la seconde dix fois plus. Que sera-ce lors du débarquement des troupes américaines?

Les conséquences de cette situation sont les suivantes.

**Extension des  
régulatrices.**

Les régulatrices, telles qu'elles avaient été prévues, deviennent manifestement insuffisantes, d'autant plus que le travail de formation des trains y est chaque jour plus compliqué : au lieu du train de vivres type, ne portant que du pain, de l'avoine et des petits vivres, on est entré dans la voie des alimentations variées; au lieu de trois calibres du début, les trains de munitions deviennent de véritables musées de projectiles. Pour le ravitaillement en vivres, la variété avait été portée à un point tel que, le 3 mai 1918, le commandement doit revenir à la rame type.

Aussi la concentration de tous les services de la régulatrice dans une même gare est-elle bientôt chose impossible, et leur dispersion dans les gares annexes devient souvent une nécessité inéluctable.

Prenons comme exemple la régulatrice d'Is-sur-Tille. A la gare où siège la Commission régulatrice ne sont maintenus que le service de l'intendance (moins le parc de bétail) et le Trésor et postes; l'échelon d'artillerie est à Merrey, la première réserve de matériel du génie à Andilly, le service de santé à Neufchâteau, le parc de bétail à Bourmont, la première réserve d'aviation à Gondrecourt.

Malgré cette disposition, les installations existantes des gares deviennent elles-mêmes rapidement insuffisantes; d'autre part, la reprise du trafic commercial exige qu'on rende aux transports économiques une part équitable des moyens d'action des réseaux et notamment les voies du service local. Il faut donc créer de toutes pièces baraquements et entrepôts; il faut construire de nouvelles voies partout où le besoin s'en fait sentir. Mais, d'une façon générale, les gares étaient peu extensibles et on doit recourir sans cesse à de nouvelles annexes.

Pendant l'année 1915 et au début de 1916 sont agrandies les régulatrices de Besançon, d'Is-sur-Tille, du Bourget, de Creil et de Sotteville; d'autre part, Besançon est soulagée par la construction du faisceau de Franois, Troyes doublé par la construction de La Chapelle-Saint-Luc, Sotteville allégé par Saint-Etienne-du-Rouvray. Puis des annexes avancées sont établies à Chavelot, près d'Epinal, pour Gray, à Revigny, pour Saint-Dizier, à Coolus et Châlons pour Troyes, à Longueau et Boves pour Creil. Enfin l'établissement des faisceaux de Brienne, de Sommesous, de Monchel, près de Montdidier, de Saint-Pol, améliore la circulation dans des sections qui offrent peu de moyens de garage, et évite l'embouteillage des régulatrices. Autour de certains de ces faisceaux ou dans leur voisinage sont aménagés des voies desservant de vastes surfaces de stockage

(artillerie, génie, santé), qui permettent d'avoir, dans la zone d'action directe de la G. R., des ressources immédiatement disponibles.

Au cours de 1916, l'offensive allemande contre Verdun entraîne de constantes améliorations à Saint-Dizier et à son antenne Revigny. Entre le 31 mars et le 26 juillet, la gare de Saint-Dizier est agrandie de 14.000 mètres de voie et d'un dépôt pour quarante machines. A Revigny, l'on pose douze kilomètres de voies nouvelles.

Ultérieurement, on en viendra à construire de toutes pièces une nouvelle régulatrice, Connantre, sur le réseau de l'Est, entre Sézanne et Fère-Champenoise; elle commence à fonctionner en février 1917. On trouvera au chapitre relatif à l'offensive de l'Aisne quelques détails touchant cette gare, où sont mises en pratique les idées nouvelles sur l'organisation des régulatrices.

***Les régulatrices et le front. La voie métrique.***

D'autre part, pour transporter le ravitaillement des gares régulatrices aux armées, les moyens employés antérieurement ne suffisaient plus.

On commence par augmenter le nombre des gares de ravitaillement et par agrandir et améliorer celles qui sont choisies à cet effet; la chose est possible, puisque, du fait de l'immobilisation du front, les régulatrices sont devenues stables. Le système permet en même temps de disposer d'un plus grand nombre de points où des troupes pourront être embarquées ou débarquées, sans compter que le personnel, au lieu d'accompagner les trains de ravitaillement, peut désormais être laissé à demeure dans les gares, d'où économie d'officiers et d'hommes, auxquels est imposée néanmoins une fatigue moindre.

La voie normale appelle même à son secours les chemins de fer à voie étroite, à voie métrique, par exemple dans les Flandres.

Entre les voies normales Hazebrouck - Ypres et Dunkerque - Furnes, toutes deux à voie unique, il n'y avait pas de voie normale réunissant les réseaux ferrés belges et français.

Par contre, dans cette zone, de part et d'autre de la frontière, existent d'importants réseaux de voie ferrée d'un mètre qui n'ont aucun lien entre eux; d'ailleurs le matériel des vicinaux belges et des chemins de fer des Flandres ne peut circuler indifféremment sur l'un ou l'autre des réseaux.

On mit à profit ces voies ferrées pour le ravitaillement des troupes. On commença par les relier au moyen de deux raccordements établis, l'un en janvier 1915, l'autre en octobre 1915. En même

temps, les lignes belges furent améliorées. Un nouveau matériel roulant, en provenance du réseau des Charentes et circulant sur les deux réseaux, fut envoyé pour assurer les ravitaillements des troupes françaises.

Enfin, en décembre 1915, la 10<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne recevait le soin de l'exploitation, assurée jusque-là par trois compagnies différentes, dont l'une était défaillante; un horaire de vingt-quatre marches était mis immédiatement en vigueur et l'amélioration des lignes téléphoniques poussée activement. Cette prise de possession par la 10<sup>e</sup> section permit d'obtenir une exploitation plus intensive et plus régulière. Elle souleva néanmoins de la part des concessionnaires de très vives protestations.

L'organisation fut complétée, en février 1916, par la construction, à Esquelbecq, d'une gare de transbordement très importante.

**La voie de 0<sup>m</sup> 60.** Mais, des gares de ravitaillement, comment transporter à pied-d'œuvre les vivres, les munitions, les fils de fer? Les voitures hippomobiles ou automobiles auraient une charge trop lourde. D'ailleurs, les difficultés du terrain ne leur permettraient pas d'aller jusqu'à la ligne de feu.

La voie normale a pour organe de distribution, non seulement la voie de 1 mètre, mais la voie de 0 m. 60, elle-même prolongée dans les boyaux par la voie de 0 m. 40. Malheureusement, on n'avait prévu l'emploi de ce matériel — nous entendons le matériel de 0 m. 60 — que pour l'attaque et la défense des places; aussi aucune unité n'était-elle préparée à la construction et à l'exploitation des voies de 0 m. 60; quant au matériel, il se réduisait à la dotation des places fortes, c'est-à-dire, pour chaque place, une centaine de kilomètres de voie en stock et environ vingt locomotives et cent cinquante wagons. On dut à la fois recruter et former un personnel de direction et d'exécution, créer et mettre en œuvre un matériel fixe et roulant que l'industrie nationale était impuissante à produire par ses seuls moyens et pour lequel il fut fait un large appel à l'étranger. C'est dire que la voie de 0 m. 60 ne commença à jouer un rôle un peu important qu'en 1915, lors de l'offensive de Champagne.

**Les câbles transbor-  
deurs.**

D'ailleurs, dans les régions montagneuses, comme les Vosges, où des unités assez nombreuses devaient prendre part aux opérations projetées, la voie de 0 m. 60, non plus que les autres

moyens, ne pouvait être d'un grand rendement. On eut donc recours à un plan incliné (du Rudlin au Gazon de Faing) et à des câbles transbordeurs, qui furent installés par les sapeurs de chemins de fer du Valtin au Gazon Martin, puis au Daren See, de Retournemer à la Basse-Wurmsa, avec relai au Hohneck et au lac de Schiesstroth, de Kruth à Breitfirst, de Taye par-dessus le col de Bussang à Urbeis. La différence de niveau la plus considérable était 600 mètres pour le câble Kruth-Breitfirst. Notons que la station de départ du câble Taye-Urbeis était réunie à la gare de Bussang par un embranchement à voie normale de 1.600 mètres et la station d'arrivée à celle de Wesserling par une ligne à voie normale de 3.825 mètres comportant six ouvrages d'art. Les câbles avaient une longueur totale de 17.143 mètres.

Malheureusement, ces engins étaient, en temps de paix, fabriqués presque uniquement par des maisons étrangères. On dut avoir recours, pour la presque totalité, à des matériaux de réquisition provenant d'installations disparates et résoudre un problème assez délicat consistant à appliquer au terrain un matériel donné au lieu de choisir le matériel convenant au terrain.

Néanmoins l'exploitation, confiée à des sections de chemins de fer de campagne, a toujours transporté le tonnage nécessaire. Le câble de Bussang a, en outre, assuré un service commercial important.

Pour apprécier les avantages des câbles, il faut se souvenir que, en montagne, les transports se font par mulets et qu'un mulet porte 100 kilos tous les deux jours. En 1916, le câble du Valtin a transporté 5.795 tonnes, soit en moyenne 36 tonnes par jour. Pour le remplacer, il aurait fallu 320 mulets et leurs 320 conducteurs.

#### ***Variation des effectifs sur un point.***

Là ne sont pas les seules difficultés que crée, au point de vue du ravitaillement, la situation nouvelle.

Etant donné les forces que le commandement doit amener sur certains points du front en vue d'une offensive, l'effectif à ravitailler par une régulatrice peut, en quelques jours, varier du simple au triple. Pendant l'offensive de Champagne, la régulatrice de Troyes ravitaillera 820.000 hommes et 290.000 chevaux. Les seuls renforts s'élèveront à 1.067 officiers, 107.943 hommes et 18.733 chevaux. La consommation d'artillerie varie également du simple au décuple ou davantage, suivant les périodes normales ou celles d'opérations actives.

De là deux conséquences : d'abord la dotation en matériel d'une gare régulatrice sera, suivant les cas, trop large, d'où immobilisation inutile de machines et de wagons, ou insuffisante, ce qui entraîne un appel au réseau. Dans ces conditions, on décide de rendre aux Commissions de réseau la totalité de leurs ressources, à charge pour elles de satisfaire aux besoins des régulatrices.

Surtout les capacités du réseau ferré ne permettraient pas d'amener assez vite de l'intérieur, au moment du besoin, les approvisionnements nécessaires sur un point déterminé. C'est ainsi que l'on fut amené à créer de vastes stockages en des points judicieusement choisis du réseau des armées.

### *Les gares de munitions.*

On pare d'abord aux besoins les plus pressants et l'on crée, dans la zone des armées, de grandes gares disposant de hangars pour l'emmagasiner des projectiles et de vastes garages pour le stationnement et le remaniement des en-cas mobiles de munitions à la disposition immédiate du commandant en chef.

Pendant l'hiver 1915-1916, trois grandes installations de cette nature furent créées, à Vaivre (près de Vesoul) pour la partie Est du front, à Brienne pour les armées du Centre, à Formerie (ligne Rouen-Amiens) pour les armées du Nord.

Ces emplacements, faciles à desservir, étaient à une distance suffisante du front pour ne pas être exposés à des incursions aériennes constantes.

Bien que le terrain ait imposé des dispositions un peu différentes pour chacune de ces grandes gares, elles comprennent essentiellement deux quais parallèles de 680 mètres de longueur sur 20 de largeur, sur lesquels sont construits six hangars de 200 mètres sur 16 mètres placés à la même hauteur à raison de trois par quai. A l'intérieur des hangars, un réseau de voie de 0 m. 40 permet de charger rapidement les projectiles.

Les quais sont encadrés extérieurement et intérieurement par une voie de chargement; une voie de circulation se trouve entre les deux voies de chargement intérieures; deux voies de circulation encadrent extérieurement les voies de chargement. Toutes ces voies sont reliées par des jonctions qui permettent la desserte de chaque hangar indépendamment des voisins. Ces jonctions sont elles-mêmes reliées tant aux voies principales qu'à un faisceau de formation et de stationnement ayant depuis neuf voies de 500 mètres à Formerie

jusqu'à vingt voies à Brienne; ce faisceau était également relié directement aux voies principales.

A 1.000 mètres s'élevait un dépôt de grenades comprenant des hangars de 20 mètres sur 10 mètres en nombre variable, isolés par des parados et desservis par un raccordement relié au faisceau.

Ces gares pouvaient donc se suffire à elles-mêmes; elles avaient l'avantage de permettre le chargement rapide et simultané de 2.400 wagons et, en outre, le stationnement de 500 à 1.000 wagons.

Par contre, elles présentaient une concentration de munitions qui pouvait comporter de graves dangers en cas d'attaques aériennes. Lorsque celles-ci devinrent plus audacieuses et s'enfoncèrent plus profondément vers l'intérieur, on dut recourir à une dispersion plus grande des hangars. C'est ainsi, par exemple, que s'explique la construction de dépôt de Mitry-Claye, pendant l'hiver 1916-1917, avec ses voies en éventail et ses magasins isolés les uns des autres.

Telles quelles, les trois gares de munitions de Vaivre, Brienne et Formerie ont rendu de grands services pendant les opérations de 1916, mais leur construction a exigé la mise en œuvre d'une importante main-d'œuvre, qui a fait défaut sur d'autres points, et notamment à Verdun.

#### **Gares de ravitaillement.**

En ce qui concerne les vivres, un système analogue est essayé lors de la bataille de la Somme. En février 1917, le général en chef décide de le généraliser. Mais l'offensive de l'Aisne, alors en préparation et pour laquelle sont nécessaires tous les travailleurs disponibles, retarde la réalisation de la mesure jusqu'au mois de mai 1917, pour les zones où de grandes attaques n'ont pas encore eu lieu. A partir de cette date, on organise sur tout le front, à une distance variant entre dix et vingt kilomètres, suivant les secteurs, des gares de ravitaillement complètes, susceptibles d'un débit en rapport avec les besoins.

Elles comprennent un faisceau de voies permettant de garer les trains, si besoin est, un chantier de ravitaillement en vivres, des voies desservant des stockages d'artillerie et du génie. Il s'y ajoutait parfois une voie pour le déchargement des matériaux d'empierrement et un raccordement avec la voie de 0 m. 60.

Pour assurer avec rapidité le déchargement des trains par les unités de travailleurs, la surveillance de plusieurs chantiers voisins était confiée à un commandant d'étapes, dont la principale mission

était d'assurer la libération rapide des wagons et la répartition des travailleurs suivant les besoins du moment.

C'est vers ces gares qu'étaient dirigés les trains de ravitaillement, de composition fixe, qui étaient destinés désormais, non pas à ravitailler les troupes directement, mais à compléter les stocks à un taux suffisant, soit un jour pour les armées stabilisées, deux pour les armées en opérations.

Le nombre de ces gares est assez considérable, vingt-cinq, par exemple, sur le front de la VIII<sup>e</sup> armée, entre le bois de Boucq (ligne de la Woëvre) et Rambervillers.

Des travaux identiques sont exécutés par toutes les armées, dans les parties du front qui n'avaient pas encore été spécialement équipées. Il s'en ajoute d'autres, variables en nature et en importance, suivant le secteur. Comme ils sont faits pour des opérations projetées plus encore que pour le ravitaillement, nous en parlerons à propos de l'équipement du front.

#### *Importance du ravitaillement.*

C'est ainsi qu'il fut possible de subvenir au ravitaillement de six millions de combattants français, belges, anglais, américains, d'un million de chevaux au moins, à l'approvisionnement de dizaines de milliers de pièces de tout calibre, sans parler des armes portatives et des grenades.

En 1914, pour cinq mois, sur le Nord et l'Est, circulent environ 12.000 trains de ravitaillement; le chiffre est porté en 1915 à 65.000, soit 180 par jour; en 1916, à 84.500, 231 par jour en moyenne. En 1917, ralentissement dû aux circonstances : 72.000 trains seulement. Mais, pour les six premiers mois de 1918, on remonte à 45.000 trains, le matériel étant d'ailleurs mieux employé.

Comme on le pense, presque tous ces trains sont formés et expédiés par les réseaux de l'intérieur. C'est ainsi que, en 1917, le P.-O. met en marche 18.000 trains spéciaux. Pour le premier semestre de 1918, le P.-L.-M. en forme 9.806, contre 7.978 dans l'année 1917 tout entière.

Bref, en 1918, on estimait à 1.000 tonnes par jour, soit à deux trains de 50 véhicules, les besoins de tout genre d'une division française engagée dans la bataille. En 1914, les prévisions reposaient sur 70 à 140 tonnes suivant la nature des opérations, soit de 10 à 20 wagons. La comparaison des deux chiffres fait toucher du doigt la progression, que le chemin de fer n'aurait pu suivre, si l'organisation ne s'était calquée sur les besoins.

## B) LE RAVITAILLEMENT DE L'ARMÉE D'ORIENT

**Premier stade :** Mais les événements nous avaient conduits à envoyer une armée en Orient.  
*par mer.*

Tout naturellement, les premiers transports se firent par mer, au départ de Marseille, de Toulon et de l'Algérie (1). L'Italie était encore neutre. D'autre part, la guerre sous-marine n'exerçait pas encore ses ravages en Méditerranée.

**Deuxième stade : pas-  
sage par Tarente.**

La guerre sous-marine, devenue effective en Méditerranée dès le printemps de l'année 1916, atteignit en été et en automne de la même année un développement considérable, mettant l'Etat-major de l'Armée en présence de difficultés vraiment angoissantes.

En vue de diminuer les pertes très élevées que n'auraient pas manqué de causer les sous-marins, il importait de réduire le trajet par mer; aussi une ligne de communication empruntant les voies ferrées de nos alliés italiens et aboutissant à Tarente - Gallipoli fut-elle créée à la fin de décembre 1916.

Elle passait par Modane (exceptionnellement par Vintimille), Gênes, Livourne, Rome, Foggia, Bari, Tarente (point de transit maritime). Au delà de l'Adriatique, elle correspondait à la base d'Itéa, elle-même reliée aux voies ferrées helléniques par la route Itéa-Bralo, œuvre de l'armée française.

Elle devait servir, en principe, aux transports d'une partie du personnel à destination ou en provenance de l'Orient, renforts et permissionnaires à l'aller, permissionnaires au retour.

Elle était pourvue d'installations en conséquence : halte-repas, infirmeries de gare, gîte d'étapes intermédiaires à Livourne, enfin, au terminus de Tarente, un camp de passagers dans la rade intérieure du port.

Quatre marches journalières avaient été réservées sur les chemins de fer italiens, dans le sens de l'aller, deux au départ de Modane et

---

(1) On transporta de Marseille, en 1915 et 1916, environ 4.500 officiers, 125.000 hommes de troupe, 65.000 chevaux et 18 millions de tonnes. De Toulon partaient, durant la même période, environ 2.300 officiers, 75.000 hommes de troupe, 2.000 chevaux, 46.000 tonnes. Les envois d'Algérie consistèrent essentiellement en 600 officiers, 42.000 hommes.

deux au départ de Vintimille, une dans le sens du retour, de Tarente à Gênes, avec bifurcation de ce point soit sur Modane, soit sur Vintimille.

Plus tard, vers le milieu de 1917, on envisagea la possibilité d'utiliser également cette ligne pour le transport des malades et blessés à rapatrier en France. Trois hôpitaux d'évacuation furent créés à cet effet. Mais les torpillages des navires-hôpitaux français en Méditerranée ayant cessé entre temps, on n'eut pas à employer la ligne d'évacuation sanitaire ainsi organisée.

Vers le milieu de 1917 également, on étudia le moyen de restreindre les transports maritimes de matériel en provenance de France par la création à Tarente d'une base pour le ravitaillement de l'A. O. en vivres et matériel. La station-magasin reste à Miramas, qui sera désormais relié à Tarente par quatre marches journalières. L'idée aboutit à la fin de 1917 et les travaux furent entrepris au printemps de 1918. En août de la même année, la base de Tarente - Buffoluto était à peu près constituée.

### *Ligne de communication anglaise.*

De leur côté, pour des raisons analogues à celles qui nous avaient guidés, les Anglais se préoccupaient de ravitailler leurs troupes d'Orient en traversant la France et l'Italie.

Dès le mois de janvier 1917, on étudiait l'organisation d'une base anglaise à Cherbourg et d'une ligne de communication qui devait passer par Mézidon (Halte-repas), La Hutte-Coulombiers (H. R.), Le Mans, Saint-Pierre-des-Corps (H. R.), Saincaize (H. R.), Paray-le-Monial (H. R.), Saint-Germain-au-Mont-d'Or (halte-camp avec stationnement de vingt-quatre heures), Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne (H. R.) et Modane, où elle se soudait à la ligne de communication française sur Tarente. De Cherbourg à Modane, quatre marches par jour étaient réservées, une de personnel, trois de matériel. Des difficultés s'élevaient pour le choix des halte-repas et la nouvelle organisation ne fut mise sur pied que le 8 mai.

De même des difficultés locales retardèrent jusqu'en novembre 1917 la mise en service de la gare de triage que les Anglais construisirent eux-mêmes aux abords de Cherbourg, au sud du port des Flamands, avec du matériel importé d'Angleterre.

En attendant que l'organisation de la ligne Cherbourg - Modane fût sur pied, des transports de personnel eurent lieu du Havre sur Modane, à raison de trois marches par semaine, avec halte-repas à Montereau et Saint-Jean-de-Maurienne, distribution d'eau bouil-

lante pour la préparation du thé à Juvisy et aux Laumes, enfin halte-camp à Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

**Troisième stade : passage par Venise.**

Après l'armistice, les progrès réalisés par l'armée d'Orient rendaient longues et précaires ses relations avec Salonique.

Comme, d'autre part, la Croatie nous était ouverte, la principale ligne de communication, de Modane ou Vintimille, se dirigea sur Milan, Venise, Longatico, Agram, Semlin. Une base fut créée à Fiume.

La ligne de Tarente était employée concurremment pour les besoins des troupes stationnées dans la région de Salonique et pour le rapatriement d'une partie de l'armée.

D'ailleurs, un certain nombre de transports continuaient aussi à être faits par mer; c'est ainsi que, en 1917, 1918 et 1919, on vit partir de Marseille environ 3.600 officiers, 80.000 hommes de troupe, 32.000 chevaux et 600.000 tonnes; de Toulon, la moitié environ.

Un nouvel effort était ainsi imposé aux réseaux français et cette fois sur des lignes transversales Nord-Ouest Sud-Est, alors que c'étaient vers le Nord et le Nord-Est que s'acheminaient jusque-là tous les transports destinés aux armées.

### C) LA POSTE ET LES COLIS POSTAUX

**Règles fixées pour l'envoi des correspondances.**

La question de l'acheminement des correspondances avait préoccupé le commandement. Comme adresse, il était impossible de mentionner une localité, en

raison du secret des opérations et aussi pour éviter d'avoir à faire suivre les correspondances. L'expérience de 1870 avait appris, en effet, que si elles étaient dirigées sur une ville où les destinataires s'étaient trouvés à un moment donné, elles y arrivaient généralement lorsque les troupes auxquelles elles étaient adressées l'avaient quittée depuis longtemps.

On s'était donc appliqué à trouver des règles pratiques et simples : les correspondances devaient être dirigées sur les dépôts des corps, pour les militaires appartenant à un élément mobilisé ou administré par les dits dépôts; sur le Bureau central militaire postal de Marseille (transporté ensuite à Lyon), pour les formations provenant de la Corse ou de l'Afrique; sur le Bureau central militaire

postal de Paris, pour les militaires autres que ceux des deux catégories précédentes.

Ces dispositions étaient résumées dans des affiches qui, aussitôt après la mobilisation, furent placardées dans les mairies et les bureaux de poste, et qui fournissaient tous les renseignements nécessaires.

Les lettres étaient acheminées des dépôts sur les gares de rassemblement, des Bureaux centraux sur les gares régulatrices; dans ces différentes gares se trouvait un bureau postal qui, dans les régulatrices, s'appelait bureau frontière. La gare régulatrice, enfin, les dirigeait sur la gare de ravitaillement de la grande unité, d'où un antique tilbury à un cheval, pouvant contenir au plus cinq ou six sacs de lettres, les amenait au bureau du payeur aux armées, chargé de les remettre aux vaguemestres des unités.

**Difficultés.** Cependant les lettres adressées aux armées n'arrivaient pas ou n'étaient distribuées qu'avec un retard de plusieurs semaines.

C'est que les déplacements de troupes furent plus fréquents et plus rapides qu'on ne l'avait pensé. Or il n'y avait pas d'organisme qui pût communiquer exactement et rapidement les mouvements des troupes aux dépôts, aux gares de rassemblement ou aux bureaux frontières des gares régulatrices. Les difficultés étaient particulièrement graves pour les unités ayant fourni des détachements à plusieurs armées ou corps d'armée, sections de secrétaires d'état-major, d'infirmiers, de commis et ouvriers, escadrons du train, régiments du génie, de télégraphie, d'aérostiers, etc...

De plus, les événements mêmes qui amenaient ces déplacements de troupes exerçaient, d'une autre manière encore, leur répercussion sur l'acheminement des correspondances. Jamais, en effet, les chemins de fer n'eurent à effectuer des transports plus complexes et plus variés.

En outre, brusquement, le 3 août 1914, le Parlement avait étendu à tous les militaires mobilisés la franchise postale, qui n'était prévue que pour les armées en campagne. Résultat : augmentation considérable du nombre des lettres. On prévoyait qu'un dépôt d'infanterie en recevrait deux ou trois mille par jour; il lui en arrivait plus de vingt mille.

Le personnel des dépôts, malgré sa bonne volonté et ce qu'il renfermait souvent de compétences, ne pouvait faire le tri régulièrement et dans le détail, et c'est en vain que les trois postiers de la

gare de rassemblement de chaque corps d'armée ou les douze agents de la gare régulatrice de chaque armée auraient essayé de rectifier le travail. Les bureaux de payeur, malgré les prodiges de dévouement et d'ingéniosité du personnel, étaient incapables de suppléer à l'insuffisance du matériel.

**Les remèdes.** Il fallut peu de temps au 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-Major de l'Armée, de concert avec l'Administration des Postes, pour remédier à ces défauts, c'est-à-dire pour assurer l'acheminement sûr, rapide et régulier des correspondances.

Il fallait, avant tout, créer un organe permettant aux différents échelons postaux d'envoyer les sacs de lettres dans la bonne direction, et cela sans compromettre le secret des opérations. Le soin de fournir tous les renseignements sur les emplacements des troupes et les modifications apportées à ces emplacements est confié à un service nommé « Section de statistique », qui fonctionne à Paris sous la direction d'un officier d'état-major connaissant à fond l'organisation de l'armée. Grâce aux renseignements qui lui sont adressés par le Grand Quartier Général, par les différents bureaux de payeur et par les gares régulatrices, il est tenu soigneusement au courant de la composition des éléments desservis par chaque bureau de payeur et de la répartition de ces bureaux entre les différentes armées.

Du jour où la section de statistique permit d'acheminer sans difficulté toutes les correspondances, il fut possible d'étendre le rôle du Bureau central militaire de Paris, et, par des extensions successives, de lui confier le soin d'acheminer toutes les lettres sans aucune exception adressées au front Nord-Est.

En même temps, les bureaux de payeur étaient dotés de camionnettes et de camions automobiles leur permettant de transporter, avec toute la célérité désirable, les quarante ou quarante-cinq sacs de quarante kilos que leur amenèrent chaque jour les trains de ravitaillement.

**Le secteur.** Enfin, un numéro était attribué à chaque bureau de payeur, auquel, pour plus de simplicité, on donnait le nom de « Secteur postal »; ce « Secteur » n'avait pas de délimitation territoriale; il indiquait simplement, en langage conventionnel, la grande unité desservie par un certain bureau de payeur, que cette unité fût au front ou au repos, au Kemmel, à Lassigny, ou aux Eparges. On pouvait ainsi, dans les wagons-postes même,

commencer à trier la correspondance, précieux avantage, gain de temps inestimable, si l'on songe à l'importance du courrier à destination du front.

**Importance du courrier.** Par le Bureau central militaire transitaient quotidiennement, en octobre 1914, 600.000 lettres et 40.000 paquets seulement; en décembre, il acheminait 1.500.000 lettres et 130.000 paquets; depuis mars 1915 il lui est adressé chaque jour en moyenne : 3.500.000 lettres ordinaires, 300.000 chargements et paquets, 70.000 journaux, 10.000 mandats-cartes et mandats télégraphiques.

Le nombre de lettres est triple de celui qui, en temps normal, est distribué dans Paris; il est égal au nombre des lettres du service intérieur circulant dans la France entière en temps de paix.

On a calculé que ces lettres, mises bout à bout, représenteraient la distance de Paris à Bordeaux; empilées les unes sur les autres, elles dépasseraient de près de 200 mètres les 4.810 mètres du Mont Blanc.

Les 300.000 chargements et paquets représentent un poids de 220.000 kilogrammes, soit 44 wagons et un volume de 600 à 700 mètres cubes. La France entière, même en temps normal, n'en reçoit pas davantage.

Pour transporter aux régulatrices ces lettres et ces paquets, il faut entre deux cents et trois cents wagons par jour.

Ces envois, en effet, ne présentent pas une régularité absolue. Ils atteignent leur maximum en juillet 1915, à la veille de l'envoi régulier en permission. Le Bureau reçoit alors 4.600.000 lettres par jour; en août et en septembre, chute sensible. En janvier 1916, 129.500.000 lettres; en février, 104.500.000. Le lundi est le jour le moins chargé; le mardi et le mercredi représentent un maximum. Pour les paquets, le trafic varie du simple, l'été, au double, l'hiver, et, à l'intérieur d'une même période, de trois pendant la première quinzaine du mois, à deux durant la seconde.

Ces variations ont été beaucoup moins sensibles au Bureau central militaire de Marseille, chargé de centraliser les correspondances destinées à l'armée d'Orient. Il recevait chaque jour, en moyenne, 120.000 lettres, 10.000 paquets, 12.000 journaux, 6.000 chargements, le contenu de dix ou douze wagons seulement.

Telle quelle, cette organisation a donné satisfaction dans l'ensemble et assez rapidement. On est arrivé moins vite à une solution satisfaisante pour les colis postaux.

**Les colis postaux.** C'est que, d'abord, l'envoi n'en était pas prévu. L'Etat estimait qu'il fournissait aux mobilisés tout le nécessaire; pour une campagne courte, ils n'avaient pas besoin du superflu. Quand il s'avéra qu'on ne pouvait éviter une campagne d'hiver, il fallut bien autoriser l'expédition de colis, pour suppléer à l'insuffisance des approvisionnements en effets chauds.

Et alors, comme on pensait que la paix était pour le printemps prochain, on voulut éviter de vastes installations. On créa bien à Paris un Bureau central des colis postaux militaires, mais seulement pour les officiers sans troupe et pour les militaires provenant des troupes de la Corse et de l'Afrique. Pour tous les autres mobilisés, le colis devait être envoyé au dépôt, ce qui entraînait de multiples retards. C'est en 1916 seulement que l'on se décida à faire passer par le bureau de Paris, sensiblement développé, tous les colis postaux à destination des armées. Il a expédié pendant la guerre, sur les régulatrices, environ neuf millions de colis, représentant un poids de quarante millions de kilos environ, qui ont exigé l'emploi de 5.000 wagons à peu près. On constate d'ailleurs, ici encore, les mêmes variations que pour les lettres : 500.000 par mois en hiver, 250.000 en été, quelquefois 80.000 par jour aux approches du jour de l'An, 5.000 en certains jours d'août.

L'armée d'Orient, elle, a été desservie par le bureau central de Marseille, dont le trafic a été de 60.000 colis par mois en moyenne.

Il y eut là, comme on le voit, un effort intéressant pour des transports assez importants au point de vue matériel, d'un rôle prépondérant au point de vue moral. Si l'on en croit des juges compétents et désintéressés, la solution imaginée était la plus simple et la plus souple de celles auxquelles on s'est arrêté dans les diverses armées alliées ou ennemies. C'est pour cette raison que nous y avons insisté.

---

## CHAPITRE VIII

### LES ÉVACUATIONS

Malades et blessés — Permissionnaires

Il n'y a pas seulement des transports vers le front, il y en a aussi au départ du front.

D'abord, pendant les premiers mois, même les premières années, ils ne concernent que des hommes, blessés et malades, au transport desquels on réserve plus spécialement le nom d'évacuations, des prisonniers, enfin, pour suivre l'ordre chronologique, des permissionnaires.

La guerre ayant pris une forme de plus en plus économique, il fallut aussi renvoyer à l'intérieur tout le matériel inutilisable aux armées : matériel usagé à réparer ou destiné à entrer dans la fabrication du matériel neuf, matériel d'emballage, etc... Cette unique catégorie de transports exigeait par jour quatre cents wagons environ.

Mais, de par sa nature, elle n'exigeait pas de dispositions spéciales. De même, en dehors de la surveillance, l'acheminement des prisonniers de guerre n'offrait pas de difficultés. Il n'en était pas ainsi pour les malades et blessés, d'une part, et les permissionnaires, d'autre part.

#### A) MALADES ET BLESSÉS

**I. La prévision.** Tout comme le ravitaillement des combattants, l'évacuation des malades et blessés avait été prévue. Le point de départ se trouvait à la gare régulatrice qui, parmi ses organes, comptait un hôpital d'évacuation chargé de maintenir à proximité de l'armée les malades et blessés légers, d'hospitaliser provisoirement les blessés qui ne pouvaient être transportés plus loin, d'évacuer les autres.

Les trains qui emportaient les blessés évacués suivent la ligne

de communication de l'armée, à la vitesse des trains militaires, soit trente kilomètres à l'heure; on leur a réservé des marches calculées à raison de trois par corps d'armée. Des arrêts sont prévus de six heures en six heures environ, pour assurer le service médical et l'alimentation; celle-ci est fournie par les infirmeries de gare, organisées et desservies par la Société française de secours aux blessés militaires.

Les convois circulent ainsi jusqu'à la gare de répartition de la région intéressée; là, d'après la nature de leur maladie ou de leurs blessures et d'après le nombre de places disponibles, malades et blessés sont acheminés sur les formations sanitaires d'une certaine zone, dite zone d'hospitalisation de l'armée.

Au début de la guerre, par exemple, les gares de répartition et les zones d'hospitalisation sont les suivantes :

Pour la I<sup>re</sup> armée : Montchanin (partie de la 8<sup>e</sup> région) et Moulins (13<sup>e</sup> région).

Pour la II<sup>e</sup> armée : Orléans (5<sup>e</sup> région), Saint-Pierre-des-Corps (9<sup>e</sup> région), Bordeaux (18<sup>e</sup> région).

Pour la III<sup>e</sup> armée : Maintenon (4<sup>e</sup> région), Nantes (11<sup>e</sup> région).

Pour la IV<sup>e</sup> armée : Limoges (12<sup>e</sup> région), Cahors (17<sup>e</sup> région).

Pour la V<sup>e</sup> armée : Douai (partie de la 1<sup>re</sup> région), Amiens (partie de la 2<sup>e</sup>), Rouen (partie de la 3<sup>e</sup>), Rennes (partie de la 10<sup>e</sup>).

D'ailleurs, aussitôt après la Marne, elles subissent de grosses modifications, qui s'expliquent par plusieurs causes : deux régions de corps d'armée sont envahies; de nouvelles armées ont été créées; enfin la zone occupée par les armées a changé.

Pour des raisons analogues, d'autres encore, comme le nombre de places disponibles ou l'application de théories nouvelles, les zones d'hospitalisation varient continuellement; aussi ne les donnerons-nous pas.

### ***Les premiers trains sanitaires.***

mins de fer.

Dans quelles voitures, dans quels trains voyagent malades et blessés? La question est d'importance au point de vue des che-

Il faut distinguer les évacuations journalières et celles qui ont lieu pendant les périodes de combat.

En principe, les évacuations journalières se font, sans demande spéciale, de toutes les gares, par les trains de service journalier, pour les malades ou blessés pouvant voyager assis. Des gares de

ravitaillement sur la gare régulatrice, elles ont lieu par le retour des trains de ravitaillement quotidiens, pour tous les malades ou blessés. A cet effet, en constituant les trains de ravitaillement, la gare régulatrice y fait monter un médecin, un officier d'administration des hôpitaux et un certain nombre d'infirmiers et brancardiers, prélevés sur la réserve de personnel sanitaire, maintenue à la gare régulatrice.

Pendant les périodes de combat, les transports ont lieu, pour les malades ou blessés assis, au moyen de voitures à voyageurs ou, à la rigueur, de wagons aménagés, compris dans les trains ordinaires, ou constituant des trains complets; pour les malades ou blessés couchés, ils se font dans des trains sanitaires permanents ou improvisés.

**Trains sanitaires permanents.**

Les trains sanitaires permanents, au nombre de sept, étaient composés de voitures spécialement aménagées pour le transport des malades et blessés les plus grièvement atteints, qui n'auraient pu supporter le transport par les voitures ordinaires et qu'il importait, cependant, dans l'intérêt de l'armée, d'évacuer du théâtre des opérations.

Chaque train était fourni par la même Compagnie. Tous se composaient de fourgons à marchandises, bien homogènes, éclairés, susceptibles d'être chauffés; l'aménagement, spécialement préparé dès le temps de paix, était conservé et entretenu dans les mêmes conditions que les bancs, lanternes ou autres accessoires nécessaires pour les transports de troupes.

Un train comprenait vingt-trois wagons, dont seize destinés aux malades ou blessés, un pour le personnel officier (deux médecins, un pharmacien, un officier d'administration), un pour les infirmiers (vingt-huit), un contenant les approvisionnements de lingerie, pharmacie et chirurgie, une cuisine, une allège de la cuisine, un wagon à provisions et un à linge sale. En outre, il y avait en réserve quatre wagons par train. Tous ces wagons communiquaient entre eux, sauf le wagon de tête, destiné à recevoir le linge sale, et le wagon de queue contenant les provisions.

Les wagons pour blessés recevaient chacun huit lits-brancards, assez confortables, installés sur deux étages, suffisamment espacés dans le sens vertical pour permettre au blessé de se mettre sur son séant et au médecin de pratiquer des pansements.

**Trains sanitaires improvisés.**

Les trains sanitaires improvisés se composaient de wagons couverts à marchandises, qui recevaient, au moment du besoin, par les soins des hôpitaux d'évacuation, un aménagement temporaire spécial, ainsi que les moyens de chauffage et d'éclairage nécessaires. La préparation du train exigeait environ sept heures.

Le train comprenait au maximum quarante wagons, dont une voiture de 1<sup>re</sup> classe ou mixte pour le personnel, six fourgons à frein pour le matériel et les bagages et trente-trois wagons pour les blessés (400 environ).

Les wagons étaient choisis de préférence parmi ceux qui possèdent des moyens d'aération (fenêtres, volets, etc...) et qui se trouvaient dans le meilleur état possible. Ils étaient pourvus de chauffage et des appareils d'éclairage admis pour les transports des troupes.

C'est ainsi qu'ont été opérés les transports d'évacuation de la Marne et de l'Yser, avec cette réserve que l'on employait aussi les voitures à voyageurs, qui recevaient deux blessés couchés ou un nombre variable de blessés assis, les wagons à marchandises aménagés pour le transport des troupes et trop souvent aussi — pourquoi ne pas l'avouer? — des wagons de marchandises sur le plancher desquels restait ou était étendue un peu de paille.

\*  
\*\*

**II. Modifications apportées. Les régulatrices sanitaires.**

Mais, dès les premières batailles, il apparaît que le nombre des blessés est très supérieur à celui que l'on avait prévu; on en compte 400.000 environ pour la Marne et l'Yser. On reconnaît l'impossibilité de les évacuer tous immédiatement. D'où création d'hôpitaux d'évacuation plus nombreux, plus importants et pourvus de moyens d'hospitalisation sur place : sous cinquante ou soixante baraques ils offrent deux ou trois mille places, dont six à huit cents lits d'hospitalisation; le personnel comprend de soixante à quatre-vingt médecins et chirurgiens, dix fois plus d'infirmiers. Dans ces conditions, il faut organiser, avant la sortie de la zone des armées, des gares, dites régulatrices sanitaires, au moins deux par armée, où les trains d'évacuation auront un arrêt d'une heure au maximum pour permettre la revision de tous les pansements dans les trains mêmes. Ces gares, comme celles des localités

où sont installés des hôpitaux d'évacuation, doivent, le cas échéant, être aménagées en conséquence.

D'autre part, on reconnaît une autre impossibilité, celle d'évacuer malades ou blessés dans les trains de service journalier, qui ont cessé de fonctionner, ou dans les trains de ravitaillement, insuffisamment confortables. On constitue donc chaque jour, pour les blessés légers, des trains complets, qui sont assimilés aux trains improvisés.

**Modifications apportées aux trains improvisés.**

Les trains improvisés, eux, reçoivent des améliorations. En particulier, l'expérience montre promptement que le médecin pouvait difficilement faire des pansements ou des lavages dans un wagon mal éclairé, à l'atmosphère chargée de miasmes et de microbes, où l'un des blessés était trop bas et l'autre trop haut. Aussi a-t-on incorporé au milieu du train un wagon-tisanerie-salle de pansements, fourgon à marchandises, généralement à boggies, spécialement aménagé et tenu avec la propreté la plus méticuleuse; il permet au médecin d'avoir à sa disposition de l'eau bouillie chaude et propre, des tisanes réconfortantes, de faire des pansements, des lavages, des injections de sérum ou antitétaniques, ou même de pratiquer des interventions chirurgicales sur un lit *ad hoc*.

D'autre part, il a paru indispensable de munir tous les trains d'un wagon-cuisine, pouvant préparer des aliments et permettant de régler la marche des trains sans prévoir des arrêts aux infirmeries des gares qui, normalement, doivent distribuer les repas.

Même avec ces perfectionnements, ces trains offrent des inconvénients que ne compensent ni leur capacité, ni la rapidité du montage et du démontage des appareils qui permet, après une désinfection, d'affecter rapidement les wagons à d'autres usages. D'abord ils ne sont pas à inter-communication, et l'emploi du téléphone, qu'on y a installé, ne corrige pas cet inconvénient. L'éclairage, constitué par des lanternes, est défectueux. Surtout, bien que, pour le nombre et la position des freins, ils soient assimilés aux trains de voyageurs, les secousses sont assez violentes au moment du départ et de l'arrêt. Aussi est-il recommandé de réserver les wagons des tranches du centre pour les hommes grièvement blessés.

Toutes ces raisons expliquent que les trains sanitaires improvisés n'aient guère été employés que dans les périodes d'évacuations particulièrement intenses, exigeant des moyens supplémentaires; on s'est

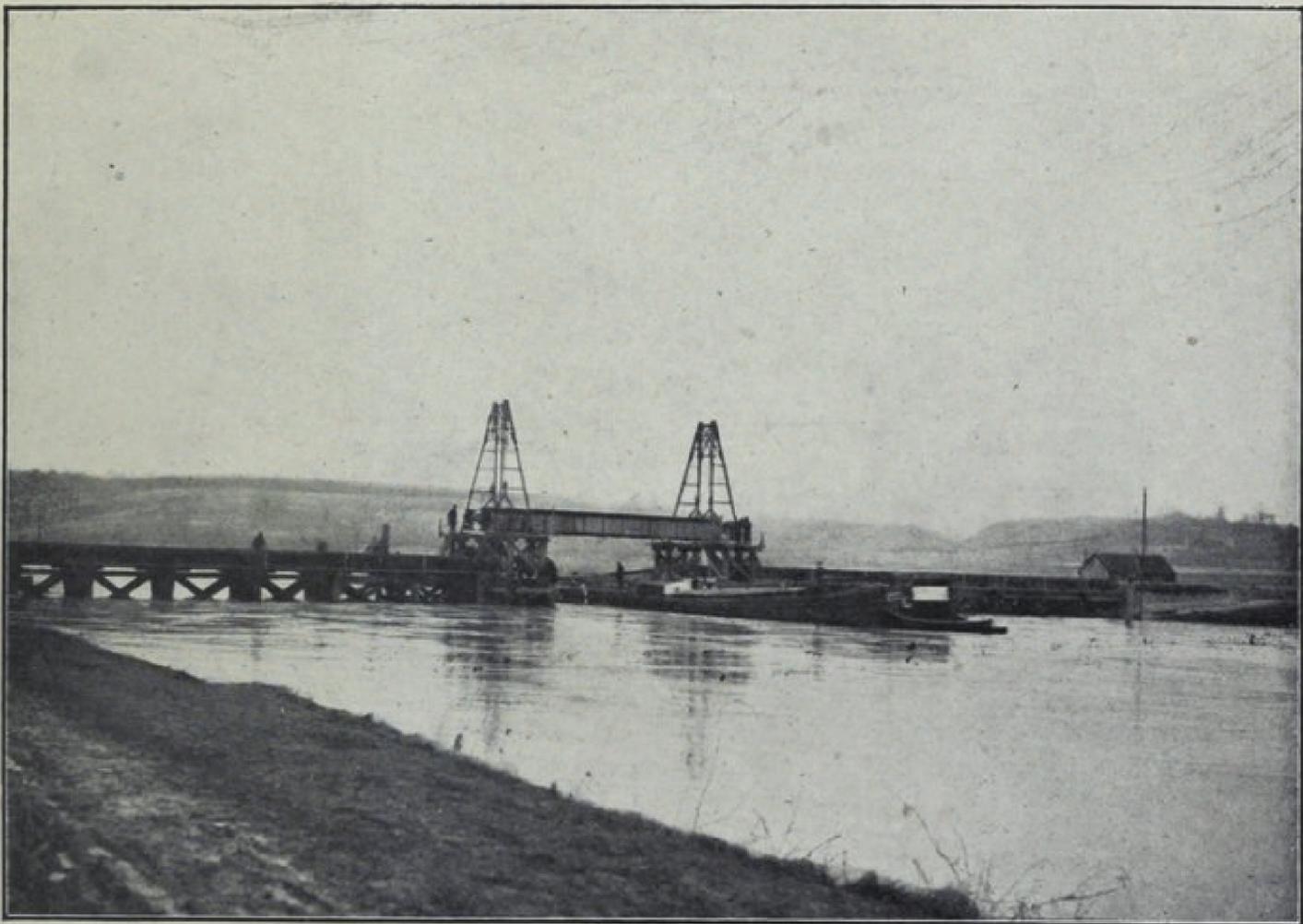
contenté de prévoir et de laisser équipé en permanence un noyau de cinq voitures, comprenant avant tout la tisanerie et la cuisine.

**Les trains permanents.** Quant aux trains permanents, dont la composition n'est plus uniforme et dont certains sont équipés à la fois pour blessés couchés et blessés assis, on doit convenir qu'ils offrent certains avantages de confortable : suspension assez douce et inter-circulation. Mais ils ne sont susceptibles de recevoir qu'un petit nombre de blessés (de 128 à 192). De plus, l'éclairage n'est pas meilleur que dans les trains improvisés. Enfin, les wagons, une fois équipés, ne peuvent plus guère servir à un autre emploi, et il y a peu de rechanges prévus pour les meubles cassés ou détériorés. Voilà pourquoi, si l'on n'a pas supprimé ces trains, on n'a pas jugé à propos d'en augmenter le nombre (huit, puis six, au lieu de sept).

**Les trains semi-permanents.** Enfin, presque tous les trains présentent en commun un grave inconvénient : ils peuvent transporter exclusivement, les uns des blessés assis, les autres des blessés couchés. Or, les batailles modernes, sur quatre blessés susceptibles d'être évacués, fournissent un blessé grave, qui doit voyager couché, et trois blessés légers, qui peuvent effectuer le trajet assis. Avec le système en vigueur, on imposait donc, aux gares d'évacuation, une attente inutile, soit aux blessés couchés, s'il se présentait un train pour blessés assis, soit, dans le cas contraire, aux blessés assis, attente d'autant plus fâcheuse que l'un des facteurs essentiels de la guérison est le transport rapide à l'hôpital.

On en est donc venu à opérer presque toutes les évacuations (les 99 centièmes en temps normal, les trois quarts en période de combat) au moyen des trains sanitaires mixtes, dits semi-permanents. Ils sont composés, soit de voitures à voyageurs de 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> classe, du type à couloir, communiquant autant que possible entre elles, soit de fourgons aménagés pour des blessés couchés au moyen des appareils qui servaient pour les trains improvisés. Un wagon-cuisine et un wagon-tisanerie-salle de pansement sont toujours joints à ces trains.

Ces trains ont un grand rendement (au moins six cents blessés par train). Ils sont rapidement aménagés. La suspension est parfaite. Le chauffage à la vapeur est plus pratique que le chauffage au moyen des poêles ou des bouillotes, employé jusque-là. L'éclai-

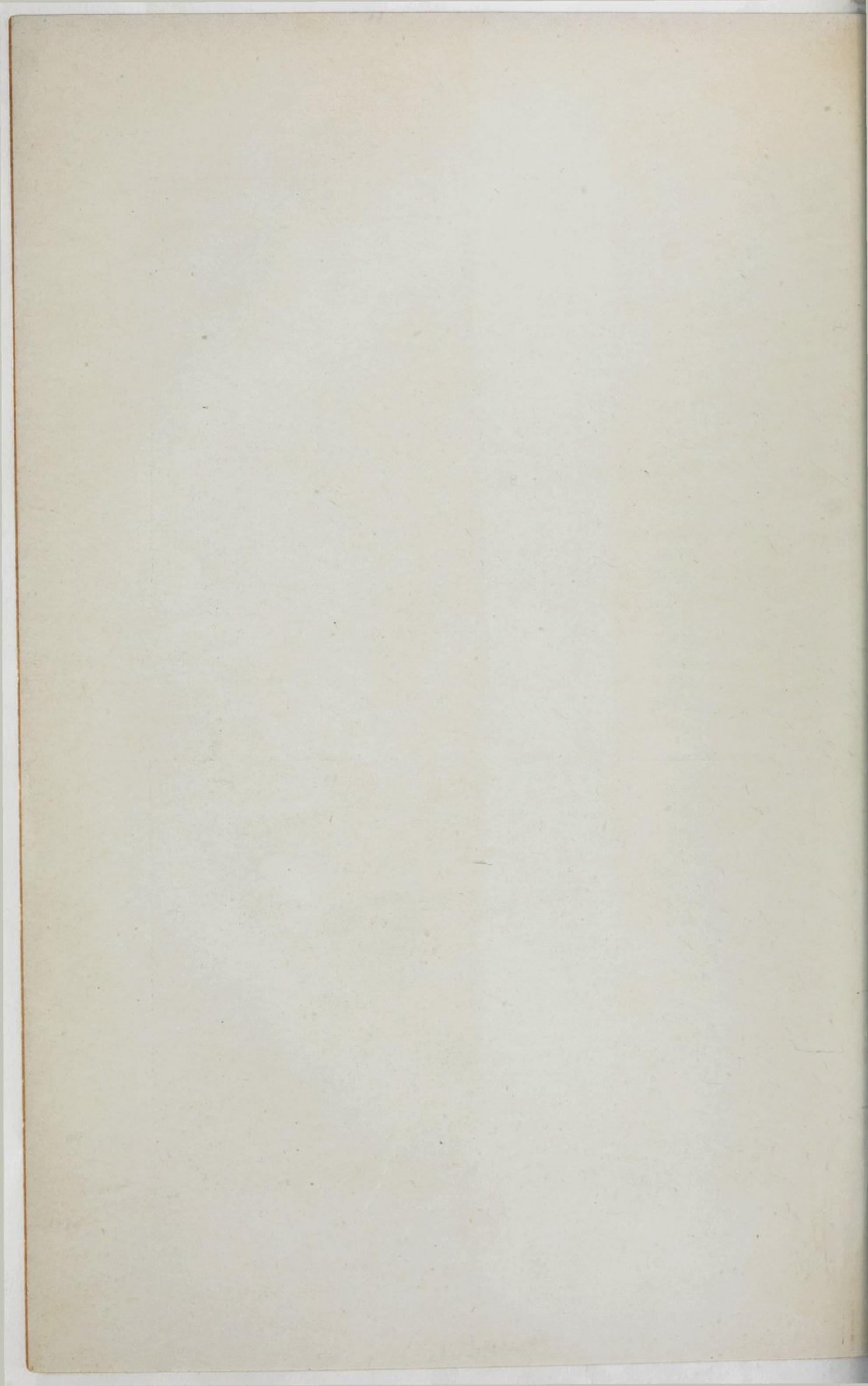


Déviation de Laversine avec estacade sur l'Oise et travée levante.



Pont sur la Somme, à Péronne, détruit par les Allemands en mars 1917.





rage est excellent, car il est assuré au gaz ou à l'électricité, suivant que les voitures appartiennent à tel ou tel réseau. Enfin, dans un certain nombre de cas, il a été possible de réaliser le transport direct du wagon à la salle de pansement; les deux wagons les plus rapprochés de celle-ci sont donc réservés aux blessés à surveiller.

Tous ces trains circulent désormais à la vitesse des express et non plus des trains militaires; lorsque le convoi est à inter-circulation et comporte un wagon-cuisine, le nombre des arrêts est réduit à ceux qu'exigent les besoins techniques; c'est ainsi que, vingt-quatre heures après être tombés en Champagne, des blessés, déjà pansés, étaient remis aux hôpitaux parisiens; le trajet durait quatre heures seulement de Paris à Saint-Pierre-des-Corps par Châteaudun ou de Paris-Batignolles au Mans.

### **Nombre de trains.**

A la fin de 1916, l'on compte six trains permanents, qui peuvent recevoir normalement 896 blessés, dont les deux tiers assis, 143 trains semi-permanents, qui offrent 8.776 places assises et 29.810 couchées, plus un nombre variable de trains improvisés. Le matériel de chacun de ces trains était fourni par la même Compagnie. Une mention particulière doit être accordée à un train aménagé dès 1915 dans des fourgons de la Compagnie des Wagons-Lits, aux frais de deux Américains qui ont désiré garder l'anonymat; ils prenaient à leur charge, non seulement les frais d'aménagement et de location des voitures, mais toutes les dépenses pour les soins et la nourriture des blessés.

Parmi les trains semi-permanents mixtes (blessés assis et couchés) le plus grand nombre (75) étaient composés de voitures à voyageurs et ne permettaient pas l'inter-circulation. Pour trente et un, la circulation était possible dans les seules voitures réservées aux blessés couchés. Onze offraient une inter-circulation complète.

Enfin les trains pour blessés couchés seulement, composés de fourgons à boggies, à inter-circulation complète, pouvaient être utilisés dans les mêmes conditions que les trains permanents; le nombre en est augmenté de 15 en août 1917, de 5 en octobre 1918.

Quant aux trains improvisés, seuls étaient équipés les six qui devaient recevoir des blessés couchés, 384 en moyenne. Pour blessés assis, ils ne comprenaient, normalement, qu'un noyau de service, formé de cinq voitures pour le personnel, le service, la tisanerie et la cuisine: le 15 décembre 1916, 29 noyaux étaient ainsi préparés; ultérieurement on en trouvera jusqu'à 37. En cas d'utilisation, il

s'y ajoutait un nombre de voitures à voyageurs variable suivant leur type et permettant de transporter mille blessés assis environ, à condition que la longueur du train ne dépassât pas quatre cents mètres. La même règle devait être appliquée aux trains semi-permanents mixtes quand les circonstances amenaient l'adjonction à leur composition normale de voitures à voyageurs permettant d'atteindre la capacité de six cents blessés assis.

\*  
\*\*

***Fragmentation ultérieure des transports.***

Sous le rapport des trains, l'organisation resta la même, dans l'ensemble, jusqu'à l'armistice. Mais elle subit d'autres modifications qui compliquèrent, plus qu'elles ne la simplifièrent, la tâche des chemins de fer.

On avait décidé, en avril 1916, que les malades ou blessés évacuables seraient, suivant leur état, dirigés sur des hôpitaux soit de la zone des étapes, soit d'une zone rapprochée de l'intérieur, soit enfin d'une zone éloignée. La durée moyenne du trajet des trains sanitaires était ainsi réduite.

Mais, en juin 1918, on reconnut la nécessité de soustraire aux fluctuations de la bataille et aux risques des bombardements tous les blessés, sauf ceux auxquels on ne pouvait, sans danger vital, imposer un voyage, même à courte distance. En dehors des « grands intransportables » et des « inévacuables », il fut donc constitué des groupements de blessés à opérer, envoyés par trains spéciaux dans les hôpitaux d'évacuation de seconde ligne.

De là une plus grande fragmentation des transports, d'autant que l'offensive de l'Aisne avait montré les inconvénients des hôpitaux d'évacuation trop peuplés; le fonctionnement en était difficile, la surveillance y était défectueuse; de nombreux militaires, blessés ou non blessés, russes ou indigènes pour la plupart, s'étaient chargés d'en faire la preuve. De plus, tous ces hôpitaux étaient à l'avant. On réduisit en conséquence le nombre et l'importance de ces organismes placés en première ligne et l'on créa un certain nombre de formations sanitaires échelonnées en profondeur. C'est ainsi que, dans la région de l'Aisne, par exemple, les hôpitaux de Courlandon, Montigny, Prouilly et Bouleuse furent diminués au profit d'installations nouvelles à Tramery, Dormans, Epernay, Oiry. Le nombre des points à desservir par des trains d'évacuation augmentait donc,

c'est-à-dire la complexité du service, en même temps que la nécessité de comprendre, dans le programme d'équipement du front, un certain nombre de gares, qui ne disposaient ni des bâtiments, ni des quais, ni des voies nécessaires.

**Les hôpitaux d'évacuation secondaires.**

Enfin, l'on se trouva en présence de difficultés particulières dans la région de l'Oise, lorsque les troupes françaises furent précipitamment appelées à remplacer les troupes anglaises dans un secteur qui, parce qu'il devait cesser de nous appartenir, n'avait pas été organisé en profondeur, et, d'autre part, dans la région de l'Aisne et de la Champagne, où la grande poussée allemande de juin devait rendre inutilisables les formations placées dans la vallée de la Marne (Château-Thierry, Dormans, Epernay).

Dans cette situation nouvelle, en présence du caractère que prenait la guerre, déplaçant le front au gré des opérations militaires et des manœuvres stratégiques, le maintien des blessés à proximité des lignes n'était plus possible.

On ne pouvait à temps construire les grands hôpitaux d'évacuation nécessaires; la sécurité des blessés y eût été compromise soit par l'avance possible de l'ennemi, soit par les bombardements effectués systématiquement sur les arrières; enfin, il fallait provoquer des évacuations régulières pour éviter l'encombrement.

Le problème des évacuations se présentait avec les mêmes difficultés qu'au commencement de la guerre. N'allait-on pas renouveler les mécomptes qui, dans la première période de la campagne, avaient été la conséquence des évacuations lointaines à outrance?

Les progrès réalisés dans l'étude et le traitement des blessures de guerre avaient heureusement montré que, pour les blessés qui ne présentaient pas une lésion anatomique intéressant un organe essentiel ou qui ne se trouvaient pas dans des conditions d'infection particulière, les limites de temps dans lesquelles pouvait être pratiquée cette intervention apparaissaient assez longues.

On était conduit, par ces constatations, à régler une évacuation hâtive des blessés en constituant à proximité des lignes, dans les hôpitaux d'évacuation de l'avant, des trains complets dirigés ensuite sur des formations accessibles en moins de dix ou douze heures, largement dotées en moyens chirurgicaux, pour pouvoir opérer, sans retard, tous les évacués.

Ces formations, qui étaient soit des centres hospitaliers préexistants, soit des hôpitaux organisés de toutes pièces, furent choisies,

par entente avec le service des chemins de fer, sur des lignes de communication particulièrement abordables. Elles étaient dotées de voie de desserte spéciale et portaient le nom d' « Hôpitaux d'évacuation secondaires ». Elles devaient, suivant les circonstances, soit garder les blessés le temps nécessaire au traitement opératoire et les évacuer ensuite sur l'intérieur, soit les conserver jusqu'à guérison.

\*  
\*\*

**Résumé.** Le service des évacuations a donc été, pour les chemins de fer, une lourde charge, sans cesse plus complexe. Il a immobilisé près de trois mille wagons. Le chiffre total des évacuations jusqu'à l'armistice fut de 3.610.000, représentant environ douze mille trains, dont chaque voyage durait environ quinze jours puisque, avant de revenir à leur régulatrice d'attache, ils devaient subir la désinfection à une gare qui se confondait généralement avec celle de répartition de blessés. Comme on le comprend, le courant des évacuations n'est pas constant. De 1.019.000 en 1915, il tombe à 551.000 en 1916, en partie du fait du maintien à proximité du front des petits blessés, à 375.000 en 1917, pour remonter à 675.000 du 1<sup>er</sup> janvier au 11 novembre 1918. Alors que la moyenne, en 1915, est de 85.000 par mois pour l'ensemble du front, la seule régulatrice de Troyes doit, en octobre, lors de l'offensive de Champagne, évacuer 123.300 blessés, dont 2.300 Allemands. Pendant la bataille de Verdun, le nombre de blessés atteint jusqu'à 250.000 par mois. Sur les 375.000 évacuations de 1917, la moitié correspond à l'offensive de l'Aisne. Par la nécessité d'employer un matériel spécial ou spécialisé, par la variation du nombre des voyageurs, par le grand nombre des points à desservir, on se trouvait là en présence d'un problème délicat, dont la solution, nous l'avons montré, n'alla pas sans tâtonnements.

## B) PERMISSIONNAIRES

### **Premiers transports de permissionnaires.**

Le transport des permissionnaires, n'avait pas été prévu. La conception de la guerre courte étant généralement admise, les mobilisés pourraient se passer de permission. Mais l'événement déçut les prédictions les plus autorisées, les mieux raison-

nées, et, en juin 1915, le Général en chef établit des permissions régulières.

Il fallut donc improviser.

Les premiers transports de permissionnaires entre le front et les gares où ils s'embarquaient (en principe les régulatrices) s'exécutent à la diligence des commissaires régulateurs, qui utilisent les trains de ravitaillement en retour, les trains journaliers ou même créent des trains spéciaux.

Entre les gares d'embarquement et les gares de rassemblement des régions de l'intérieur et *vice versa*, des trains spéciaux pour permissionnaires sont mis en marche.

Ce n'est que plus tard et progressivement que l'on arrivera à une organisation permettant d'amener à destination les permissionnaires dans des conditions de rapidité et de confort satisfaisantes.

### **Trains et gares de permissionnaires.**

Un premier pas est fait le 15 septembre 1915. Des trains spéciaux, partant des gares situées en arrière du front, sont mis

en marche sur Paris et un certain nombre de gares importantes de l'intérieur. Des correspondances sont établies entre les divers trains de permissionnaires soit directement, en particulier à Noisy-le-Sec, soit par des trains reliant deux gares de bifurcation entre elles. Des trains sont créés dans les mêmes conditions pour assurer le retour des permissionnaires vers le front.

Ultérieurement furent organisées des gares spéciales pour le groupement des permissionnaires; on peut citer comme exemple celles de Favresse et de Vaires-Torcy, sur l'Est, d'Orry-la-Ville sur le Nord. Indépendamment de voies de garage pour le stationnement des trains, elles comportaient des baraquements, des prises d'eau potable, des cantines, des salles de lecture, des salles (au luxe modéré) de coiffure, etc... En même temps, la marche des trains était légèrement accélérée.

Mais la grande réforme du système se place en 1917. L'échec de l'offensive d'avril-mai 1917 entraîna, l'on s'en souvient, un relâchement de la discipline. Il y eut un certain nombre d'incidents fâcheux au front et aussi dans les gares ou les trains de permissionnaires; il sembla qu'ils étaient imputables, en partie, à l'état d'énervement dans lequel se trouvaient les permissionnaires après une longue attente avant le départ ou un voyage prolongé en chemin de fer.

On chercha donc à diminuer la durée du parcours par les moyens

suiyants. On réduisit la durée du stationnement dans les gares de triage voisines du front, dont l'organisation fut améliorée à ce point de vue; en même temps on s'efforça d'y donner plus de confort aux permissionnaires en augmentant la surface couverte mise à leur disposition et aussi en aménageant plus complètement des cantines, lavabos, etc. En second lieu, on se préoccupa d'augmenter le nombre des itinéraires suivis par des trains spéciaux, d'accélérer leur marche en leur imposant des arrêts moins nombreux et plus courts que par le passé. Un nouvel indicateur de juillet 1917, complet et commode, résumait le service. Enfin, le 5 août, était publié un guide de permissionnaires résumant tous les renseignements de nature à intéresser le soldat.

Le plus grand nombre des trains se divisaient en trois groupes : trains entre le front et les gares de triage, Survilliers, Achères, Vaires-Torcy, Favresse ou inversement; trains au départ des gares de triage vers l'intérieur ou inversement; enfin trains transversaux peu nombreux (Epinal-Tours, Nancy-Nevers, Toul-Marseille, Belfort-Dijon, Tarascon-Narbonne, Mâcon-Bellegarde).

L'organisation, ainsi établie, ne subit plus de modifications sensibles. Naturellement, le point de départ des trains varia avec le front. C'est ainsi que, après l'armistice, on vit circuler un train allant de Grevenbroich à Survilliers par Aix-la-Chapelle, Namur et Charleroi, et que Favresse fut reliée à Worms, à Mulhouse, à Ottweiler, à Mayence et à Coblenze.

**Charge imposée par ce service.**

Tout ce service a apporté aux chemins de fer une charge supplémentaire assez lourde puisque les trains de permissionnaires ont utilisé jusqu'à 124 rames (2.728 wagons). Elle a pesé principalement sur l'Est, qui a fait 3.750 trains en 1915, 19.200 en 1916, 34.700 en 1917 et 30.600 en 1918. Le Nord évalue les siens à 4.200 en 1915, à 11.800 en 1916, à 28.000 en 1917, à 18.800 en 1918. Il note que le nombre de trains de permissionnaires ayant circulé à vide est d'environ 9 % du nombre de ceux qui ont circulé chargés.

Il faut ajouter les permissionnaires de l'intérieur. On se fera une idée de leur nombre par celui des billets à quart de place que délivrait un seul réseau, le P.-O. : plus de neuf millions en 1915. Du moins n'exigeaient-ils pas la création de trains spéciaux. Il est vrai qu'ils encombraient les trains commerciaux, en particulier les express, déjà surchargés!

---

## CHAPITRE IX

### LES CHEMINS DE FER ORGANE DE MANOEUVRE

La prévision. — Lignes de rocade et gare de débarquement. — Principaux T. C. O. en France.  
Envois de renforts en Italie. — Les T. C. O. éventuels (Plan H)

(Voir croquis n<sup>os</sup> 9 et 10)

**Les T. C. O.** Un adage militaire disait, avant la dernière guerre : « Le soldat ne se bat pas tous les jours, « il marche et mange tous les jours ». Il est vrai qu'il a mangé tous les jours, et qu'il ne s'est pas battu tous les jours, mais, dans la période qui nous occupe, il n'a pas marché tous les jours; il a même marché rarement. Les mouvements d'un point à un autre ont été faits généralement par l'intermédiaire des chemins de fer et des automobiles, mais surtout des chemins de fer, seuls capables d'emmener à de longues distances les grandes unités, avec leur artillerie, leurs parcs et leurs convois. La voie ferrée a donc été constamment un organe de ravitaillement, très souvent un organe de manœuvre, permettant au général en chef de réaliser ses conceptions stratégiques, au moyen des transports en cours d'opération, T. C. O. par abréviation.

**Deux catégories de T. C. O.** Ces transports avaient été étudiés très complètement avant la guerre et leurs conditions avaient été fixées par un règlement confidentiel en date du 15 octobre 1912.

Il prévoyait deux catégories de transports : transports d'ordre stratégique, comportant le déplacement à grande distance des grandes unités avec ou sans leurs trains et convois; transports d'ordre tactique, mouvements à faible distance de petites unités tactiques avec ou sans matériel.

Les transports d'ordre tactique, qui ne sortaient généralement pas de la zone d'action d'une régulatrice, n'exigeaient que des moyens réduits et ne demandaient qu'une préparation rapide et

sommaire. On en a fait un grand usage pour les relèves, surtout sur le front anglais. Leur exécution n'a jamais présenté de difficultés. Ils étaient généralement ordonnés par le commandant de l'armée, dans la mesure où il y était autorisé par le général en chef; c'est la commission régulatrice qui en réglait l'exécution.

La première catégorie, au contraire, exige une préparation très étudiée, et qui se déduit facilement des opérations successives à exécuter. Les plus essentielles sont, au point de vue militaire : la détermination de la zone d'embarquement et la répartition des éléments à enlever entre les points d'embarquement, le tracé et la densité du courant, la détermination de la zone de débarquement et le regroupement des grandes unités. Dans le domaine technique, il faut envisager la réunion du matériel roulant et des moyens de traction nécessaires; l'aménagement des points d'embarquement; l'outillage du courant, en le dotant de tout ce qui lui est nécessaire et en détournant ou en supprimant, s'il y a lieu, d'autres mouvements sur son parcours; enfin l'aménagement des points de débarquement.

En résumé, c'est un petit plan de concentration; mais, ce n'est pas en plusieurs mois, c'est en quelques heures qu'il s'agit de le mettre sur pied.

**Règles prévues pour  
l'exécution.**

Pour l'exécution de ces transports, voici quelles étaient les prescriptions du règlement.

Lorsque le Commandant en chef avait l'intention, au cours des opérations, de faire exécuter un transport de grandes unités, il indiquait au Directeur de l'Arrière et au Directeur des chemins de fer l'effectif probable à transporter, ainsi que les zones de départ et d'arrivée.

Le Directeur des chemins de fer faisait une étude sommaire et rapide pour déterminer la possibilité du transport demandé; il en rendait compte immédiatement au Commandant en chef par l'intermédiaire du Directeur de l'Arrière.

Le Commandant en chef, dès que sa décision était prise, en avisait le Directeur de l'Arrière et le Commandant de l'Armée intéressée, en indiquant, s'il y avait lieu, les fractions qui effectueraient le mouvement par voie de terre.

Le Directeur des chemins de fer, au reçu de ces ordres qui lui étaient transmis par le Directeur de l'Arrière, déterminait les conditions générales du transport.

Si le transport exigeait l'emploi de plusieurs lignes de transport, l'ensemble du mouvement était dirigé par un organe central désigné par le Directeur des chemins de fer (généralement la Commission du réseau de départ).

Pour chaque ligne de transport, une Commission de ligne remplissait les fonctions d'organe transporteur et avait autorité sur toute l'étendue de la ligne de transport. Sous ses ordres fonctionnaient une Commission régulatrice d'embarquement chargée de régler les embarquements et d'assurer la mise en marche des trains sur la ligne de transport; une Commission régulatrice de débarquement chargée de régler et, s'il y avait lieu, de varier les débarquements prévus.

En outre, le personnel nécessaire était mis à la disposition de ces Commissions régulatrices pour la constitution des Commissions de gare d'embarquement et de débarquement.

La Commission de ligne s'établissait au point fixé par le directeur des chemins de fer, en général à la même gare que la Commission régulatrice d'embarquement.

En tenant compte, dans la mesure du possible, des indications qui lui étaient données par le commandant des troupes, elle prenait toutes les mesures d'ordre technique. En principe, et sauf incidents de transport, les unités embarquées au même point étaient débarquées également en un même point.

Le commandant des troupes à transporter détachait près de la Commission de ligne un officier supérieur de son état-major, accompagné d'un autre officier et d'officiers appartenant aux états-majors des grandes unités subordonnées. L'officier supérieur, d'accord avec la Commission de ligne, établissait le fractionnement par éléments de transport et la répartition de ces éléments entre les points d'embarquement. Il donnait les ordres pour l'acheminement des premiers éléments, et, en ce qui concernait les autres, avisait le commandant des troupes, qui prenait les mesures nécessaires et les notifiait par les officiers de liaison à la Commission de ligne et à la Commission régulatrice d'embarquement.

Jusqu'au départ du dernier élément, l'officier supérieur restait auprès de la Commission de ligne, les autres auprès de la régulatrice d'embarquement.

Auprès de la Commission régulatrice de débarquement, le commandant des troupes embarquées était représenté par un ou plusieurs officiers, chargés en outre de préparer le cantonnement.

**Les trains employés.** Les transports étaient effectués au moyen de trains-types. Il y en avait de deux sortes : les trains type-combattants permettaient d'enlever tous les éléments combattants (quartiers généraux, infanterie, cavalerie, artillerie); ils comprenaient une voiture à voyageurs, 34 couverts, 13 trucks et 2 fourgons, soit 50 véhicules; les trains type-parcs, destinés au transport des parcs et convois, se composaient d'une voiture à voyageur, 24 couverts, 23 trucks et 2 fourgons, soit encore 50 véhicules. Certains éléments, tels que les sections de munitions ou l'artillerie lourde, pouvaient être transportés, soit en trains type-combattants, soit en trains type-parcs, suivant que leur transport devait s'effectuer avec les combattants ou en même temps que les parcs.

C'est d'après ce règlement que furent effectués les premiers transports en cours d'opération.

Ils mirent en lumière la nécessité de certaines simplifications. D'autres se révélèrent bientôt comme utiles, et, progressivement le mécanisme des T. C. O. se simplifia de la façon suivante.

**Modifications apportées : règles suivies.** Pour la préparation, le 3<sup>e</sup> Bureau du Grand Quartier Général examine, avec l'organe de direction des chemins de fer (disons D. C. F. pour plus de simplicité), les possibilités de transport et donne l'ordre d'exécution. Il fixe en même temps le point de contact entre l'officier du service militaire des chemins de fer et l'état-major de la grande unité transportée. Il y a toujours avantage à placer ce point au quartier général, soit de l'unité transportée, soit de l'armée dont elle fait partie, de façon à disposer sur place de tous les renseignements nécessaires au fractionnement en éléments de transport.

Le D. C. F. adresse alors à la Commission de réseau ou aux Commissions de réseau intéressées les ordres d'exécution avec les indications techniques nécessaires.

Les Commissions de réseau, chacune en ce qui la concerne, remplissent la mission dévolue auparavant à la Commission de ligne, c'est-à-dire sont chargées de l'organisation de détail des points d'embarquement et de débarquement, de l'outillage du courant de transport, notamment en moyens de traction, du mouvement des rames vides se rendant au point d'embarquement ou retournant à un point de garage après débarquement.

L'entente avec l'état-major de l'unité transportée est généralement faite au départ par l'intermédiaire du Commissaire régulateur d'em-

barquement, à l'arrivée par le Commissaire régulateur de débarquement.

**Modifications : trains employés.**

D'autre part, à dater de la fin de 1916, on adopte un seul type de train, le train T. U. (type unifié), interchangeable, de

composition mixte, mais convenant suffisamment à tous les cas; il comprend 50 véhicules, soit une voiture à voyageurs, 17 plats, placés au milieu de la rame, 30 couverts et 2 fourgons. Quelques wagons seulement sont pourvus de bancs, les autres sont garnis de paille, de façon à pouvoir recevoir indifféremment des hommes ou des chevaux. Il faut 38 à 40 rames pour une division d'infanterie, 26 pour les éléments non endivisionnés d'un Corps d'armée, 111 pour un Corps d'armée à deux divisions avec tous ses équipages, mais sans formations automobiles.

Un certain nombre de rames (de 180 à 300 environ suivant l'intensité des opérations), fournies par les différents réseaux, sont en permanence à la disposition du D. C. F. Elles sont garées dans les points convenables et, autant que possible, à proximité des zones où stationnent les grandes unités en repos. D'ailleurs l'obligation de dégager la zone voisine du front oblige parfois à les garer à grande distance et même sur les réseaux de l'intérieur.

Toutes les dispositions techniques avaient été prises, dès 1915, pour réduire le délai de préparation en affectant des groupes de rames vides stationnées dans une zone déterminée à un groupe de points d'embarquement choisi dans différentes hypothèses et en répartissant les moyens de traction suivant la situation des transport probables.

**Modifications : répartition des troupes.**

Ces mesures préparatoires étaient exécutables dans le minimum de temps; c'est donc sur la préparation militaire du

transport qu'il fallait tenter de réaliser un gain de temps, c'est-à-dire sur l'entente à établir entre le service militaire des chemins de fer et l'état-major de la grande unité transportée pour tout ce qui concerne la répartition des unités entre les points d'embarquement et leur acheminement régulier sur ces points.

Une note du Général commandant en chef (3<sup>e</sup> Bureau), en date du 22 mars 1916, au moment où les transports sur Verdun prenaient toute leur importance, avait prescrit que toute grande unité en réserve, arrivant dans une nouvelle zone d'armée, devait établir

son plan d'enlèvement d'accord avec le service militaire des chemins de fer.

C'était un nouveau progrès; néanmoins il arrivait parfois que les zones de stationnement des grandes unités en réserve n'étaient pas choisies de façon à faciliter leur embarquement. En effet, malgré les nombreux travaux exécutés en 1915 et 1916 pour accroître le nombre des gares possédant un chantier d'embarquement, ces gares n'étaient pas également réparties sur les courants de transport et tous les chantiers n'avaient pas un rendement équivalent. Le choix des zones d'embarquement, et même la répartition des troupes à l'intérieur de la zone, devait donc être fait en tenant compte des ressources du réseau ferré et du rendement relatif des chantiers.

Lorsque, après mai 1917, le commandement renonce temporairement aux grandes opérations, l'attitude d'attente, qui a été conservée jusqu'au printemps de 1918, rendit nécessaire une mobilité plus grande encore des unités en réserve. C'est dans cet esprit que les zones de stationnement ont été mieux découpées, que, pour chacune d'elles, un plan d'enlèvement était préparé dans plusieurs hypothèses et jusqu'au moindre détail. Chaque unité placée en réserve dans une zone déterminée y trouvait donc un travail tout fait, auquel il lui suffisait de s'adapter.

Des consignes pour l'exécution rapide des T. C. O. inopinés étaient établies périodiquement par la Commission de réseau, aussi bien pour les armées britanniques que pour les armées françaises. Leur existence a singulièrement facilité les transports particulièrement urgents que les offensives allemandes de mars à juin 1918 ont rendu nécessaires.

On était arrivé, en effet, non seulement à une rapidité d'exécution qui permettait de commencer un mouvement six heures après la décision prise, mais aussi à une souplesse et à une sûreté qui ont donné au commandement des facultés de manœuvres précieuses dans ces périodes critiques.

D'ailleurs, comme le rappelait une note du G. Q. G. de décembre 1917, codifiant les méthodes appliquées, l'expérience a vérifié que, sauf le cas où l'on se propose d'éviter de la fatigue aux troupes, le transport par voie ferrée n'est avantageux que si le trajet est supérieur à cent kilomètres, lorsque la grande unité à transporter est un corps d'armée, à soixante-quinze, si c'est une division. Lorsqu'on se propose d'éviter de la fatigue aux troupes et surtout aux troupes à pied, il est recommandé d'acheminer par terre les parcs, convois et tous les éléments comportant un matériel automobile.

**Les lignes de rocade.** Les premiers transports avaient montré non seulement que le règlement était, sous certains rapports, trop compliqué, mais que les rocales utilisées pour la Course à la mer, empruntant souvent des lignes à une voie avec des rebroussements, ne pouvaient suffire aux transports rapides et intenses qu'exige la bataille. Dès octobre 1914, le service des chemins de fer se préoccupe d'organiser, parallèlement au nouveau front, des lignes de rocade puissamment outillées, permettant de transporter rapidement les réserves sur un point quelconque de ce front.

On s'arrête à l'établissement de quatre lignes de rocade entre l'extrémité droite du front et la Somme, plus deux rocales au nord de la Somme.

Les quatre lignes partant de la Somme sont les suivantes :

1° Longueau - Montdidier - Ormoy - Le Bourget - ligne de La Plaine-Saint-Denis à Pantin - ligne de Paris à Avricourt - Nançois - Gondrecourt - Sorcy - Toul - Nancy.

2° Longueau - Creil - raccordement de Pierrefitte - Grande Ceinture Est - ligne 41 (Sézanne) — Sommesous - Vitry - Blesme - Saint-Dizier - Joinville - Gondrecourt - Neufchâteau - Toul - Pont-Saint-Vincent.

3° Amiens - Saint-Omer-en-Chaussée - Beauvais - Persan-Beaumont - Epluches - Petite Ceinture (par les raccordements des Epinettes et de Bercy) - Melun - Montereau - Dijon - Villers-les-Pots - Vaivre et de là soit sur Epinal, soit sur Belfort, soit sur Dijon - Dôle - Besançon - Belfort.

4° Abbeville - Eu (ou Longpré-Longroy) - Abancourt - Serqueux - Pontoise - Grande Ceinture-Ouest - raccordement stratégique - raccordement de Sucy - ligne Troyes-Belfort jusqu'à Bricon et de là soit sur Neufchâteau et Toul, soit sur Epinal et sur Belfort.

Ces itinéraires, reliés par des transversales, peuvent être modifiés suivant les intentions du commandant et permettent des concentrations soit en Champagne, soit dans la région de Nancy, soit dans les Vosges.

Au nord de la Somme, les deux rocales sont :

a) Dunkerque - raccordement d'Hazebrouck - raccordement des Fontinettes - Calais - Abbeville - Amiens, permettant de continuer par l'un des itinéraires 3° ou 4° ci-dessus;

b) Hazebrouck - Chocques - Saint-Pol - Canaples - Amiens, correspondant de préférence aux itinéraires 1° et 2° ci-dessus.

Mais toutes ces lignes ne sont pas outillées pour le service qu'elles auront à fournir.

**Travaux sur l'Est.** Sur l'Est, par exemple, il faut terminer la remise en état de la ligne Paris-Nancy. Après la bataille de la Marne, les ouvrages d'art endommagés avaient été l'objet de réparations provisoires qui permirent de rétablir dans un délai très court le franchissement des brèches sur voie unique. Les nécessités de l'exploitation conduisirent à entreprendre immédiatement la restauration complète des ouvrages détruits. Des tabliers métalliques nouveaux purent être obtenus assez facilement des constructeurs. Mais il eût été très difficile et très long de refaire en moellons les arches de maçonnerie. L'emploi de cintres en bois aurait demandé de longs délais et rencontré de grandes difficultés d'appui dans des rivières encombrées des débris des ponts détruits. On se tira d'affaire en remplaçant les voûtes détruites par des voûtes en ciment de Portland et en les constituant en deux anneaux, dont l'un reçut une armature métallique formant cintre, suffisamment robuste pour porter le deuxième anneau durant sa construction. Ce type nouveau n'a donné lieu à aucune critique. Grâce à son emploi, la circulation à double voie est reprise sur les ponts d'Armentières et de Chalifert le 19 décembre 1914, sur le pont d'Isle-les-Villenoy le 28 décembre, sur le pont de Vitry-le-François le 22 décembre et sur celui de Trilport le 12 janvier 1915. Restait le pont de Revigny, où la réparation permettait de passer à deux voies depuis le 18 septembre, mais à condition que les trains ne se croisent pas sur le pont : en raison de l'importance des travaux, la remise en état définitive ne fut terminée que le 19 juin 1915; mais la sujétion était faible.

D'ailleurs, en raison des travaux faits sur l'Est avant la guerre, on n'eut à exécuter comme première étape que trois raccordements à double voie, à Noisy, Sommesous et Châlons; le premier et le dernier furent d'une exécution assez longue.

**Travaux sur le Nord.** Il n'en était pas de même sur le réseau du Nord, qui, au nord d'Amiens, ne disposait plus que de la ligne de la côte, assez bien outillée, et d'une ligne à voie unique : Amiens-Canaples-Doullens-Frévent-Saint-Pol-Béthune.

Il a donc fallu exécuter une série de travaux; commencés en octobre 1914, ils ont été terminés seulement vers l'automne de 1915.

On établit une nouvelle série de raccordements directs destinés à éviter des rebroussements, notamment à Frévent, Saint-Pol, Saint-Omer; celui de Frévent exigea 23.000 mètres cubes de terrassements.

Puis on s'attaque au doublement de la ligne à voie unique

# CARTE n° 9

Organisation des lignes de Rociade  
et amélioration de la situation générale

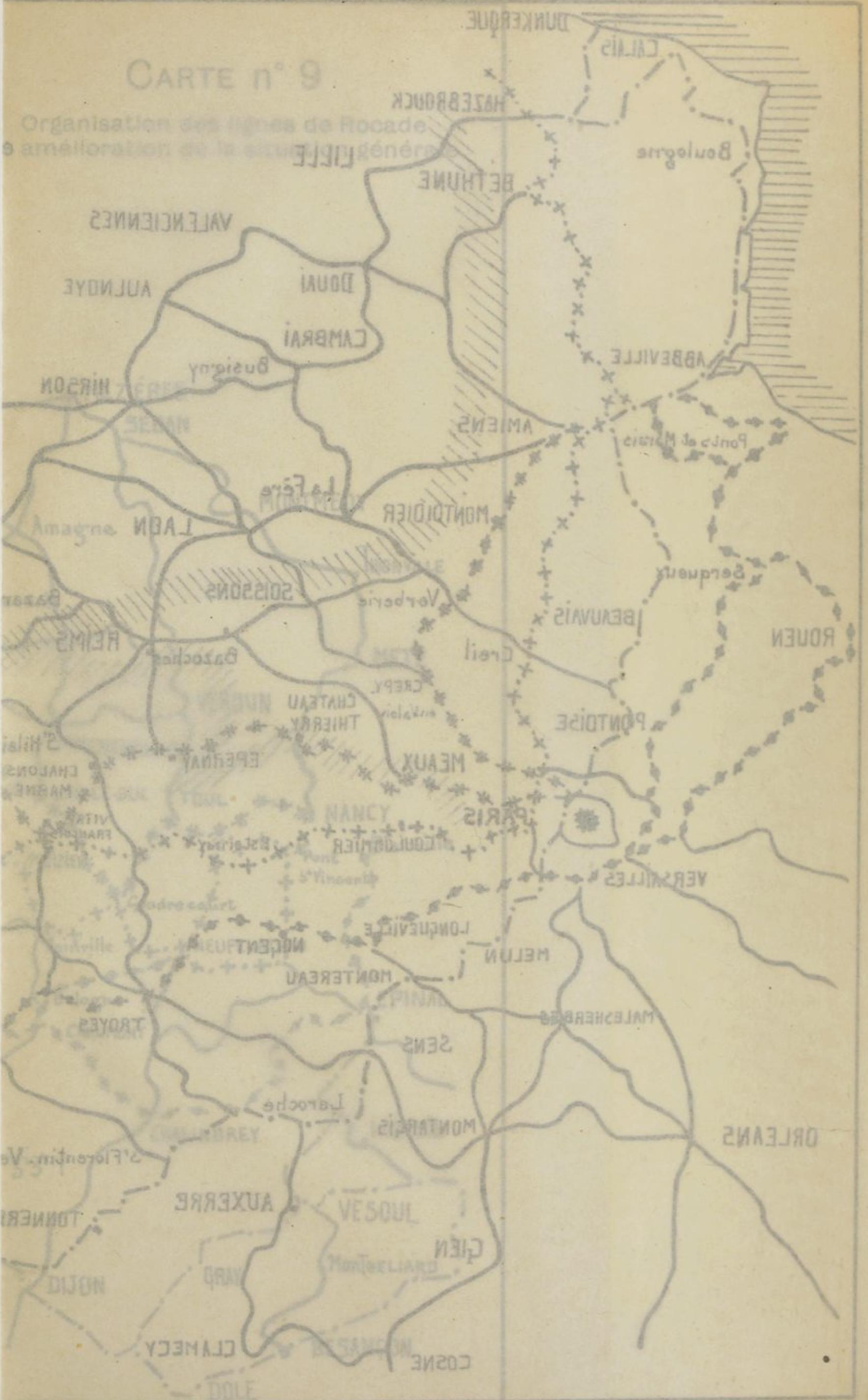


CARTE n° 9  
 Organisation des lignes de Rociade  
 et amélioration de la situation générale



CARTE n° 9

Organisation des lignes de Rociade  
et aménagement de la route générale



Amiens - Saint-Pol. Elle a 78 kilomètres de long. De plus, toute la section qui commence à Canaples est caractérisée par une succession de remblais et de déblais très courts mais accentués, qui exigent un cube important de terrassements. Malgré tout le soin apporté à leur exécution, il s'est produit, après la mise en service, des glissements de talus ou des tassements de remblais exigeant une surveillance continuelle et un nombreux personnel d'entretien; cependant l'emploi d'une importante quantité de terre de fosses a sensiblement assaini les terres argileuses de la région que traverse cette ligne. Ces travaux ont entraîné des remaniements importants dans les gares de Canaples, Doullens, surtout Gézaincourt.

Ce doublement, qui représentait dans son ensemble un effort considérable, a été exécuté par les sapeurs de chemins de fer, cinq, puis sept compagnies, secondés par la section de la voie de la 7<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne.

Il fut complété, au printemps 1916, par le doublement de la section Canaples - Longpré, qui formait une nouvelle sortie de la rocade et permettait de dévier le courant, soit vers Abbeville, soit vers Longroy. Il a comporté la pose de 18 kilomètres de voie, l'exécution de 50.000 mc. de terrassements et de nombreux ouvrages d'art; ces derniers ont été particulièrement difficiles en raison de la nature marécageuse de la vallée de la Nièvre, sans parler des hautes eaux, qui n'ont cessé d'exister pendant toute la durée des travaux. Les stations de Saint-Ouen, Flixécourt et Longpré ont en outre subi d'importantes transformations.

C'est également en 1916 que l'on termine le doublement de la ligne Calais-Dunkerque. Jusque-là, pour faciliter la circulation, on s'était borné à construire une série d'évitements, de manière à diviser la ligne en sections d'environ 2 km. 500.

En outre, le port de Dunkerque était desservi par un grand faisceau de formation dont l'unique sortie traversait un pont métallique sur le canal. A la suite des bombardements par pièce à longue portée, ce pont parut spécialement menacé et sa destruction aurait complètement paralysé le fonctionnement du port; aussi décida-t-on de construire une deuxième sortie du port; elle prenait naissance à l'extrémité opposée du faisceau, traversait sur une estacade le fossé de la fortification et rejoignait la ligne Dunkerque-Calais par une vaste boucle le long de laquelle fut installé un faisceau de garage.

Même la ligne de la côte n'a pas été négligée. En raison de l'importance de la circulation dans la section Amiens-Boulogne (elle atteignait fréquemment 250 mouvements par 24 heures et descendait

rarement au-dessous de 225), il a été nécessaire de prévoir dans certaines gares (Hangest, Longpré, Abbeville, Noyelles, Rang-du-Fliers) des entrées directes pour dégager rapidement les voies principales.

Le block-system était établi sur tout le parcours des rocades, et les cantons étaient reserrés sur certaines sections particulièrement chargées.

Enfin, les alimentations en eau, créées ou améliorées tout d'abord suivant les nécessités du moment, ont fait ensuite l'objet d'un programme d'ensemble établi pour chaque ligne d'après un débit minimum de soixante-douze marches dans chaque sens sur les lignes doubles et quarante-huit sur les lignes à voie unique. Ce programme a été réalisé soit en créant de toutes pièces de nouvelles alimentations, soit en améliorant les anciennes par l'installation de nouvelles pompes, le creusement de nouveaux puits, etc...

En un mot, l'on prenait toutes les mesures propres à éviter les arrêts et stationnements sur voies principales et à intensifier la circulation en la rendant plus régulière.

**Point sensible : région  
de Paris.**

Le commandement disposait ainsi d'un ensemble aussi souple et peut-être d'un meilleur rendement que les lignes

de transport de la concentration, sauf en ce qui concerne les croisements à niveau, qui, en plusieurs points, n'avaient pu être évités.

Le seul point sensible était la région de Paris, région difficile, mais qu'il était impossible d'éviter tant que le front se maintenait au sud de Noyon et près de Soissons. D'ailleurs les grandes gares de cette région, dont plusieurs, telles que le Bourget, Noisy, Pantin et Villeneuve-Saint-Georges, avaient été considérablement améliorées, offraient des ressources puissantes qui ont contribué à assurer la régularité des transports.

Toutefois il faut reconnaître qu'il aurait été utile de dégager la partie est de la Grande-Ceinture entre Villeneuve-Triage et Noisy-le-Sec. Mais l'exécution d'une ligne à grand rendement doublant la Grande-Ceinture dans cette partie se heurtait à l'obstacle de la Marne. Il eût fallu construire des ouvrages d'art très importants analogues au viaduc de Nogent-sur-Marne; c'était là un travail de longue haleine, dont l'importance dépassait de beaucoup les ressources que le général en chef aurait pu y consacrer.

Quant à la construction d'une ligne transversale de raccordement entre les réseaux du Nord et de l'Est au nord de Paris, elle pouvait

être envisagée de deux manières, en ligne de campagne ou en ligne à double voie.

En ligne de campagne, à simple voie et à fortes rampes, elle n'eût permis que le passage d'un nombre restreint de trains et seulement de trains d'un tonnage limité, inférieur à celui des trains militaires; elle eût été inutilisable pour les courants intensifs de transports de troupes en cours d'opérations.

D'autre part, une ligne à double voie, à faibles rampes et à courbes de grands rayon, sur le type de nos lignes commerciales ou stratégiques à grand rendement, eût demandé pour sa construction des délais inadmissibles, même en y consacrant plusieurs milliers de travailleurs, dont le service des chemins de fer ne disposait pas.

D'ailleurs, ultérieurement, le doublement de la ligne Ormoy-Mareuil, complété par le raccordement de Germigny, en raccourcissant la rocade Longueau-Montdidier-Pont-Saint-Vincent, a permis de disposer d'un point de transit supplémentaire indépendant de Paris.

En même temps que l'on équipait ces lignes de rocade, l'on commençait à aménager la presque totalité des gares comprises entre les rocades et le front, de manière à disposer partout de chantiers de débarquement ou d'embarquement. Ces améliorations ont commencé dès novembre 1914.

Enfin, non seulement sur les lignes de rocade et dans les régulatrices, mais un peu partout, l'on construisait les garages nécessaires pour les trains affectés aux T. C. O. Il fallait combler sur ce point une lacune imputable à l'idée que, pour les garages comme pour les régulatrices, les installations commerciales suffiraient.

Grâce à ces efforts, le commandement put exécuter aisément les transports si considérables qui coïncident avec toutes les offensives.

**T. C. O. Champagne.  
Verdun. Somme.  
Aisne.**

De ces transports, les plus intéressants, au point de vue technique, ne sont pas ceux de la Champagne, de Verdun, de la Somme ou de l'Aisne. Sans doute, ils re-

présentent un mouvement de trains considérable.

Pour constituer, en Champagne, la masse de 820.000 hommes et 290.000 chevaux, qui doit participer à l'attaque, le seul réseau du Nord met en marche 2.073 trains de troupes.

Pendant la bataille de Verdun, ont circulé sur l'Est 3.592 trains de troupe, amenant successivement toutes les divisions d'attaque de l'armée française. Durant la période la plus active des transports, toutes les lignes de rocade sont utilisées conjointement. Contraire-

ment aux règles admises, certains transports par fer ont même été exécutés pour des déplacements ne dépassant pas trois étapes, tant on avait le désir d'épargner toute fatigue préliminaire aux unités qui s'engageaient dans cette lutte si rude, et qui, après débarquement, avaient au moins deux étapes à faire pour monter en ligne.

Pour la Somme, les T. C. O. ont été encore plus considérables et ont exigé 6.768 trains.

Mais, sauf à Verdun pendant les deux premières semaines, les transports s'exécutent à l'initiative du haut commandement français. Ils peuvent être préparés. Ils s'espacent sur plusieurs mois : dès février 1916, on sent, à l'examen des T. C. O., se dessiner les projets qui seront exécutés sur la Somme à partir du 1<sup>er</sup> juillet. La seule difficulté est la suivante : comme les quais d'une certaine région sont utilisés d'une façon constante, il faut une attention particulière pour régler le mouvement des rames chargées ou vides, afin d'éviter toute confusion sur des lignes où plusieurs courants se croisent en permanence. Tel a été surtout le cas pour les gares de la région Sainte-Menehould-Revigny-Nançois, durant les quatre mois de l'offensive de Verdun.

**Opération de Cambrai.** Mais certains transports doivent être improvisés. On sait que, le 20 novembre 1917, les Anglais lancent sur Cambrai une attaque dont le succès fut d'abord éclatant. Ils ne nous avaient pas fait part de leurs intentions. Lorsqu'ils nous demandèrent notre collaboration, un plan de transport fut élaboré en vingt-quatre heures.

Trois courants étaient prévus, AX, BY, CZ. Le premier devait déboucher à Nesles, Ham, Flavy-le-Martel et Roye, le deuxième à Péronne, Rosières et Guillaucourt, le dernier à Méricourt, Corbie et Longueau.

Le premier comprenait le Q. G. et les éléments non endivisionnés du 21<sup>e</sup> Corps d'armée, les 68<sup>e</sup> et 170<sup>e</sup> divisions d'infanterie; le deuxième la moitié de la 5<sup>e</sup> division de cavalerie, la 129<sup>e</sup> division d'infanterie et le 106<sup>e</sup> régiment d'artillerie lourde; le troisième la 4<sup>e</sup> division de cavalerie et l'autre moitié de la 5<sup>e</sup>.

Le courant AX, qui avait son origine dans la région de Jonchery, pour l'artillerie de la 68<sup>e</sup> division d'infanterie, de Fère-en-Tardenois, pour la 68<sup>e</sup> division même, de Meaux-Château-Thierry pour le reste, passait par Mareuil, Ormoy.

Le courant BY prenait, dans la région de Gagny et Nogent-le-Perreux, la 129<sup>e</sup> division d'infanterie, à Nanteuil-le-Haudouin et au

Plessis-Belleville, le 106<sup>e</sup> d'artillerie lourde et, par Pierrefitte, les amenait sur la ligne de Paris-Longueau, où l'on embarquait la cavalerie entre Villiers-le-Bel et Chantilly, l'artillerie divisionnaire à Creil et Liancourt.

Enfin le courant CZ enlevait les régiments de la 4<sup>e</sup> division de cavalerie partie entre Oiry et Esternay, partie à Romilly et Nogent-sur-Seine; tous ces éléments, à partir de Verneuil-l'Etang, étaient dirigés sur Versailles, Epluches, Beauvais, Longueau; à Persan-Beaumont venaient s'intercaler les trains de la 5<sup>e</sup> division de cavalerie chargés, soit à Persan-Beaumont même, soit à Montsout et Ecoen.

### *Offensive allemande de mars 1918.*

Du moins, si ce transport doit être improvisé, une fois lancé, il n'a plus à être modifié; il circule sur des lignes bien outi-

lées. On devait, quelques mois après, avoir à organiser des transports qui, par leur improvisation, leur instabilité, le caractère défectueux de certaines lignes empruntées, enfin la longueur toujours plus considérable des courants, allaient présenter d'autres difficultés.

Le 21 mars 1918, à 9 heures, après une très courte mais terrifiante préparation d'artillerie, quarante-deux divisions des 17<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> armées allemandes se ruent, entre La Fère et Fontaine-les-Croisilles, sur dix-sept divisions britanniques des 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> armées. Des attaques partielles se produisent en même temps sur l'Aisne et en Champagne, appuyées par de violents bombardements. Le même jour, le front se fissure dans la région de Saint-Quentin; le 22, il cède sur les quatre-vingt kilomètres de la zone attaquée. Ce jour-là, le commandement français, à la demande du maréchal Haig, entre dans la bataille.

L'éventualité n'avait rien d'imprévu. Depuis le mois de janvier avaient été faites les études les plus précises sur la coopération franco-britannique.

*La prévision.* On avait étudié trois hypothèses de débarquement pour vingt divisions d'infanterie amenées par voie de fer, soit du Groupe d'Armées du Nord, soit du Groupe d'Armées de l'Est par simple prolongement sur les rocales du réseau du Nord : des lignes de transports automobiles étaient tracées concurremment. Dans chaque hypothèse, on prévoyait quatre courants.

Les débarquements s'effectuaient, suivant la première hypothèse, dans la zone Ham-Noyon-Chauny; suivant la seconde, dans la région

de Péronne; suivant la troisième, soit dans la région d'Arras, soit en partie dans la région de Péronne, en partie dans la région d'Arras.

Sur ces bases, des tableaux d'enlèvement étaient préparés pour les divisions d'infanterie. Dans l'hypothèse la plus chargée, 250 rames étaient nécessaires.

Une conférence, tenue à Nesle le 21 février et à Compiègne le 3 mars, avait permis l'accord avec le Grand Quartier Général Anglais en tenant compte des besoins du ravitaillement des armées britanniques.

**La réalité.** Malheureusement ces plans ne purent être appliqués, en raison de la nécessité d'enrayer le plus rapidement possible l'avance des armées allemandes sur Amiens et Paris et aussi parce qu'une partie des zones de débarquement prévues était au pouvoir de l'ennemi.

Dès le 22 mars, la 56<sup>e</sup> division d'infanterie est alertée; le 23, c'est le tour de la 12<sup>e</sup>, de la 166<sup>e</sup> et du 18<sup>e</sup> corps d'armée; le 24, l'état-major de la 1<sup>re</sup> armée est appelé de Toul; successivement, jusqu'au 10 avril, vingt-deux divisions d'infanterie et deux de cavalerie sont envoyées à la bataille. On ramène du Centre une division de cavalerie, cantonnée dans cette région pour cause de grève. On doit même rappeler l'armée d'Italie, dont le retour, étudié depuis le 21 janvier, se fait sans difficultés.

Toutes ces troupes arrivent par le Sud, sauf le 36<sup>e</sup> Corps (29<sup>e</sup> et 133<sup>e</sup> D. I.) qui viennent de Dunkerque par Calais et Abbeville et débarquent à Boves.

Les autres éléments débarquent sur les lignes suivantes, de plus en plus rapprochées de Paris ou de l'Ouest :

1<sup>o</sup> Ormoy - Montdidier - Longueau, d'abord entre Estrées-Saint-Denis et Montdidier, ensuite entre Montdidier et Boves, enfin entre Crépy-en-Valois et Verberie.

2<sup>o</sup> Creil - Compiègne, vers la fin des T. C. O.

3<sup>o</sup> Creil - Longueau, d'abord au delà de Clermont, puis entre Creil et Clermont; c'est à Longueau que débarque la 58<sup>e</sup> division britannique, venant de Vic-sur-Aisne et Villers-Cotterets.

4<sup>o</sup> Saint-Omer-en-Chaussée - Amiens.

5<sup>o</sup> Rouen - Amiens, d'abord entre Bacouel et Saint-Roch, ensuite entre Serqueux et Fouilloy.

6<sup>o</sup> Beauvais - Abancourt (troupes venant d'Italie, 34<sup>e</sup> et 131<sup>e</sup> D. I.).

7<sup>o</sup> Paris - Persan-Beaumont - Beauvais.

8<sup>o</sup> Paris - Dieppe, entre Gisors et Gournay.

Les troupes anglaises arrivant d'Italie débarquent sur la ligne Abancourt-Le Tréport, entre Aumale et Blangy-sur-Bresle.

A ces transports s'ajoutent ceux de douze divisions britanniques amenées de l'Artois et des Flandres à la bataille, ceux des divisions relevées (huit anglaises et quatre françaises), ceux de ravitaillement et d'évacuation.

*L'effort.* Enfin, sans parler des trains de service commercial, si réduits fussent-ils, n'oublions pas les évacuations, non seulement militaires, mais aussi celles des populations et des usines de toute nature : parmi les dernières, quelques-unes furent aussi importantes que difficiles, notamment celles des ateliers de Longueau et d'Amiens.

Bref, sur l'Est, le nombre de kilomètres parcourus par des trains militaires s'est élevé de 1.250.000 en janvier à plus de 1.700.000 en mars, et sur le réseau du Nord, une moyenne de 172 trains par jour dut être affectée aux transports militaires.

Sur la Grande-Ceinture, jamais le mouvement n'avait été et jamais il ne sera aussi intense : pendant la course à la mer, il avait été en moyenne de 146 trains par jour; lors de l'envoi de divisions en Italie, il avait atteint 148; de mars au 18 juillet, il s'élève à 181, pour tomber à 154 jusqu'à l'armistice.

Par tous leurs caractères, on le remarquera, ces transports rappellent ceux de la Course à la mer. Toutefois plusieurs différences les en séparent. Les itinéraires sont plus directs. Les lignes suivies sont meilleures dans l'ensemble. D'autre part, si les courants varient continuellement de longueur, la cause en est, cette fois, non plus à l'initiative de notre commandement, mais à celle de l'ennemi qui s'avance. Enfin, en 1918, est intervenu un facteur nouveau, qui, à chaque instant, désorganise ce qui a été prévu et double la fatigue du personnel en lui interdisant tout repos: nous voulons parler du bombardement par avions ou par canons à longue portée qui, dès le début de l'offensive, prend une intensité jusque-là inconnue. Il est dirigé surtout sur Compiègne, sur la ligne Paris-Amiens, en particulier entre Longueau, Amiens et Saint-Roch; mais les gares situées à distance du front ne sont pas à l'abri du danger.

Aussi le gouvernement portait-il « à la connaissance du pays la belle attitude du personnel des chemins de fer du réseau du Nord et de l'Est et du réseau des armées ». Le ministre de la Guerre motivait ainsi cette décision : « Après avoir montré, depuis le début de la guerre, la plus belle endurance et la plus grande énergie dans l'exécution d'un service particulièrement dur, a donné, au cours des opérations militaires récentes, et souvent dans les circonstances



les plus périlleuses, des preuves nouvelles de son esprit de sacrifice et de son admirable dévouement au pays ».

**Offensive allemande  
sur Béthune.**

Pendant que s'exécutent les transports de troupes destinées à arrêter l'avance ennemie, et que le général Foch songe à la contre-offensive, le 9 avril une assez forte attaque allemande sur le front portugais et anglais produit une poche relativement importante qui fait perdre à nos alliés Sailly, Laventie et La Gorgue. Le succès allemand s'accroît les jours suivants. Il devient nécessaire que nous allions étayer les troupes britanniques.

Le 12, ordre relatif à la constitution d'une gare régulatrice à Dunkerque, qui fonctionnera comme régulatrice de mouvement. Le 17, ordre créant, sous les ordres du général de Mitry, le Détachement d'armée du Nord, qui sera ravitaillé par une Commission régulatrice Calais-Dunkerque.

Neuf divisions sont envoyées, quatre en avril et cinq en mai, ces dernières en remplacement de divisions relevées. Elles débarquent, d'abord dans la région de Gravelines, Bergues et Dunkerque, ensuite à Rexpoède et Esquelbecq (du 5 au 10 mai), puis de Saint-Omer (6 au 10 mai) à Hesdin, Anvin et Wavrans, enfin de nouveau à Saint-Omer.

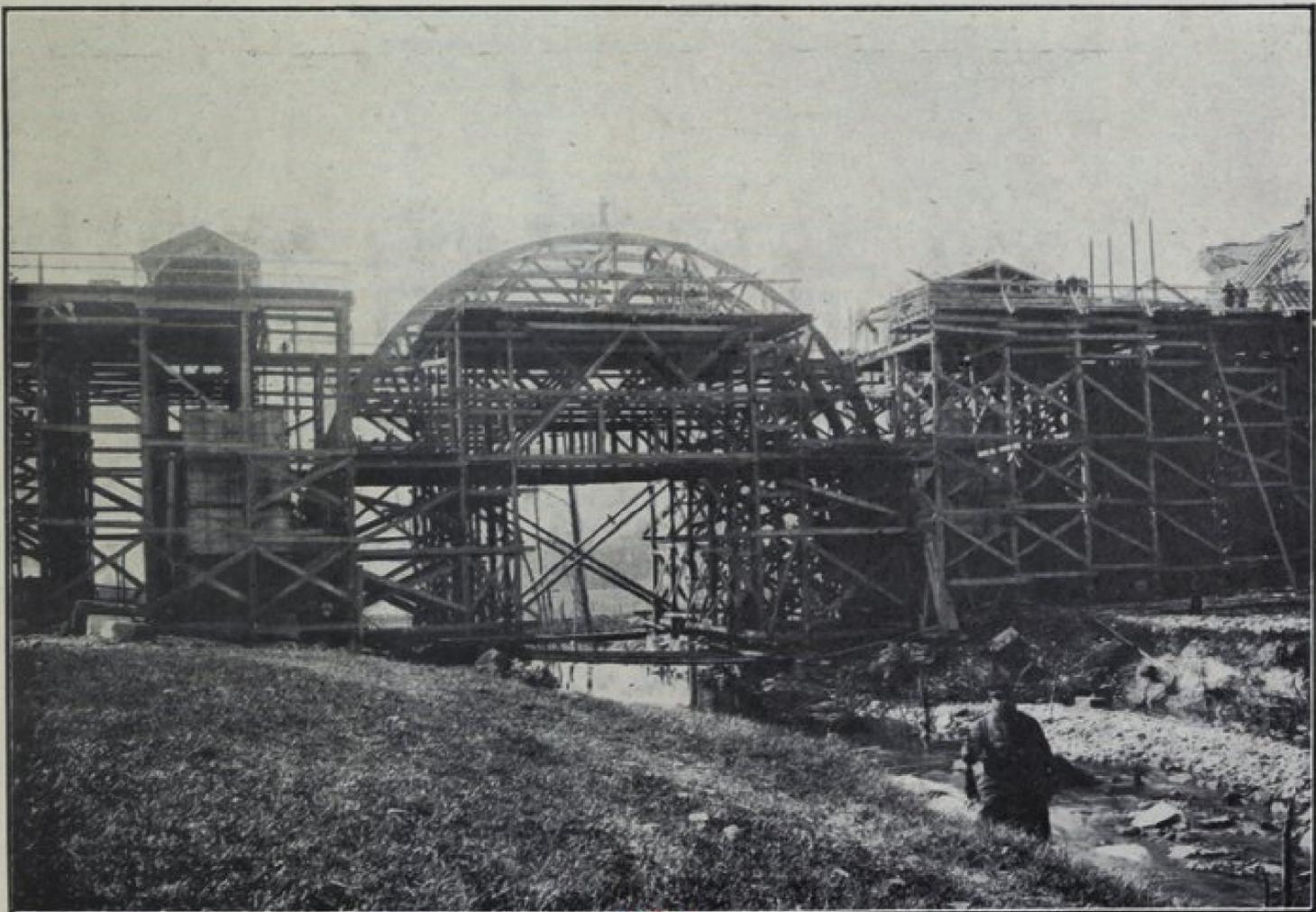
La ligne de transport passe par Beauvais, Abancourt, Aumale, Blangy-sur-Bresle, le raccordement de Ponts-et-Marais, le raccordement d'Abbeville, Noyelles et la ligne de la côte. La 28<sup>e</sup> division d'infanterie, venant du territoire de Belfort, était envoyée à Beauvais; elle n'a qu'à continuer sa route. Les autres grandes unités, qui ne se trouvaient pas sur la ligne de transport, l'abordent soit par Creil, Beauvais (121<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 48<sup>e</sup>), soit par Epluches, Persan-Beaumont, Beauvais (28<sup>e</sup>, 30<sup>e</sup>), soit enfin par Pontoise, Gisors (27<sup>e</sup> et 71<sup>e</sup>). La densité est de 18 trains par vingt-quatre heures.

En même temps, sept divisions britanniques sont transportées par chemin de fer dans la région attaquée, soit pour renforcer le front, soit pour relever des divisions envoyées au repos.

Ces transports n'en excluent pas d'autres : cinq divisions fatiguées quittent le Beauvaisis et y sont remplacées nombre pour nombre. Le 24, la 50<sup>e</sup> division britannique reçoit l'ordre de s'embarquer pour la région de Fère-en-Tardenois. Elle y sera suivie, dans la première quinzaine de mai, par les 21<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et 25<sup>e</sup>, pendant que la 19<sup>e</sup> débarquera à Châlons, Coolus et Vitry-la-Ville. Par contre, vers

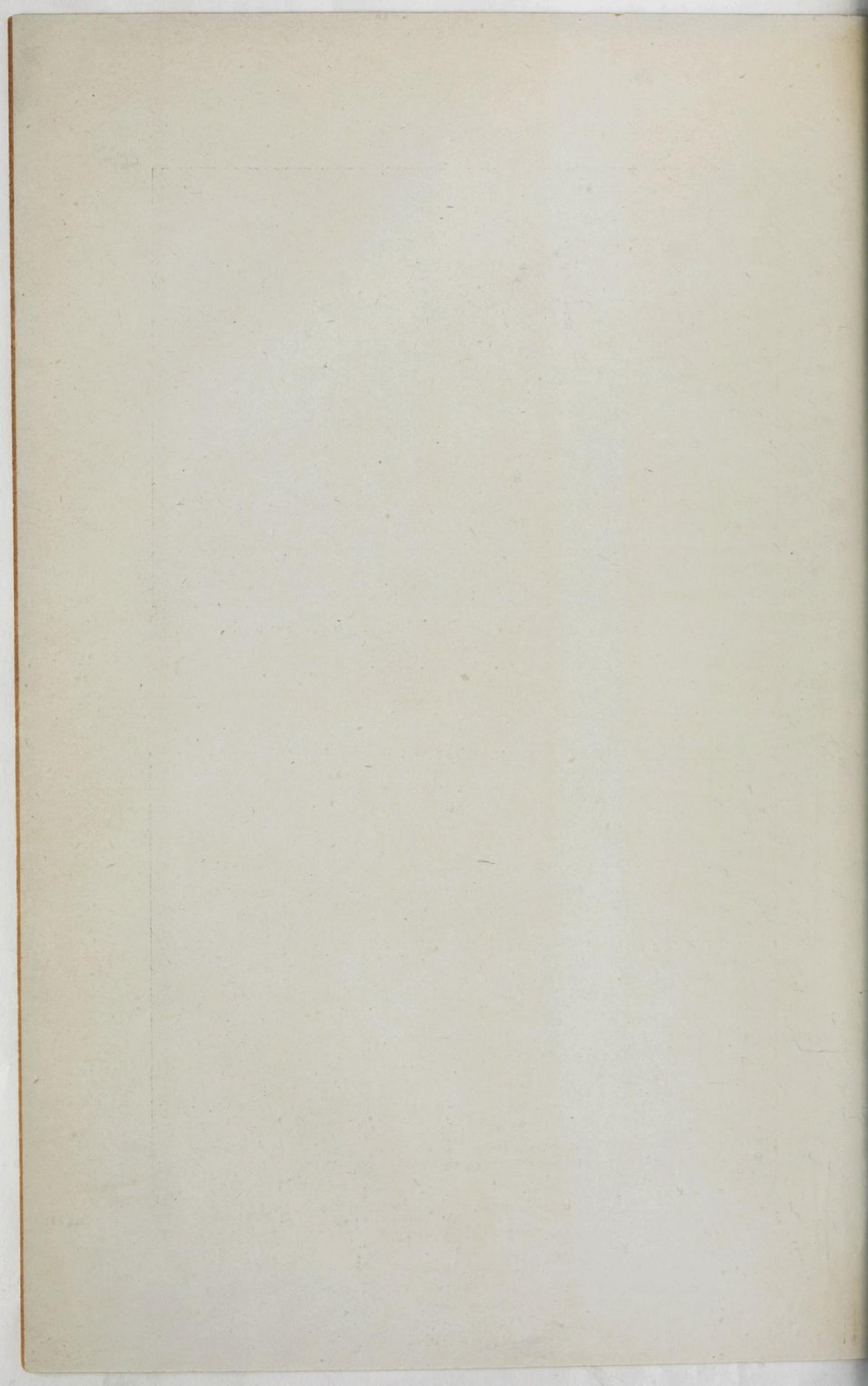


Viaduc de Dannemarie détruit par l'artillerie à longue portée ennemie.



Viaduc de Dannemarie, travaux de reconstruction.





le 20 avril, une division arrivant d'Égypte par Tarente, est acheminée sur Rue et Noyelle, par la Grande-Ceinture Ouest, Pontoise et Abancourt.

On devine le nouvel effort qui doit être fourni par le réseau du Nord : malgré la nouvelle amputation qu'il vient de subir, il doit non seulement assurer ces transports, mais évacuer, dans les parties menacées, les wagons, les gares, les ateliers, sans parler de 100.000 personnes dont les autorités militaires anglaises imposent le départ.

Le seul T. C. O. important en dehors de ceux qui intéressent le réseau du Nord est celui du 2° C. A. italien, envoyé en renfort et dirigé à la fin d'avril vers le camp de Mailly. La 8° division arrive par Modane et passe par Montmélian, Ambérieu, Bourg, Saint-Jean-de-Losne, Gray, Champlitte et Langres. La 5° division et les éléments non endivisionnés débouchent par Vintimille, gagnent Lyon par la rive gauche du Rhône et rejoignent, à Saint-Jean-de-Losne, l'autre courant. Le premier train transite à Vintimille le 19 avril, à Modane, le 20. Pour subvenir aux besoins de ces troupes, une base italienne est créée à Lyon avec annexe à Leyment.

### ***L'attaque sur le Chemin des Dames.***

La bataille terminée, le haut commandement procède à de nouveaux transports, pour constituer une masse en avant de Paris, une seconde vers Epernay, et une réserve dans la région de Beauvais, afin de parer à une nouvelle attaque allemande dans cette direction.

Or, le 27 mai, à 3 h. 30, après un bombardement qui a commencé à 1 heure, l'infanterie allemande fond sur les divisions françaises et anglaises qui gardent le Chemin des Dames. Son flot emporte tout, et, le 30 mai au soir, les troupes ennemies atteignent la Marne à Jaulgonne. L'avance a été si rapide que les forces de la région de Crépy-en-Valois ou d'Epernay n'ont pas le temps d'intervenir.

Le Haut commandement s'efforce de parer au danger et, indépendamment des mouvements par autos, il dirige par voie ferrée sur la Champagne, entre le 27 et le 31 mai, l'état-major de la V° armée, huit divisions françaises et une américaine. Les divisions françaises sont prises soit dans l'Est, soit dans la région de Beauvais. La 3° D. I. U. S. (division américaine) est enlevée dans la région de Bricon.

Comme, d'ailleurs, tout danger n'a pas disparu du côté de l'Oise

— l'offensive du 9 juin le prouvera — le général Foch rassemble en avant de Paris, entre le 31 mai et le 3 juin, six divisions françaises et une américaine. Elles sont étayées par deux divisions françaises rappelées des Flandres vers la région de Beauvais.

Ces mouvements, on le voit, ni pour l'envergure, ni pour les difficultés, ne peuvent être comparés à ceux de mars. Les transports auxquels donnera lieu ultérieurement la grande offensive alliée seront considérables et complexes. Mais ils se feront à l'initiative de notre haut commandement, sur de bonnes lignes offrant des trajets plus courts qu'en mars. Il semble donc que, jamais durant la guerre, en ce qui concerne le rail, on n'ait eu, pour transporter les troupes, à triompher de plus de difficultés que pour arrêter l'offensive allemande de la Somme.

\*  
\*\*

***Envoi de renforts en  
Italie : préparation  
(début 1917).***

On s'était trouvé en présence d'un problème d'un autre ordre, lorsqu'il avait fallu préparer, puis effectuer l'envoi de renforts en Italie.

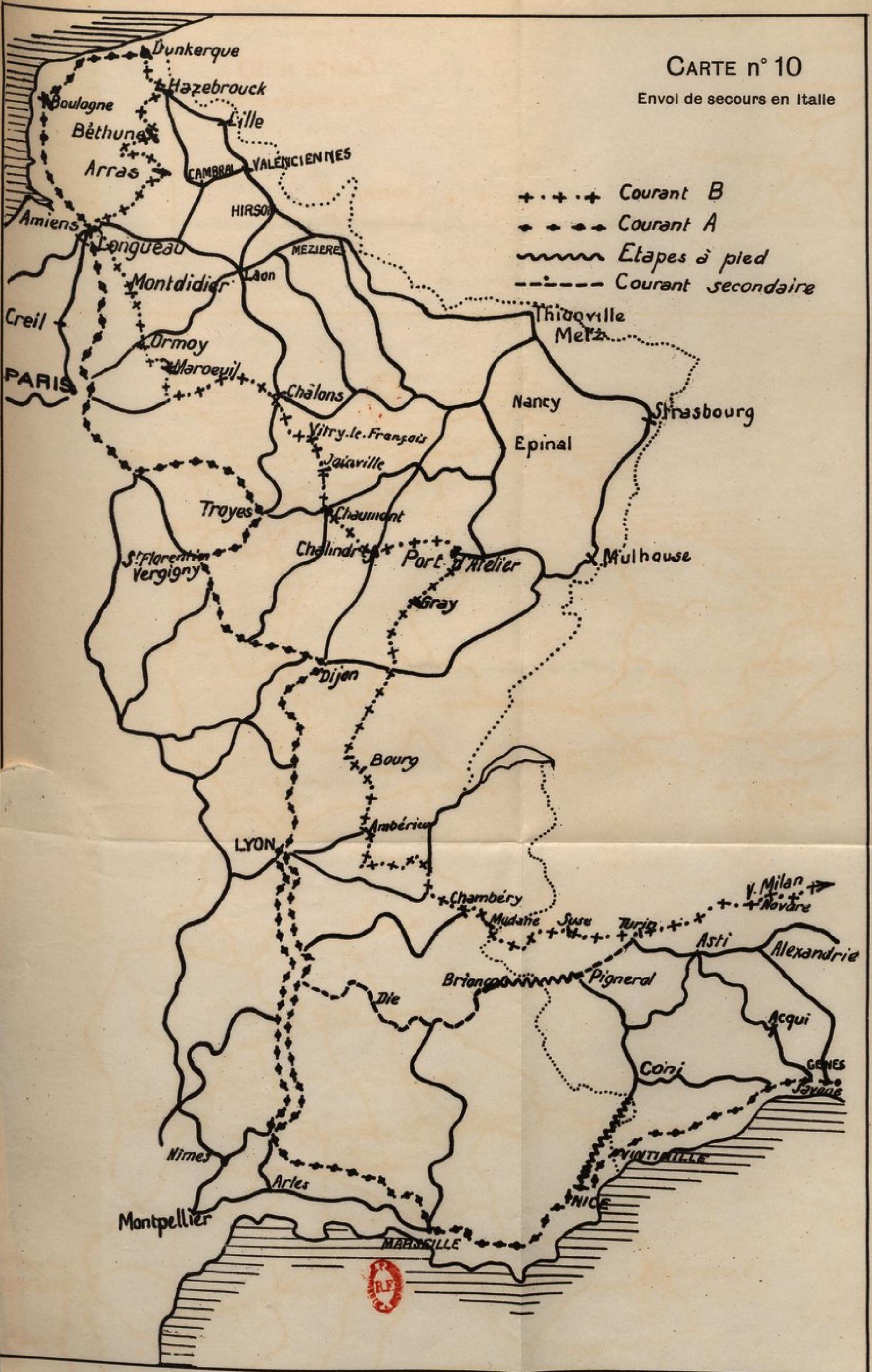
La conférence de Chantilly, lors de sa réunion des 15 et 16 novembre 1916, avait pris la décision suivante : « Si l'une des puissances est attaquée, les autres lui viendront immédiatement en aide dans la mesure de leurs moyens, soit indirectement, soit directement, par l'envoi de forces entre théâtre d'opérations reliés par des communications faciles. Pour répondre à cette dernière éventualité, des études de transport et d'emploi de forces combinées seront entreprises entre les états-majors français, anglais et italiens. »

Dès le commencement de décembre, deux officiers du G. Q. G. français, dont un du service des chemins de fer, se rendent en Italie pour se renseigner sur place sur l'utilisation des voies ferrées italiennes.

Deux itinéraires seulement sont utilisables par fer, celui de la côte via Vintimille et celui de Chambéry-Turin via Modane. La capacité de la ligne de la côte est limitée par la section de ligne à voie unique Vintimille-Savone; l'administration des chemins de fer italiens y prévoit trente-deux trains dans chaque sens, mais il semble que, sous peine de courir à un embouteillage rapide, il faille s'en tenir, au moins pour les trains en transit, à un chiffre inférieur, soit 18 ou 20. Quant à la capacité de la ligne du Mont-Cenis, elle

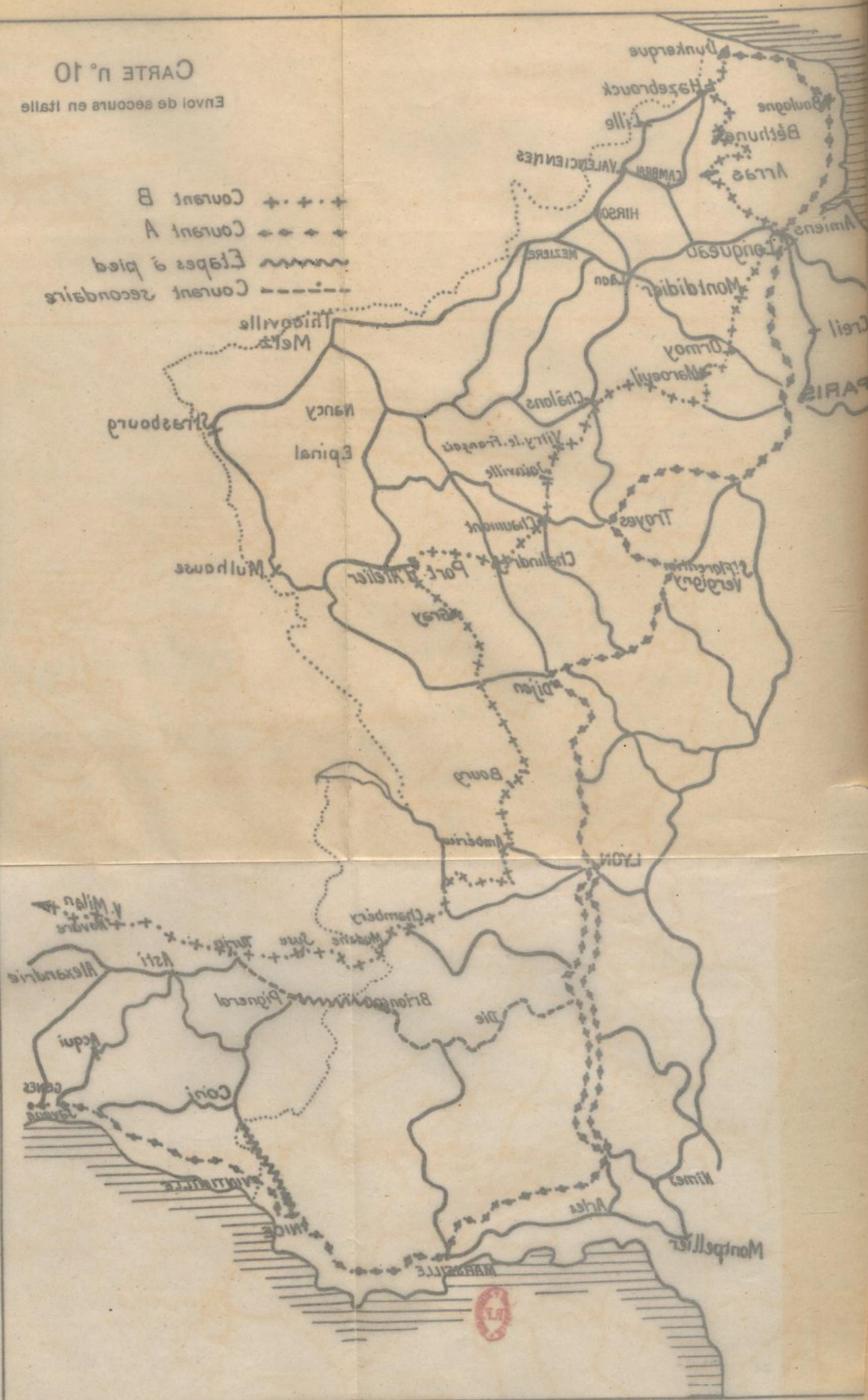
CARTE n° 10

Envoi de secours en Italie



Envoi de secours en Italie  
 CARTE n° 10

--- Courant secondaires  
 ~~~~~ Etabes à pied  
 - - - Courant A  
 + + + Courant B



**Nouveau plan (printemps 1917).**

En avril 1917, le ministre de la Guerre décide d'arrêter les bases de l'organisation d'un corps de secours, qui aurait éventuellement à opérer en Italie et à tout préparer en vue d'assurer, le cas échéant, l'entrée en ligne de ces forces dans le bref délai possible. C'est le général Foch qui assure la coordination des études et travaux relatifs à l'organisation et au transport de ces forces.

En raison de la coopération anglaise prévue, quelques modifications sont faites au plan exposé ci-dessus.

On maintient deux courants : mais l'ancien F, désigné par l'indice 1, part désormais de Béthune, passe par Saint-Pol, Doullens, Amiens, Aubervilliers, la Petite-Ceinture Est, Bercy, Villeneuve-Saint-Georges, Montargis, Nevers, Paray-le-Monial et Lyon, d'où les trains sont dirigés, suivant le cas, soit sur Modane, soit sur Gap et Briançon. Le nombre de marches reste le même, ainsi que leur répartition en transit direct ou entre les points de débarquement suivant les saisons.

Le courant n° 2 (ancien courant G) a pour origine Calais, est dirigé sur Abbeville, Eu, Abancourt, Serqueux, entre sur la Grande-Ceinture à Epluches, la suit jusqu'à Juvisy, d'où il emprunte le même itinéraire que plus haut. Des 30 trains prévus par jour, 8 continuent à s'arrêter à Nice, avec réembarquement sur la ligne de Coni (trois étapes). Sur les 22 qui sont acheminés sur Vintimille, 6 sont débarqués à Vintimille et réembarqués à Savone (trois étapes), où recommence la double voie, 16 seulement (au lieu de 22) sont prolongés au-delà de Vintimille.

La composition des trains reste la même : toutefois, l'on se contente de neuf wagons à frein à guérite, soit cinq dans une moitié du train et quatre dans l'autre.

Si les renforts sont envoyés par les Français seuls, ceux-ci peuvent employer la totalité des marches; de même si les Anglais vont seuls en Italie. Si les deux nations expédient des renforts, les marches seront partagées entre elles, proportionnellement à l'effectif fourni.

Indépendamment des trains réservés pour la ligne de Tarente ou pour le ravitaillement de l'Italie en charbon, il était nécessaire de prévoir, entre Marseille et Nice, cinq trains pour le ravitaillement de la marine à Toulon et pour le ravitaillement des populations civiles et des camps. Le P.-L.-M. n'étant pas parvenu à faire passer plus de trains avec rebroussement à Marseille-Saint-Charles, cinq trains furent acheminés par l'itinéraire Avignon-Aix-Aubagne ou Carnoules.

**Perfectionnement :**  
**(août 1917).**

Lorsque les lignes du Nord eurent été remises en état (août 1917), on améliora les deux lignes de transport désignées par A et B suivant l'itinéraire plus direct ci-après :

A (ancien G, puis 2) : Dunkerque, Longueau (par Boulogne ou par Arras), Creil, Grande-Ceinture Est (par Epluches ou par Chantilly), Noisy-le-Sec, la ligne Paris-Belfort jusqu'à Troyes, Saint-Florentin, Dijon, Lyon, Arles (par la rive droite ou la rive gauche), Marseille, Nice et Vintimille.

B (ancien F, puis 1) : Dunkerque, Arras, Amiens, Montdidier, Ormoy, Mareuil, Châlons-sur-Marne, Vitry-le-François, Joinville, Chaumont, Port-d'Atelier, Gray, Bourg, Amberieu, Chambéry, Modane. Le courant de Briançon se séparait du précédent à Ambérieu et passait par Lyon, Livron, Veynes et Gap.

On prévoyait d'ailleurs le cas où le plan de concentration à la frontière suisse (1) devrait jouer en même temps que le plan I.

Au courant de Modane s'ajoutaient, comme il a été dit, un train de voyageurs et d'isolés, les trains venant des établissements militaires et des trains de charbon.

En Italie, le courant A passait par Savone, Tortone, Gênes, Voghera, Pavie, Crémone, Mantoue, pour aboutir à Legnago; le courant B par Suse, Turin, Novare, Milan, Brescia pour aboutir à Vérone.

Des régulatrices de transit avaient leur siège l'une à Nice-Vintimille (ligne A), l'autre à Modane (ligne B).

En même temps que l'envoi de troupes alliées en Italie, on avait prévu l'arrivée de troupes italiennes en France.

Les transports, d'après les premières études (janvier), devaient s'effectuer suivant une méthode analogue à celle énoncée ci-dessus, soit par trains chargés en Italie et transitant en France partie à Vintimille, partie à Modane, soit par trains chargés sur le versant français pour embarquer des éléments faisant étape à pied, soit enfin par trains chargés à Marseille ou à Cette, où les éléments seraient amenés par mer.

Les trains italiens devaient être à 40 véhicules, dont 39 utilisables, avec 13 freins; sur le versant français, on prévoyait des trains de 50 wagons ou des demi-trains.

On renonça bientôt au transport par mer. En définitive ce fut uniquement par voie de fer qu'arriva en avril 1918 le 2<sup>e</sup> corps italien, envoyé en renfort (2).

Le plan était donc arrêté, depuis longtemps, dans tous ses détails, lorsque, le 27 octobre 1917, les gouvernements français et anglais

(1) Voir pages 109 et suiv.

(2) Voir page 99.

décidèrent de venir au secours de l'armée italienne, qui venait d'être enfoncée entre Caporetto et Tolmino.

**L'exécution.** Dès le mois de septembre, un certain nombre d'éléments d'artillerie lourde avaient été expédiés sur l'Italie. Embarqués, partie dans la région de Lunéville et de Bussang (40 trains) du 10 au 15 septembre, partie dans la région de Saint-Hilaire-au-Temple et Sainte-Menehould (10 trains) du 11 au 15, ils avaient été dirigés sur Chalindrey, soit par Nancy-Toul, soit par Epinal-Jussey, soit par Saint-Dizier, et de là acheminés sur Is-sur-Tille, Dijon et Modane; pour gagner du temps, ils avaient pris la voie la plus courte, en raison de leur petit nombre.

Au contraire, ce sont les voies prévues par les courants A et B qui sont suivies par les 1.815 trains qui, du 28 octobre au 31 décembre, empruntent les voies du réseau P.-L.-M., à savoir 1.227 trains de troupes, 60 venant des gares de rassemblement, 332 expédiés par les S. M. et entrepôts, 196 trains de munitions.

Les troupes françaises comprenaient la X<sup>e</sup> armée, soit, en dehors des éléments d'armée, le 12<sup>e</sup> C. A. (23<sup>e</sup> et 24<sup>e</sup> D. I.); le 31<sup>e</sup> C. A. (64<sup>e</sup> et 65<sup>e</sup> D. I.); enfin les 46<sup>e</sup> et 47<sup>e</sup> D. I., exigeant en tout 881 trains. Il s'y ajoutait une armée anglaise de quatre divisions (550 trains). Les embarquements eurent lieu, pour le 31<sup>e</sup> C. A. à partir du 28 octobre, pour les 46<sup>e</sup> et 47<sup>e</sup> D. I., à partir du 1<sup>er</sup> novembre, pour le 12<sup>e</sup> C. A. à partir du 11 novembre, pour les éléments d'armée, partie au 30 octobre, partie en décembre, pour les troupes anglaises, à partir du 6 novembre.

Le courant A comprit le Q. G. de la X<sup>e</sup> armée et les éléments d'armée, une division du 12<sup>e</sup> C. A., les éléments non endivisionnés et une division du 31<sup>e</sup> C. A., enfin la 46<sup>e</sup> D. I. Le courant B était formé du reste. Les embarquements du courant A avaient lieu, partie dans la zone Fère-Champenoise-Sommesous, partie dans la zone Château-Thierry-Epernay, partie dans la zone Blainville-Epinal, partie dans la région Belfort. Pour le courant B, la zone d'embarquement était la région Epernay-Châlons et Revigny. Les troupes anglaises venaient de Dunkerque-Wizernes.

Le courant A fut dirigé sur Nice, à la densité, par vingt-quatre heures, de vingt-quatre trains, dont 16 transitant à Vintimille sans rompre charge, 4 débarquant dans la région de Nice et se réembarquant à San-Dalmazzo-di-Tenda, 4 débarquant à Vintimille et se réembarquant à Savone. Le courant B comprenait douze trains par vingt-quatre heures transitant à Modane sans rompre charge et,

en outre, jusqu'au 28 novembre, six trains par vingt-quatre heures se dirigeant sur Briançon, où les troupes étaient débarquées, franchissaient le col du Mont Genève, où des dispositions devaient être prises pour l'entretien de la route et se réembarquaient dans la région de Pignerol (1).

A partir du 10 novembre, on se préoccupa d'augmenter la densité des courants en réduisant le nombre des trains de voyageurs et de marchandises.

Le courant par Modane ne comprit d'abord que des troupes françaises, mais, à partir du 11 novembre, six trains sur douze furent affectés à des transports anglais.

**Régularité du mouvement.** Le mouvement dans l'ensemble fut assez régulier, comme on en jugera par les chiffres suivants, relatifs à la période du 29 octobre au 15 décembre, où les transports furent particulièrement intenses (2).

| COURANT DE MODANE               | NOMBRE<br>d'arrivées<br>prévues | NOMBRE<br>d'arrivées<br>effectuées |
|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| 29 octobre au 27 novembre.....  | 281                             | 279                                |
| 18 novembre au 23 novembre..... | 94                              | 96                                 |
| 24 novembre au 28 novembre..... | 84                              | 86                                 |
| 29 novembre au 15 décembre..... | 194                             | 192                                |

Il y eut, le 1<sup>er</sup> décembre, une grosse perturbation due à trois accidents matériels en Italie, et le 12 une interruption totale par suite du déraillement du train de permissionnaires entre La Praz et Saint-Michel-de-Maurienne.

| COURANT DE BRIANÇON             | NOMBRE<br>d'arrivées<br>prévues | NOMBRE<br>d'arrivées<br>effectuées |
|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| 29 octobre au 17 novembre.....  | 91                              | 91                                 |
| 18 novembre au 23 novembre..... | 36                              | 35                                 |
| 24 novembre au 28 novembre..... | 13                              | 14                                 |

| COURANT DE NICE                | NOMBRE<br>d'arrivées<br>prévues | NOMBRE<br>d'arrivées<br>effectuées | DIFFÉRENCE<br>en plus<br>ou en moins |
|--------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| 29 octobre au 17 novembre..... | 409                             | 400                                | — 9                                  |
| 18 novembre au 23 novembre.... | 114                             | 96                                 | — 18                                 |
| 24 novembre au 28 novembre.... | 75                              | 100                                | + 25                                 |
| 29 novembre au 15 décembre.... | 177                             | 174                                | — 3                                  |

(1) Ces indications suffisent à montrer la part réservée aux automobiles, part moins considérable que ne semble l'indiquer l'article publié par M. Paul Heuzé dans la *Revue des Deux-Mondes* du 15 octobre 1921, sous le titre suivant : « A l'aide de l'Italie. — La traversée des Alpes en automobile par les troupes françaises ».

(2) De Gray à Modane (376 kilomètres), les trains mettaient de 20 à 23 heures, de Saint-Florentin à Vintimille (950 kilomètres), la durée du parcours variait de 44 à 47 heures.

La situation, on le voit, s'est améliorée à partir du 24 novembre, c'est-à-dire à partir du jour où le P.-L.-M. a supprimé les trains-poste, et, subsidiairement, pris les mesures nécessaires pour améliorer la traction entre Marseille et Nice, c'est-à-dire agrandir les installations de voie de Carnoules, augmenter le débit d'alimentation d'eau de Carnoules et d'Aubagne, créer des alimentations de secours entre les Arcs et Carnoules. Pour faciliter le ravitaillement en combustible, l'autorité militaire avait fait attribuer au P.-L.-M. 400 tonnes de briquettes destinées à l'arsenal de Toulon.

Dans les trains ci-dessus, sont compris les trains venant des gares de rassemblement, des stations-magasins et des arsenaux : peu nombreux en octobre (4 par Vintimille et 16 par Modane), ils atteignent, dès novembre, le chiffre de 250 (39 par Vintimille, 211 par Modane), pour s'élever, en février, au maximum de 440 (157 par Vintimille, 283 par Modane). Ensuite la courbe décroît.

Les gares de rassemblement étaient Langres pour la zone des armées, Ambérieu pour celle de l'intérieur. Les vivres étaient envoyés à la base de Milan par la station-magasin d'Ambronay, avec Lyon comme secours, les munitions par Clermont-Ferrand, Lyon et Vaivre (près de Gray), le matériel du génie par Grenoble, le matériel de santé et d'habillement par Grenoble.

Pour réduire les transports au minimum, dès le 24 décembre on renonçait à l'envoi quotidien du ravitaillement partant de la base vers les grandes unités. En raison de l'irrégularité des transports, on pose le principe de la création aux gares de ravitaillement ou dans leur voisinage, de magasins avancés comportant en principe un stock de trois jours et que recomplétaient les trains de ravitaillement.

Le 1<sup>er</sup> décembre fut mis en service un train de permissionnaires par Modane entre l'Italie et la France.

**Le P.-L.-M.** Le gros effort à fournir par le P.-L.-M. se concentre d'ailleurs sur les mois de novembre et de décembre; du 24 décembre à fin mars, les transports ne comprennent que 38 trains de troupe. Il put être fourni, grâce aux mesures arrêtées d'avance par le G. Q. G. et l'Etat-major de l'Armée 4<sup>e</sup> Bureau. Il est d'ailleurs inférieur à celui que le réseau indiquait dans son rapport à l'Assemblée générale du 30 avril 1920, p. 18 : « en quatre jours, 120.000 hommes avec leur artillerie franchissent la frontière ». Il est incontestable qu'une gêne sérieuse a été causée au P.-L.-M. par la nécessité de fournir du matériel, de déplacer du personnel, de

transporter chaque jour des trains qui, entre les gares de jonction avec l'Est et les gares frontières de Modane et de Vintimille, font en novembre et décembre un parcours journalier de 50.000 kilomètres (soit 37% du parcours quotidien total des trains de marchandises sur le réseau), ce qui entraîne pour conséquence de garer un certain nombre de wagons chargés (10.000) et de supprimer ou de dévier les trains commerciaux qui circulaient sur les lignes de communication.

Cette gêne a d'ailleurs été atténuée par les travaux dont l'intensité des transports a bientôt démontré la nécessité.

Pour nous borner aux plus importants, aux abords de la gare de Marseille-Saint-Charles où tous les trains venant de Lyon et se dirigeant sur Nice venaient laborieusement rebrousser, est établi un raccordement direct à double voie entre les lignes de Lyon-Marseille et de Marseille-Vintimille, lequel se détache de la première ligne près de l'arrivée de la ligne d'Aix, et, après un souterrain de 523 mètres de long, se prolonge jusqu'aux abords de la gare de la Blancarde. Ce raccordement, qui aurait dû être construit depuis longtemps pour les besoins commerciaux, a été établi aux frais de la guerre, ainsi que les travaux suivants.

La ligne Ambérieu-Modane voit, à Ambérieu, l'établissement de deux faisceaux de réception côté Lyon et côté Culoz, ainsi que l'extension du faisceau de triage. A Modane est établi un tiroir, en même temps que le dépôt est agrandi et que sont améliorées les voies côté Culoz et qu'une nouvelle voie de réception est électrifiée. A Saint-Jean-de-Maurienne est créé un triage côté Modane, afin de soulager la gare de Modane par un chantier mieux à l'abri des grands froids. Les installations G. V. et P. V. sont accrues à Saint-Avre-la-Chambre. Enfin on augmente l'électrification du tunnel du Mont-Cenis par les soins des Chemins de fer italiens, mais aux frais communs des Alliés.

Ces transports ont donc fait ressortir à nouveau la sûreté, pour ainsi dire mathématique, avec laquelle le service militaire des chemins de fer établissait ses plans et la précision avec laquelle il adaptait ses combinaisons aux lignes empruntées ainsi qu'aux ressources, à l'outillage ou à la préparation des réseaux intéressés.

\*  
\*\*

A côté des transports qui ont été exécutés, il faut donner une place à ceux qui auraient pu l'être.

**Études diverses.** Un grand nombre d'études portant sur toutes éventualités possibles ont été faites à tous les moments de la guerre par le 3<sup>e</sup> Bureau du G. Q. G. et le service militaire des chemins de fer.

C'est ainsi que, durant l'hiver 1917-1918, on prépare l'envoi intensif et inopiné de renforts sur les différents points où une offensive ennemie semble possible, zone française et zone anglaise. Dans la zone française, par exemple, quatre hypothèses de courants sont envisagées : A, Alsace-Lorraine; B, Lorraine-Alsace; C Alsace-Champagne; D, Verdun-Alsace (1).

A la même époque, on étudie le transport d'une division d'infanterie de la région de Vérone à Salonique, par fer jusqu'à Tarente et Brindisi, par mer à partir de ces points.

**Plan de concentration sur la frontière suisse. Bases.**

Mais, de tous ces travaux, le plus poussé, pour des raisons qui apparaissent d'elles-mêmes, a été sans contredit celui qui concernait la concentration d'une armée destinée à débarquer sur la frontière suisse en cas d'agression de ce côté. Comme on le verra, il a même reçu un commencement d'exécution en ce qui touche la couverture.

Dès l'hiver 1915-1916, à la suite de renseignements parvenus au G. Q. G., le commandement s'était préoccupé des conséquences d'une violation possible de la neutralité suisse par les armées allemandes. L'intention du gouvernement étant de ne pénétrer en territoire helvétique que s'il était violé par les Allemands, il était presque certain que nos transports ne pourraient être poussés au delà de la frontière franco-suisse. C'est dans cet esprit que les études furent faites; toutefois on s'efforça de recueillir des renseignements pour pouvoir éventuellement prolonger les débarquements sur le réseau suisse et il faut reconnaître que les archives tant du G. Q. G. que de l'Etat-major de l'Armée étaient très insuffisantes sur ce point.

Sur ces bases on avait commencé à préparer le plan H (initiale du mot Helvétie) et étudié le tracé et les débarquements de cinq courants de transport ayant comme régulatrices de débarquement Belfort, Besançon, Dôle, Dijon et Lyon, et, par suite, amenant les

(1) Les courants étaient d'abord prévus à la densité de 32 trains par vingt-quatre heures. Mais l'augmentation des effectifs en stationnement dans la région de l'Est (troupes françaises et américaines), entraîna un accroissement des trains de ravitaillement de toute nature; d'autre part, le service imposé aux gares, les difficultés de traction résultant de la mauvaise qualité de combustible, enfin le nombre de rames T. U. (voir p. 87) indisponibles (28 par jour en moyenne) amenèrent à réduire la densité et à modifier les transports.

troupes sur les lignes qui, de ces points, se dirigent vers la frontière suisse.

L'organisation en amont des régulatrices ne présentait pas de sérieuses difficultés, bien qu'elle comportât un appel aux ressources en traction des autres réseaux, mais, en aval de ces gares, la situation était particulièrement délicate. Les zones de débarquement prévues ne comportaient qu'un nombre de chantiers tout à fait insuffisants; de plus, sur un certain nombre de lignes à voie unique, comme celle de Besançon à Morteau, on ne pouvait faire circuler que des demi-trains; enfin l'usage du téléphone était inconnu dans cette région où le trafic normal se réduit à des expéditions de bois. Tout était donc à faire et sur un réseau moins habitué aux efforts intensifs que ceux de la zone des armées. Dans la limite de la main-d'œuvre disponible, on procéda à quelques aménagements de gares, à la création de postes téléphoniques, à un programme de renforcement du personnel.

Pour les effectifs maxima prévus, les transports représentaient au total 1.800 trains; ils pouvaient se terminer onze jours après le « Garde à vous », si les transports de couverture étaient préalablement effectués, sinon seize jours et demi après.

En ce qui concerne le groupement de forces et les opérations, on prévoyait trois armées, l'une ayant comme régulatrice de communication Besançon et Dôle, comme station-magasin Dôle, la seconde ayant comme G. R. Dijon et comme S. M. Dijon; la troisième ayant comme G. R. Lyon, puis éventuellement Genève, comme S. M. Lyon.

La question en resta là pendant l'été 1916 : Verdun et la Somme absorbèrent toute l'attention du haut commandement.

Toutefois le général Foch, désigné pour commander le groupe d'armées destiné à opérer en Suisse, étudia le plan de transport et indiqua comment les mouvements devaient être réglés de façon à constituer le plus rapidement possible l'armée de gauche, puis celle du centre.

***Le premier plan (hiver 1916-1917).***

Les études reprurent durant l'hiver suivant. Le 25 décembre 1916, le général Foch était chargé de mettre au point toutes les études concernant les opérations du groupe d'armées, qui serait constitué dans l'hypothèse où les Allemands violeraient la neutralité du territoire helvétique pour attaquer la France ou l'Italie. En cette qualité, il devait soumettre au Général commandant en

chef les plans d'opération, de couverture et de transport correspondant à cette éventualité.

Dès le 2 janvier 1917, dans une nouvelle étude qui suppose le maximum de difficultés, c'est-à-dire l'envoi simultané de troupes en Suisse et en Italie, la D. C. F. prévoit sept courants de transport :

- A. — Divisions d'Arches, de Saffais et de Toul, dirigées sur Belfort.
- B. — Divisions de Gondrecourt et de Neufchâteau, dirigées sur Besançon.
- C. — Divisions de Rembercourt et de Mailly, dirigées sur Dôle.
- D. — Divisions de Fère-en-Tardenois et de Dravegny, dirigées sur Dijon et Saint-Jean-de-Losne par Chaumont, Langres et Is-sur-Tille.
- E. — Divisions de Pontarmé et de Crévecœur, dirigées sur Lyon-Brotteaux, par Mâcon et Dijon.
- F. — Divisions à prendre sur le réseau du Nord ou sur le réseau de l'Est, à l'ouest du méridien de Châlons et dirigées par Dijon et Mâcon sur Lyon-Perrache, puis sur Modane.
- G. — Divisions à prendre dans les mêmes régions et dirigées sur l'Italie par la ligne du Bourbonnais et Nice.

Les débarquements étaient étudiés soit en deçà, soit au delà de la frontière franco-suisse, surtout pour les courants D et E où l'on pouvait espérer n'être pas devancé par l'armée allemande.

En ce qui concernait les opérations en Suisse, trois armées étaient encore prévues : armée de Belfort, armée du Jura, armée de Genève. La plus rapidement concentrée devait être la première, par les lignes A et B.

Les régulatrices de communication étaient Besançon avec annexes à Belfort et à Dôle (armée de Belfort et du Jura) et Lyon (armée de Genève).

La concentration terminée, la G. R. de Besançon disposerait, comme stations-magasins, de Besançon, Dôle et Dijon, la G. R. de Lyon des stations-magasins de Lyon et d'Ambronay.

Les munitions nécessaires étaient réunies à l'entrepôt de Besançon et à l'annexe de Vaivre, pour les armées de Belfort et du Jura, aux entrepôts de Lyon et de Clermont pour l'armée de Genève. Des dépôts de matériel du génie étaient constitués à Saint-Hippolyte, Morteau et Pontarlier.

Toutes mesures étaient prises, à la fin de janvier et au commencement de février 1917, pour fixer aux différents réseaux le nombre de trains à fournir et les conditions de traction, les chantiers et halte-repas à équiper; la composition d'une rame, dite T. H. à 40 véhicules, pouvant circuler sur les voies italiennes; enfin la composition de la rame T. U. à 50 véhicules pouvant se couper en deux demi-trains, en vue des débarquements dans le Jura.

Aussi bien, le 28 février, une note du 3<sup>e</sup> Bureau faisait-elle connaître l'ordre de bataille du groupe d'Armées et les zones d'enlèvement probables des diverses unités qui devraient le composer.

Des mesures de couverture étaient prises dès la fin de janvier de façon à disposer de trois divisions : l'une dans la région de Belfort, une deuxième au camp de Valdahon, une troisième au camp de La Valbonne où elles pouvaient se saisir des points importants sur la frontière.

**Modifications en 1917.** Au cours de 1917, ce plan subit quelques modifications, résultant du nouvel emplacement des unités à enlever, de la préparation de l'envoi de troupes en Italie, puis de l'envoi de ces troupes (1). D'autre part, au mois d'août, à la suite d'études faites en Suisse dès le mois d'avril, d'accord avec le gouvernement suisse, le prolongement des divers courants sur le réseau suisse fut établi avec plus de sûreté. On fixait également l'organisation des commissions-frontières mixtes, ne jouant qu'un rôle de transit, celle des commissions régulatrices de débarquement franco-suisse, créées sur les lignes suisses en amont des zones de débarquement; enfin l'on choisit les gares où devait s'opérer la coupure et la reconstitution des rames.

Enfin, ce plan devait recevoir sa forme définitive au mois de décembre, lorsque la chute de la Russie, donnant à nos adversaires une supériorité numérique incontestable, fit penser qu'ils pourraient s'en servir pour tourner notre droite en violant la neutralité de la Suisse.

On prévoyait quatre courants de couverture et cinq de concentration. Les rames T. U., de 50 véhicules, étaient susceptibles, pour circuler sur des lignes difficiles, de se couper en demi-trains derrière le huitième wagon plat; elles comprenaient, répartis par moitié dans les parties de tête et de queue, huit wagons à frein-guêrite en plus des fourgons.

Le réseau téléphonique spécialisé était prévu.

Le groupe d'Armées H comprenait encore trois armées, Alsace, Jura, Genève, dont les régulatrices de communication étaient Gray, Besançon et Ambérieu, avec annexe à Dôle. Les régulatrices sanitaires étaient pour l'armée d'Alsace, Remiremont, Lure et Clerval,

---

(1) On peut considérer comme une variante du plan H le plan établi en avril pour le cas d'une concentration en Haute-Alsace. On prévoyait trois courants, l'un dans la vallée de Bussang (12 trains), le second dans la région Belfort-Champagney (de 24 à 32 trains), le dernier dans la zone Dôle-Héricourt-Montbéliard, venant de Besançon (24 trains).

pour l'armée du Jura, Besançon, pour l'armée de Genève, Andelot et Culoz.

En outre, sans parler de l'arrivée des troupes italiennes en France, on avait prévu, en cas de violation de la neutralité suisse par les puissances centrales, un courant via Domodossola-Brieg, à la densité de 10 trains par vingt-quatre heures.

Il est à noter que pour la plupart des lignes, la question des débarquements devait se présenter sous une forme assez compliquée. D'abord les moyens de débarquement d'une même ligne pouvaient être échelonnés à des distances assez grandes. De plus, ces zones pouvaient varier beaucoup, suivant la situation militaire et l'attitude que la Suisse aurait cru devoir prendre.

On avait donc prévu trois cas : celui où la Suisse se déclarerait en notre faveur, celui où elle serait hostile ou neutre, celui où, après une première période de neutralité, elle prendrait parti dans la lutte. Était-elle neutre ? Les débarquements se faisaient en France. Amie ? Ils avaient lieu soit en France, soit en Suisse, d'après les ordres du commandement, avec la collaboration de commissions frontières et de commissions régulatrices de débarquement, mixtes les unes et les autres. Ennemie ? Ils étaient poussés en territoire suisse sous la protection des troupes de couverture : dans ce cas, l'exploitation était assurée au début par des Compagnies de sapeurs de chemins de fer, renforcées par du personnel P.-L.-M., ce réseau étant chargé de la traction.

### **Addition en 1918.**

#### **Plan H'.**

A la suite de nouvelles études, une extension du plan H fut prévue; le 19 janvier 1918, une dépêche ministérielle prescrivait de préparer la coopération au plan H des troupes alliées en Italie; cette fois encore, la Suisse avait été pressentie. Tel fut l'objet du plan H'.

On envisageait l'envoi de trois divisions au moins (dont une anglaise) et peut-être de quatre, destinées à mettre la main, d'une part sur le Simplon et le Lötschberg, d'autre part sur la région au nord du Gothard. A chacune des divisions correspondait un courant spécial.

La ligne de transport M, affectée à la division anglaise, partait de Castelfranco, passait par Vérone, Milan, Bellinzona, le Gothard, et débarquait les troupes entre Fluelen et Lucerne.

Les lignes L 1 et L 2 empruntaient toutes deux le Simplon et suivaient un parcours commun par Mantoue, Crémone, Pavie, No-

vare et Domodossola, mais avaient des zones d'embarquement et de débarquement différentes.

La ligne L 2 embarquait, dans la région de Padoue, une division alpine française, plus quatre groupes d'artillerie de montagne et d'artillerie lourde; au delà du Simplon, elle se dirigeait sur le Lötschberg, Thun; les zones de débarquement étaient prévues dans la région sud-est de Berne.

La ligne L 1 était affectée à une division française s'embarquant dans la région de Mantoue, plus quatre groupes d'artillerie lourde venant de Peschiera. Elle passait par le Simplon, Brieg, Martigny, Vevey. Les débarquements s'opéraient à l'est de Lausanne.

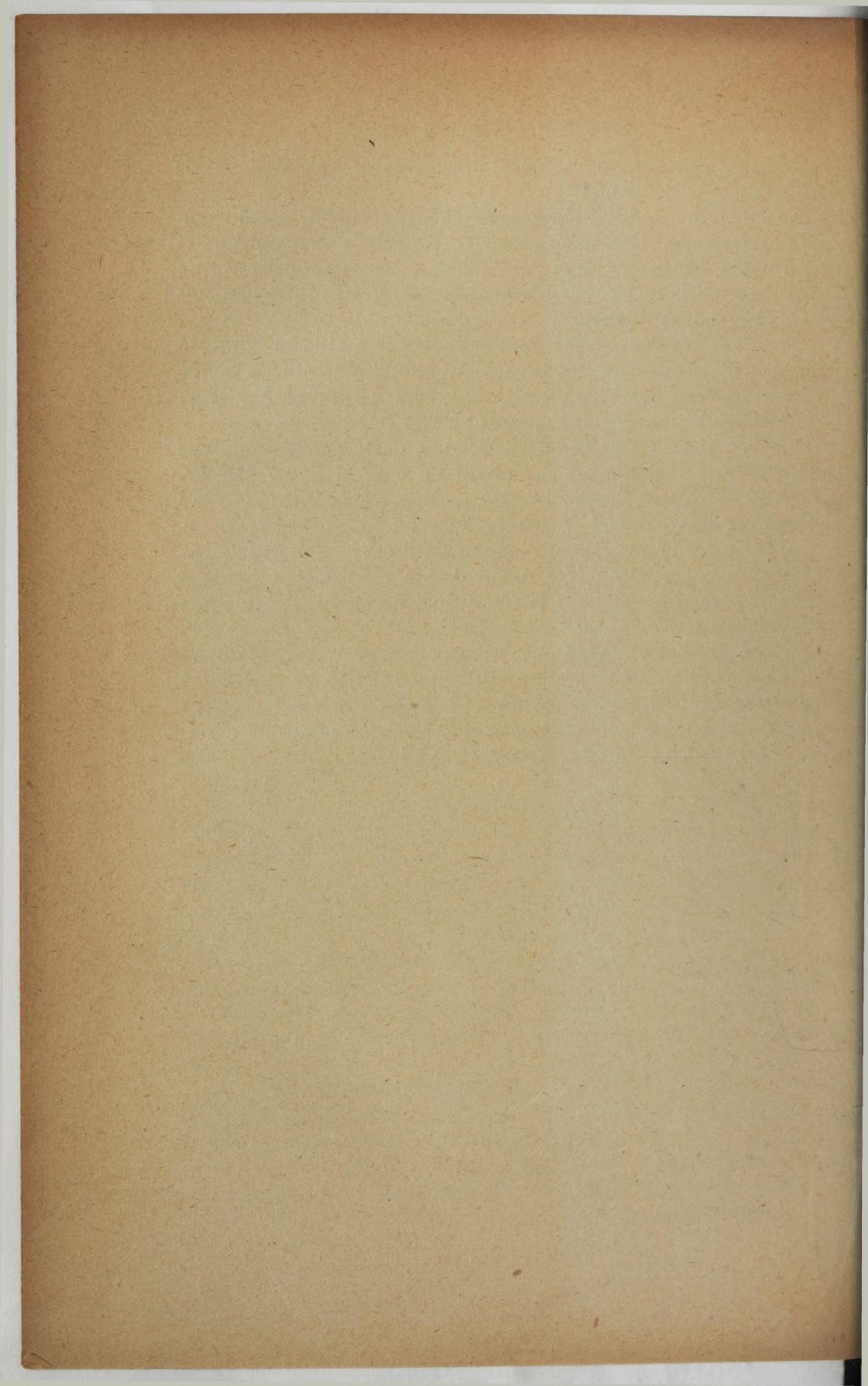
Si l'on jugeait à propos d'envoyer une quatrième division, elle partait de la région Vicence, suivant un courant K par Padoue, Bologne, Plaisance, Alexandrie, Turin, Modane et allait opérer ses débarquements à Thonon, Evian, Le Bouveret.

Tous ces courants étaient d'une faible densité, sauf le premier. D'ailleurs le rendement des quatre lignes réunies était limité à quarante marches par jour; le réseau italien se refusait à accepter davantage.

Les rames étaient du type à 40 véhicules.

La réalisation du plan supposait l'augmentation de la dotation de l'Italie en charbon, ce qui n'allait pas sans difficultés, les réseaux français suffisant à peine au transport normal de combustible.

D'ailleurs, on le sait, le plan n'eut pas à jouer.



## CHAPITRE X

# L'ORGANISATION DU FRONT ET LA PRÉPARATION DES OFFENSIVES

La Champagne. — La Somme. — L'Aisne. — L'équipement du front.

(Voir croquis n<sup>os</sup> 11-14)

### *Jusqu'à septembre 1915.*

La voie ferrée, on le sait, a prêté au commandement une collaboration indispensable pour la préparation des offensives.

Le concours qu'on lui demande, au début, est bien modeste : porter de grosses pièces d'artillerie. C'est ainsi que, au printemps 1915, dans la région de l'Argonne, sont construites, à cet effet, plusieurs voies.

Même pour l'offensive d'Artois, en mai 1915, les aménagements motivés par les opérations se bornent à une augmentation des chantiers de débarquement et de ravitaillement. D'ailleurs les renforts amenés sont peu considérables, la division marocaine en avril, trois divisions d'infanterie et trois de cavalerie du 9 au 23 mai, le corps colonial et le 12<sup>e</sup> corps vers le 15 juin.

### *Offensive de Cham- pagne.*

Au contraire, les opérations projetées pour le mois de septembre 1915 en Champagne comportent, pour la première fois depuis la stabilisation du front, la mise en œuvre, suivant un plan d'ensemble longuement étudié, d'effectifs appuyés d'une artillerie considérable pour l'époque. On prévoyait des pertes assez élevées. Enfin, en cas de progression du front, il fallait disposer d'une base de départ où les approvisionnements nécessaires seraient constitués.

Il importait donc d'examiner les améliorations au réseau existant et les travaux nouveaux qu'il y aurait lieu d'entreprendre.

**Le réseau existant.** Pour les relations entre les gares régulières et l'avant, deux lignes s'offraient : Troyes G. R. - Châlons - Saint-Hilaire-au-Temple; Saint-Dizier G. R. - Revigny - Sainte-Menehould.

Ces lignes, à double voie et d'un bon profil, furent améliorées en installant le block-system là où il n'existait pas, par exemple sur la ligne Revigny - Sainte-Menehould, et en le resserrant sur les sections qui en étaient pourvues.

Grâce à ces mesures, le nombre de mouvements entre Revigny et Sainte-Menehould, notamment, a atteint 86 par vingt-quatre heures alors qu'il n'y avait que 72 marches tracées.

Le raccordement de Châlons permettait en outre aux trains venant de la direction de Paris de continuer sur Saint-Hilaire sans venir rebrousser en gare de Châlons.

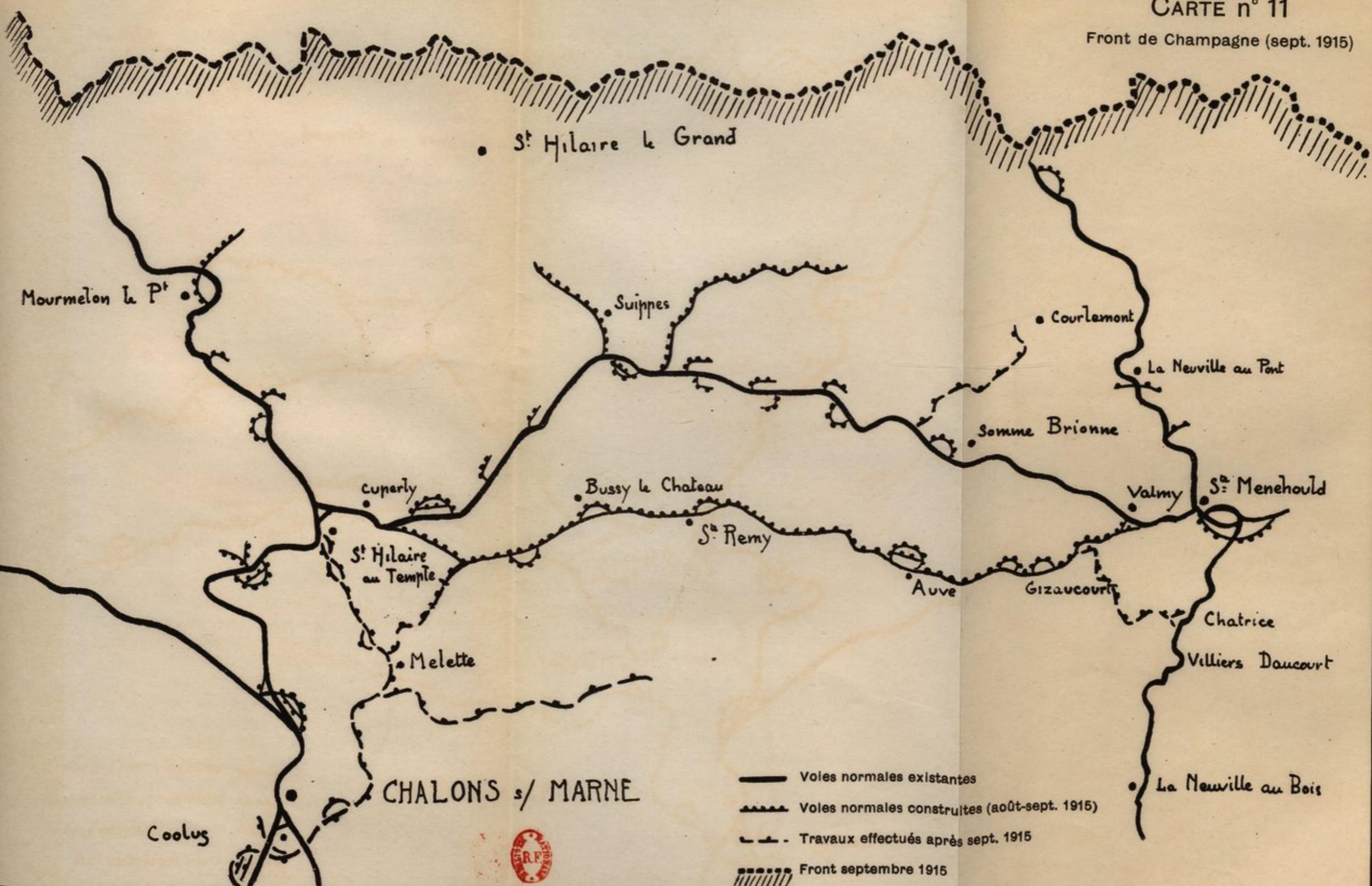
Restaient les relations transversales, celles sur lesquelles il fallait greffer toutes les installations des services : gares de ravitaillement, stockages de munitions, de matériel du génie, de cailloux, etc... auxquels venaient puiser à volonté les équipages hippomobiles et automobiles d'une part et, d'autre part, la voie de 0 m. 60; hôpitaux pour les évacuations intensives, garages et épis pour le stationnement et le tir de l'artillerie lourde sur voie ferrée.

On ne pouvait les placer ni sur la rocade arrière Châlons - Vitry - Revigny, fort utile pour le mouvement, mais trop éloignée, ni sur les lignes Châlons - Saint-Hilaire - Reims, dont l'exploitation était possible jusqu'à Mourmelon, ou Châlons - Saint-Hilaire - Suippes - Sainte-Menehould, sous peine d'y rendre la circulation trop difficile par la multiplication des embranchements. Toutefois, le premier effort porta sur ces deux lignes, surtout sur la seconde, où l'on construisit quelques chantiers nouveaux.

**Les lacunes.** Mais, même à cette époque où les canons à très longue portée n'avaient pas encore fait leur apparition, cette transversale avancée était fréquemment bombardée, notamment à Suippes, et l'on pouvait craindre qu'au moment d'une offensive l'adversaire ne cherchât à y interdire l'exploitation; aussi décida-t-on d'entreprendre la construction d'une rocade intermédiaire, la ligne dite 4 bis, prenant naissance entre Saint-Hilaire et Cuperly pour se terminer à l'ouest de Valmy et où viendrait se grouper ce que l'on pourrait appeler la doublure des installations des services placée sur la ligne Suippes - Sainte-Menehould.

CARTE n° 11

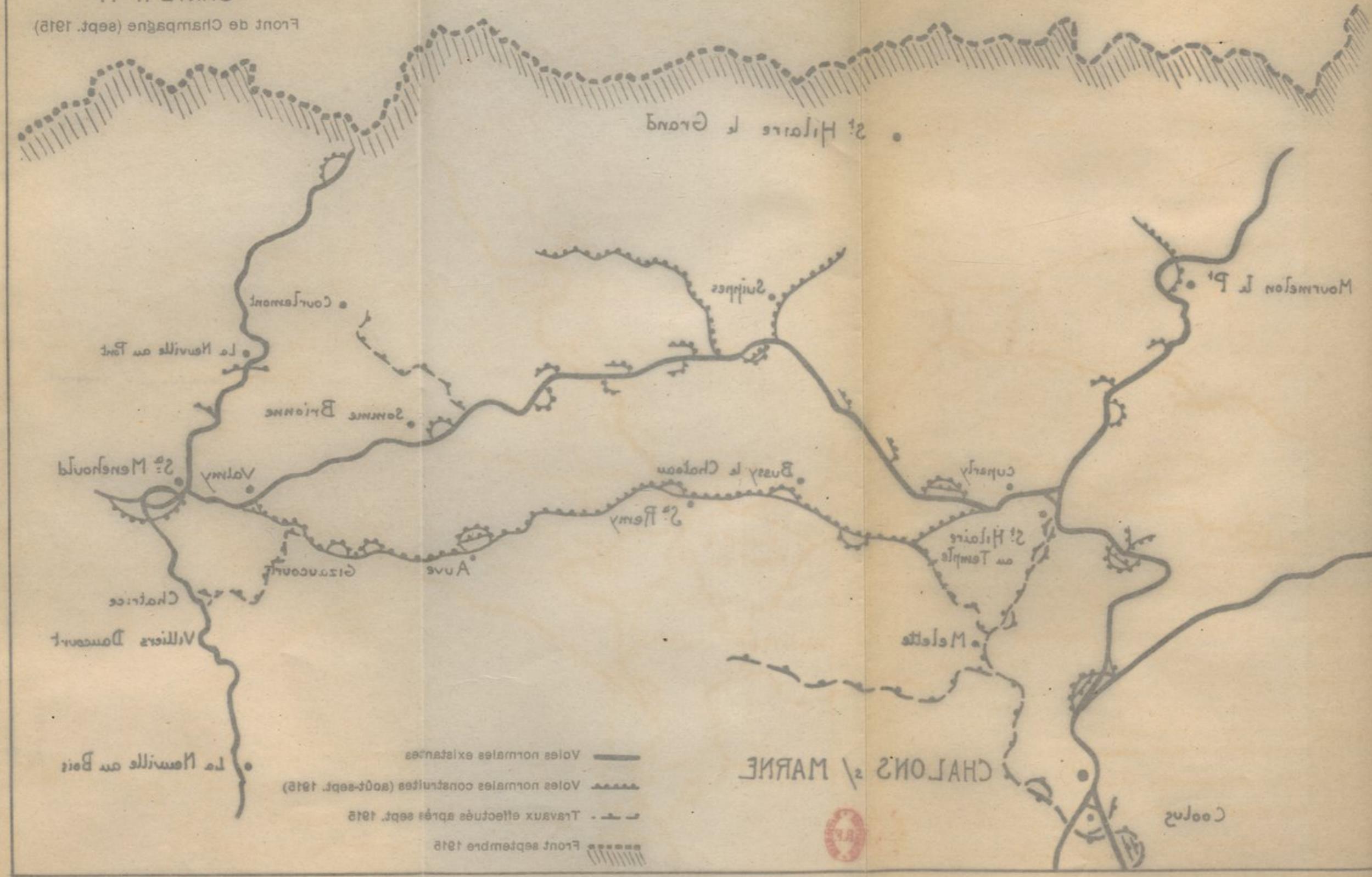
Front de Champagne (sept. 1915)



CHALONS s/ MARNE

- Voies normales existantes
- - - Voies normales construites (août-sept. 1915)
- - - Travaux effectués après sept. 1915
- //// Front septembre 1915

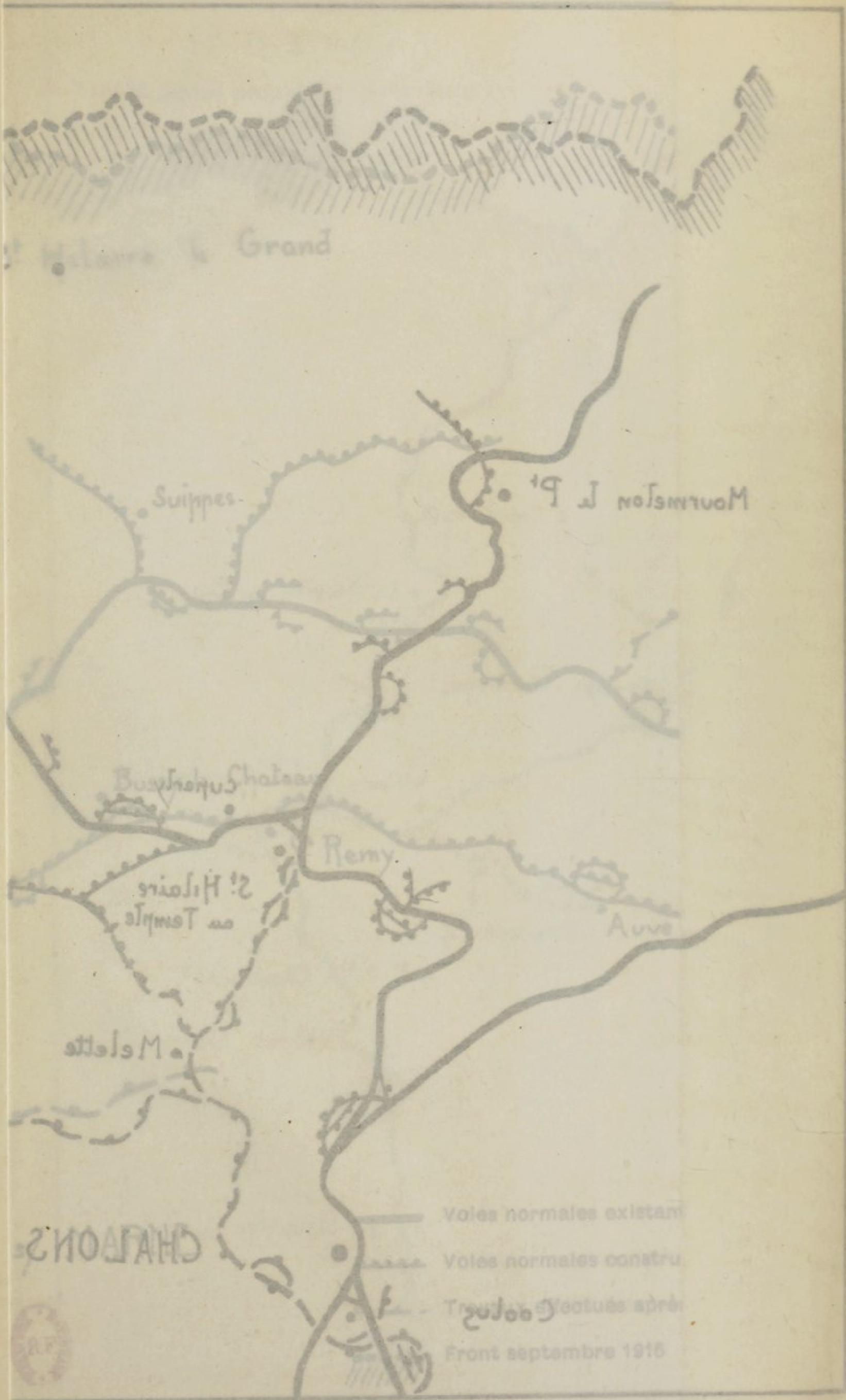
Coolus



CHALONS SUR MARNE

Coelus





St. Lawrence & Grand

Suippes

Mourmelon le P.

Château de Suippes

Remy

Aube

St. Hilaire  
ou Temple

Melette

CHATELONS

Voies normales existant

Voies normales construites

Travaux effectués après le 1er septembre 1916

Front septembre 1916



Cette ligne, à voie unique, pourvue des évitements nécessaires et des gares d'échange avec les lignes existantes, offrait une longueur totale de 33 kilomètres 811, ayant exigé 50 kilomètres de voie et 400.000 mètres cubes de terrassement. Elle fut commencée le 1<sup>er</sup> août par les deux extrémités, les deux antennes étant mises en service au fur et à mesure de l'exécution des gares. Les deux tronçons Cuperly - Saint-Remy-sur-Bussy et Dommartin-Auve furent ouverts respectivement les 28 août et 1<sup>er</sup> septembre. La soudure et la mise en exploitation sont réalisées le 20 septembre, cinq jours avant l'attaque.

**Antennes d'A. L. G. P.** Cet ensemble était complété par trois antennes avancées destinées d'abord à porter l'A. L. G. P., puis à desservir les troupes en cas de progression du front : l'une, de 5.000 mètres de long, partait de Mourmelon; une deuxième, de même longueur, s'embranchait à Suippes; elle était destinée à être l'amorce de la ligne Suippes-Dontrien, qui devait se souder, en cas de succès, à la ligne Bazancourt-Challerange (cette soudure n'a pu être faite qu'en août 1918); enfin, la troisième, dont l'origine était à l'est de Suippes, se dirigeait vers les Hurlus (6.500 mètres de long). Pour garer les trains d'A. L. G. P., en dehors des périodes de tir, trois voies étaient construites en gare de Saint-Hilaire-au-Temple.

**Voie de 0<sup>m</sup> 60.** Sur ce réseau à voie normale, poussé jusqu'aux extrêmes limites de l'exploitation possible, se greffait un vaste réseau à voie de 0 m. 60 (200 kilomètres environ) qui, partant des stockages de la voie large, se composait d'une série d'antennes reliées par des rocadés pour permettre les relations transversales et la desserte des nombreuses batteries. Ce réseau fut construit d'avril à septembre par un personnel novice, peu homogène et à peine encadré.

**Autres mesures.** D'autre part, pour parer à toutes les éventualités, on étudia un embranchement de 12.300 mètres de long partant de Gizaucourt, sur la ligne 4 bis, pour se souder à la ligne 6 (Revigny à Sainte-Menehould) à hauteur de Chatrices. Il devait éviter le passage en gare de Sainte-Menehould, au cas où les opérations viendraient à y être inquiétées sérieusement par le canon ennemi. Il ne fut d'ailleurs exécuté qu'en 1917.

Ultérieurement, on voulut avoir la possibilité de prolonger jus-

qu'au front deux courants provenant soit de Troyes, soit de la ligne Paris-Strasbourg. A cet effet, il fallait dédoubler le tronçon commun Châlons - Saint-Hilaire-au-Temple. C'est dans ce but que fut entreprise en 1916 (10 août-10 octobre) la ligne 9 bis, longue de 21 kilomètres, qui, partant de Coolus (ligne Troyes - Châlons), franchit par une estacade la ligne Paris-Avrincourt et la Marne et rejoint, en contournant Châlons par l'Est, la gare de Saint-Hilaire, où le passage des deux courants est rendu indépendant.

**Résumé.** Telle fut la méthode d'organisation du front de Champagne que l'on retrouvera, lors de la bataille de la Somme, mais plus complète, plus mûrie et plus perfectionnée; au lieu de 87 kilomètres de voie normale, c'est 273 qui seront posés.

\*  
\*\*

**Offensive de la Somme :  
mesures préparatoires.** Cette offensive de la Somme, à laquelle devaient participer les armées françaises et britanniques, avait été l'objet d'échange de vues entre les deux G. Q. G. dès le mois de décembre 1915.

Comme théâtre de l'opération, on avait fait choix de la région des grands plateaux au nord et au sud de la Somme où se trouvait précisément la ligne de jonction des armées française et britannique.

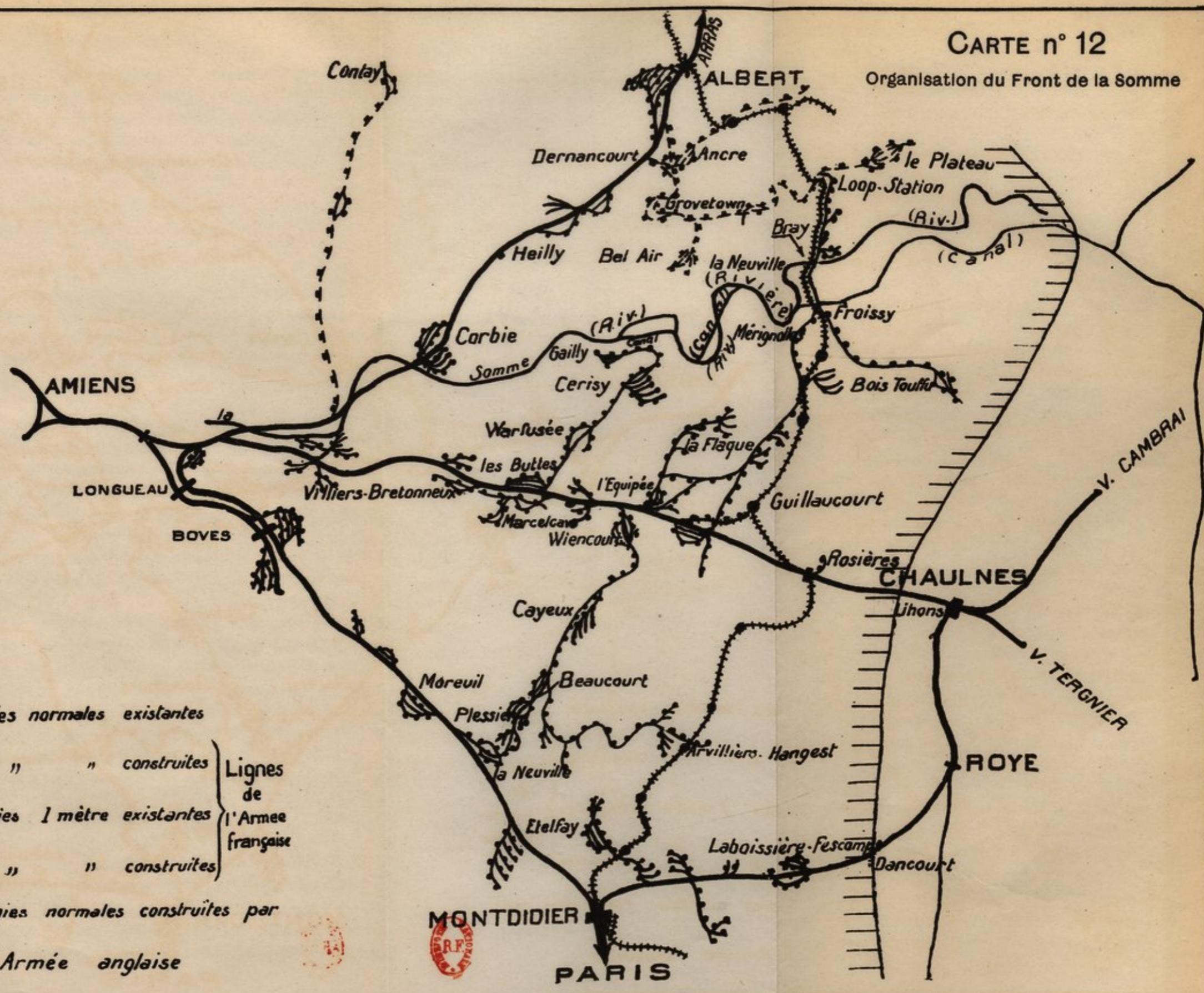
En janvier 1916, des études avaient été entreprises et il avait été reconnu nécessaire d'exécuter des travaux importants, non seulement pour l'amélioration de la circulation et l'extension des régulatrices, mais aussi pour atteindre par le rail les plateaux de Sauterres et ceux des deux rives de la Somme, que la ligne Amiens - Chaulnes desservait insuffisamment.

Du côté français, ces travaux sont exposés ci-après; du côté britannique ils ont comporté, d'une part, la création de la régulatrice de Romescamps et des améliorations ayant pour but de rendre plus active la circulation sur la ligne Rouen - Amiens; d'autre part, l'installation de lignes militaires sur la rive droite de la Somme. Ces dernières seules ont été exécutées par nos alliés.

Quant aux travaux confiés aux sapeurs de chemins de fer français sur le front de la Somme, entrepris en janvier 1916, ils subirent le contre-coup des opérations de Verdun; les chantiers de la ligne 6 bis notamment (Sommeille-Nettancourt à Dugny) absor-

# CARTE n° 12

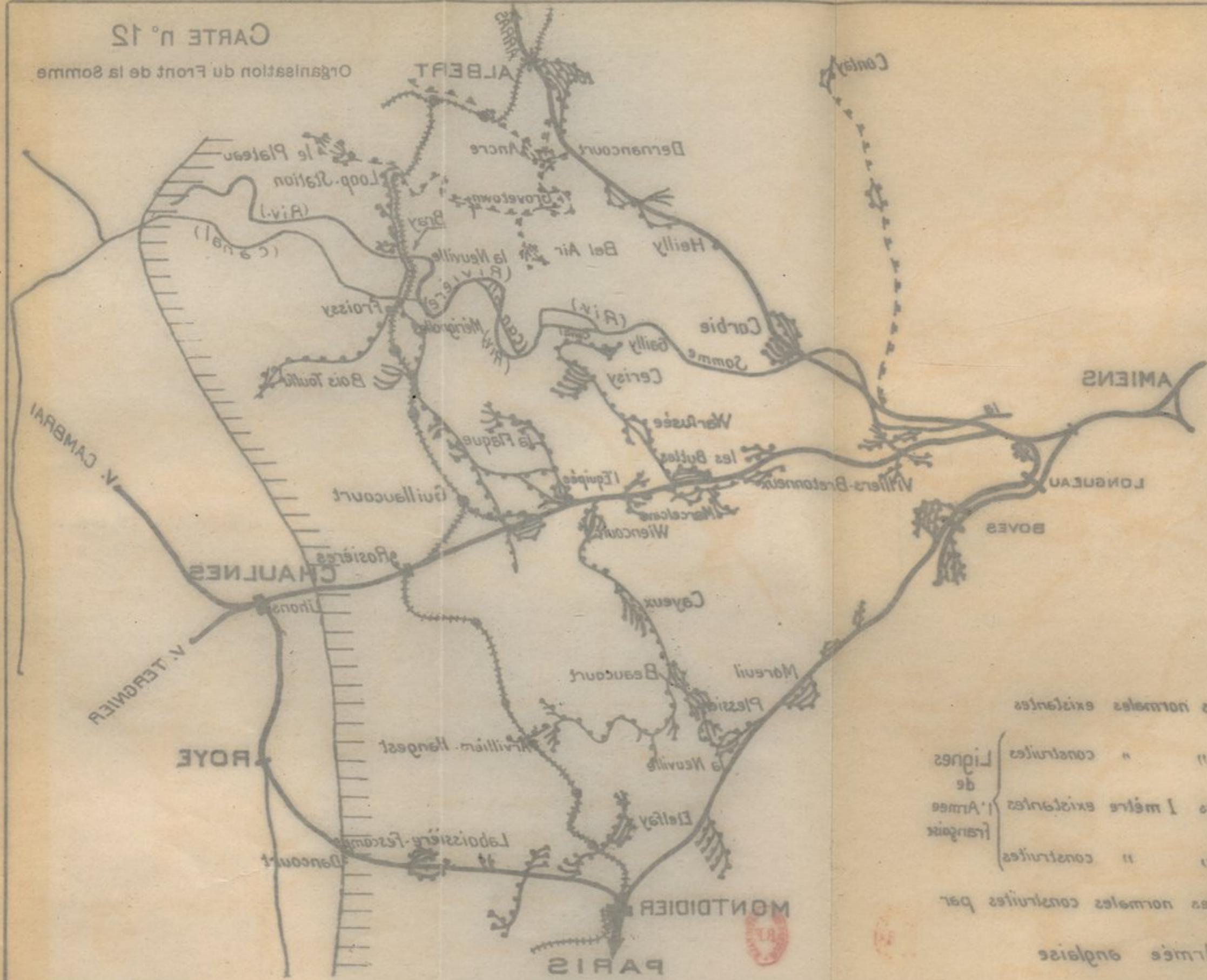
Organisation du Front de la Somme



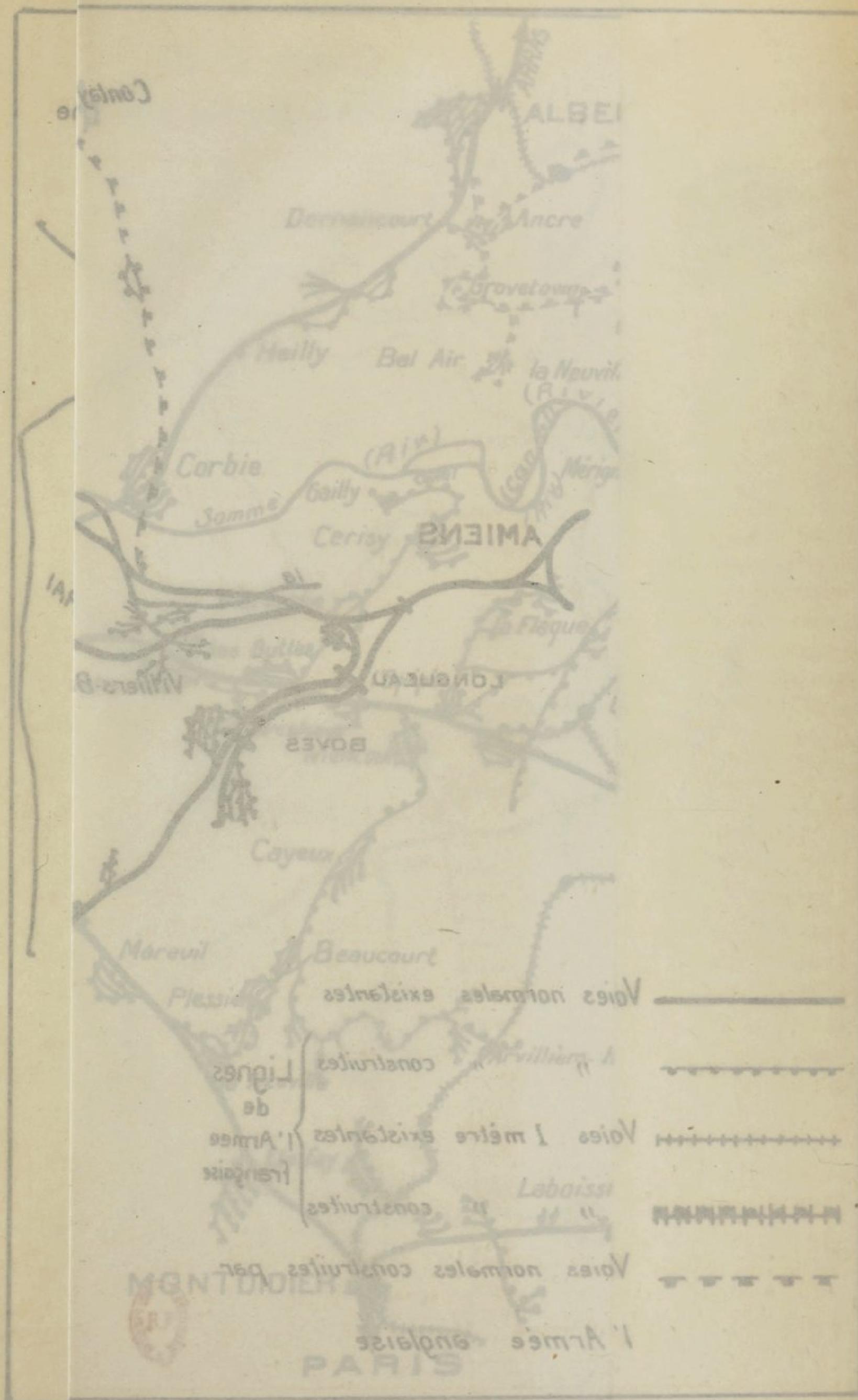
- Voies normales existantes
  - - - - - " " construites
  - · - · - · Voies 1 mètre existantes
  - · - · - · " " construites
  - - - - - Voies normales construites par l'Armée anglaise
- } Lignes de l'Armée française

MONTDIDIER  
PARIS





Voies normales existantes  
 " " construites  
 Lignes de Voies 1 mètre existantes l'Armée Française  
 " " construites  
 Voies normales construites par l'Armée anglaise



bèrent un certain nombre de compagnies de sapeurs qui durent être prélevées sur le front de la Somme. Cependant celui-ci ne fut jamais complètement abandonné et, aussitôt que des disponibilités se furent produites ailleurs, il a été possible de réaliser le programme primitif, puis de le développer suivant les opérations successives projetées.

Originellement, en effet, notre offensive devait se dérouler sur les plateaux de Santerre, sans dépasser la Somme.

**Les régulatrices.** Les deux régulatrices auxquelles incombait le soin de desservir les gros effectifs consacrés à ces opérations, étaient Creil et le Bourget; du 30 juin au 20 décembre, le Bourget aura pour annexe Beauvais, auparavant annexe de Creil.

Précisément, ces trois gares avaient été agrandies en 1915. En juillet, l'on avait posé, au Bourget, un groupe de cinq voies de garage; dès lors le service avait pu être assuré dans des conditions de régularité satisfaisantes. A Creil, la vaste gare annexe de Petit-Therain avait été terminée en avril. En juillet, la 7<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne et plusieurs compagnies de sapeurs de chemins de fer avaient, à Beauvais, posé ou remanié 7.250 mètres de voie, posé ou déposé 41 appareils, quelques-uns à trois ou quatre reprises, parce qu'il était impossible de songer à interrompre l'exploitation intensive de cette gare. Comme annexe de Beauvais devait fonctionner la gare de Méru qui, à cet effet, est agrandie (950 mètres de voies nouvelles).

Ces trois gares sont placées latéralement par rapport au front d'attaque. Aussi, pour tous les mouvements devant emprunter la ligne Amiens-Chaulnes, établissait-on une régulatrice avancée ou de mouvement à Longueau, dont la gare, déjà vaste, avait été considérablement développée en 1915. Elle est, cette fois, pourvue de stockages annexes, où les transports automobiles viennent puiser; ils rejoignent le front par la route gardée Amiens-Chaulnes. Cette régulatrice, qui fonctionne à la fois comme annexe du Bourget et de Creil, a elle-même comme annexe Boves, où l'on a posé, en juillet 1915, un faisceau de garage et, en décembre, construit un quai militaire.

**Relations entre les régulatrices et le front.** Entre les gares régulatrices et le front les relations étaient assurées par trois lignes, à savoir : le Bourget - Verberie - Montdidier - Longueau; Creil - Clermont - Longueau; Creil - Beau-

vais - Amiens. Les deux premières étaient à grand rendement; la troisième fonctionnait surtout comme ligne de secours.

Sur la ligne le Bourget - Longueau on construisit d'abord de nouveaux moyens de garages, puis toute une série d'installations des services à Estrées-Saint-Denis (plus de 3.000 mètres de voie nouvelle), Tricot, Montdidier, Bouillancourt, Hargicourt - Pierrepont, Moreuil.

Sur la ligne Creil-Longueau l'on installa un repli des services, notamment à Clermont, Breteuil, Ailly, Dommartin. Aussi la gare de Clermont fut-elle agrandie d'un faisceau de garage de six voies de 420 mètres de longueur utile, et celle de Breteuil-embranchement de voies de garage ayant 820 mètres de longueur utile.

Quant à la ligne Creil-Beauvais-Amiens, la partie à voie unique venait d'être doublée entre Saint-Omer-en-Chaussée et Crévecoeur sur 11 kilomètres 500 (1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> juin) et allait l'être jusqu'à Prouzel sur 27 kilomètres (1<sup>er</sup> août au 28 septembre).

Dans la partie avancée, les communications étaient assurées par deux lignes seulement, Montdidier - Roye et Longueau - Chaulnes.

La première, dont l'exploitation s'arrêtait à Faverolles, servait de base à un énorme réseau d'A. L. G. P. s'étendant au nord de la ligne vers Etelfay et Fignières et au sud vers Piennes; à la seule gare de Faverolles étaient posés près de 1.400 mètres de voies nouvelles, dont 1.280 pour deux chantiers de transbordement.

Sur la ligne Longueau-Chaulnes, dont l'exploitation s'arrêtait à Guillaucourt, très bonne ligne en terrain peu accidenté, on installait de nombreux services, notamment un grand dépôt d'A. L. G. P. à Blangy et des stockages ainsi que des hôpitaux d'évacuation à Villers-Bretonneux, Marcelcave et aux gares nouvelles des Buttes, de l'Equipée et de Wiencourt; dans chacune des deux dernières furent posés environ 2 kilomètres 200 de voie.

A la sortie de la gare de Longueau, la bifurcation de Camon était dédoublée pour assurer l'indépendance du courant Longueau - Guillaucourt affecté aux ravitaillements français, et du courant Amiens - Albert affecté aux ravitaillements anglais.

**Plateau de Santerre.** Malgré l'aménagement de ce réseau préexistant, le grand plateau de Santerre, entre les lignes Amiens - Montdidier et Amiens - Chaulnes, n'était pas desservi directement; c'est pour ce motif que fut entreprise la ligne nouvelle Moreuil - Wiencourt. Elle avait pour origine, au sud de Moreuil, la gare d'échange de Genouville, pourvue d'un faisceau

de cinq voies et d'un petit dépôt, escaladait avec de réelles difficultés les pentes du plateau, puis traversait la vallée de la Luce et remontait à Wiencourt; elle étalait ses installations dans six grandes gares.

Ultérieurement, une ligne d'A. L. G. P. se dirigeait de la gare de Mézières vers l'Est et devait servir de voie de ravitaillement au moment de la progression du front. Un chantier y fut même installé à hauteur du Quesnel.

Ainsi outillé, le plateau du Santerre, qui comportait un bon réseau de routes, pouvait faire face à tous les besoins.

*Au nord de la Somme.* Restait la zone s'étendant entre la ligne Amiens - Chaulnes et la Somme; convenablement desservie par les installations construites entre Villers-Bretonneux et Guillaucourt, lorsque les opérations étaient limitées au fleuve, elle ne l'était plus suffisamment lorsque le commandement décida d'étendre la gauche française vers le Nord.

On entreprit alors la construction de la ligne Les Buttes - Cerisy - Gailly, présentant deux grandes gares complètement outillées, l'une à Warfusée, près de la route Amiens-Chaulnes, l'autre à Cerisy avec un hôpital d'évacuation et un point de contact avec la Somme canalisée.

Mais les événements allaient encore modifier l'emploi de l'armée française de gauche; l'effectif engagé sur la rive droite du fleuve étant devenu plus important, la ligne de Cerisy se trouvait insuffisante et trop éloignée. Il y avait bien une voie métrique partant de Rosières et aboutissant à Bray-sur-Somme, mais le tracé était exposé aux feux de l'ennemi et le débit très limité. Elle fut améliorée comme moyen auxiliaire en reportant de Rosières à Guillaucourt, moins exposé, sa soudure avec la voie normale. En outre, une nouvelle ligne à voie normale fut immédiatement entreprise. Prenant son origine à la gare nouvelle du Chemin-Vert (ouest de Guillaucourt), elle se tenait sur le revers du grand plateau qui, de Rosières, descend vers la Somme, empruntait, pour traverser le canal de la Somme, un pont-route qu'on renforça et le remblai de la voie métrique, et aboutissait à Bray-sur-Somme. Elle présentait quatre grandes gares : La Flaque, sur la route d'Amiens - Chaulnes; Mérignolles, protégée par le plateau; Froissy, avant le passage du canal; Bray, sur la rive droite, avec chantier de ravitaillement, hôpital d'évacuation et stockages de toute sorte. Malheureusement, celle de La Flaque fut repérée par le tir ennemi.

Le dispositif se complétait par de nombreux épis d'A. L. G. P.

et par une ligne partant de Froissy vers Cappy, qui aurait été prolongée si la progression sur Péronne avait continué.

Construite par les sapeurs du génie et exploitée sommairement par eux jusqu'au 16 septembre, cette ligne passe alors aux mains de la 3<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne; il s'y produit de nombreux embouteillages, résultant d'une exploitation insuffisamment active, mais surtout d'envois inconsidérés des régulatrices; aussi les trains stationnent-ils entre Longueau et Chemin-Vert pendant quinze et même vingt heures et les machines sont immobilisées assez longtemps pour être obligées de laisser tomber leur feu; le service ne devient régulier que le jour où les gares furent entièrement équipées.

**Améliorations ultérieures.**

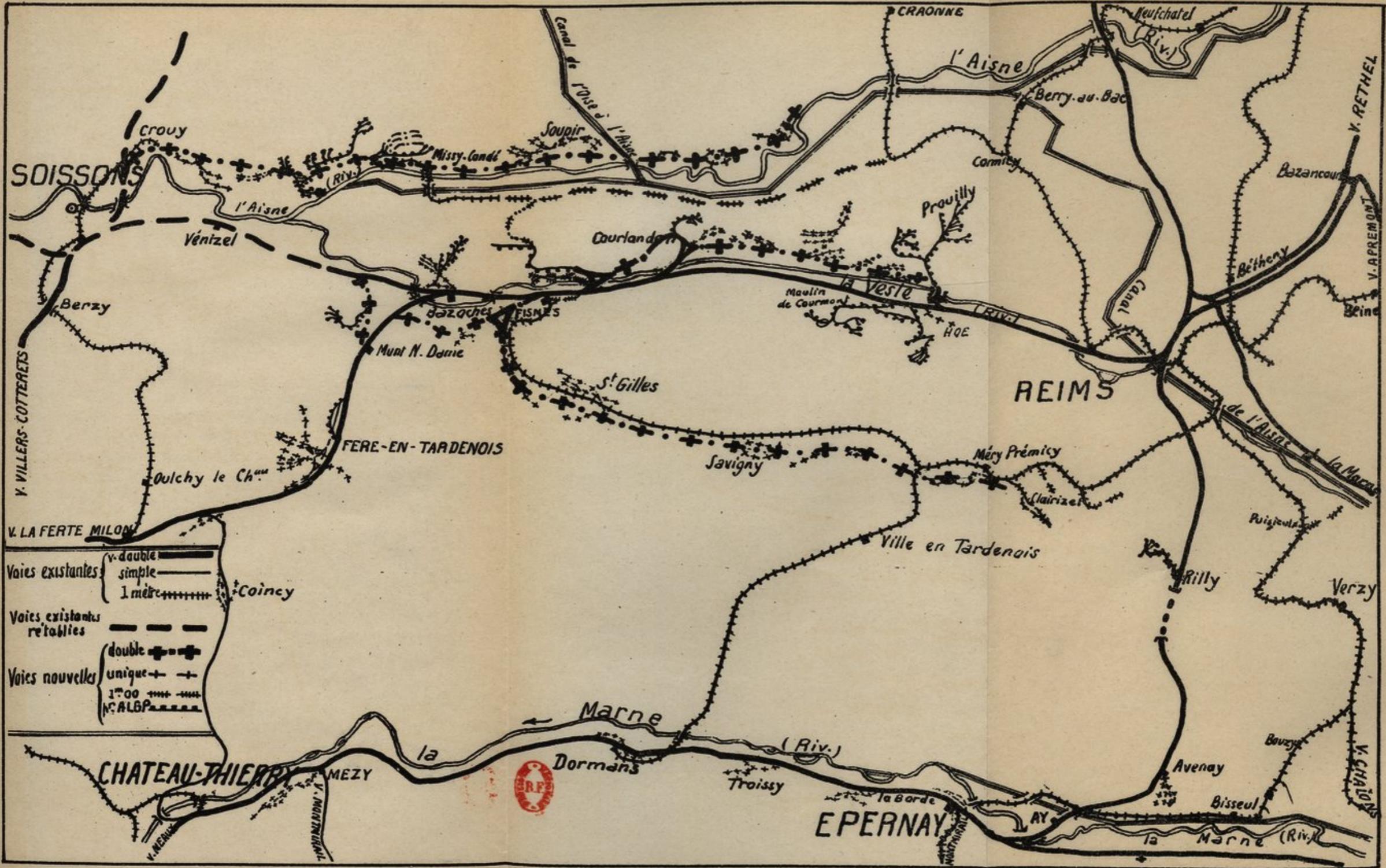
Ultérieurement, on entreprit de souder cette ligne et celle que l'armée britannique avait posée sur les plateaux de la rive droite en partant de Dernancourt (ligne d'Amiens - Albert); la jonction se faisait à Loop-Station. Sa construction a présenté de sérieuses difficultés du fait de la différence de niveau qu'il fallait rattraper sur un faible parcours. La ligne fut mise en service le 2 décembre et, comme la précédente, exploitée par la 3<sup>e</sup> section.

Simultanément on s'occupait de doubler les voies entre Chemin-Vert et Froissy. La double voie fut mise en service le 2 novembre jusqu'à La Flaque, le 10 décembre jusqu'à Mérignolles, le 1<sup>er</sup> janvier 1917 jusqu'à Froissy.

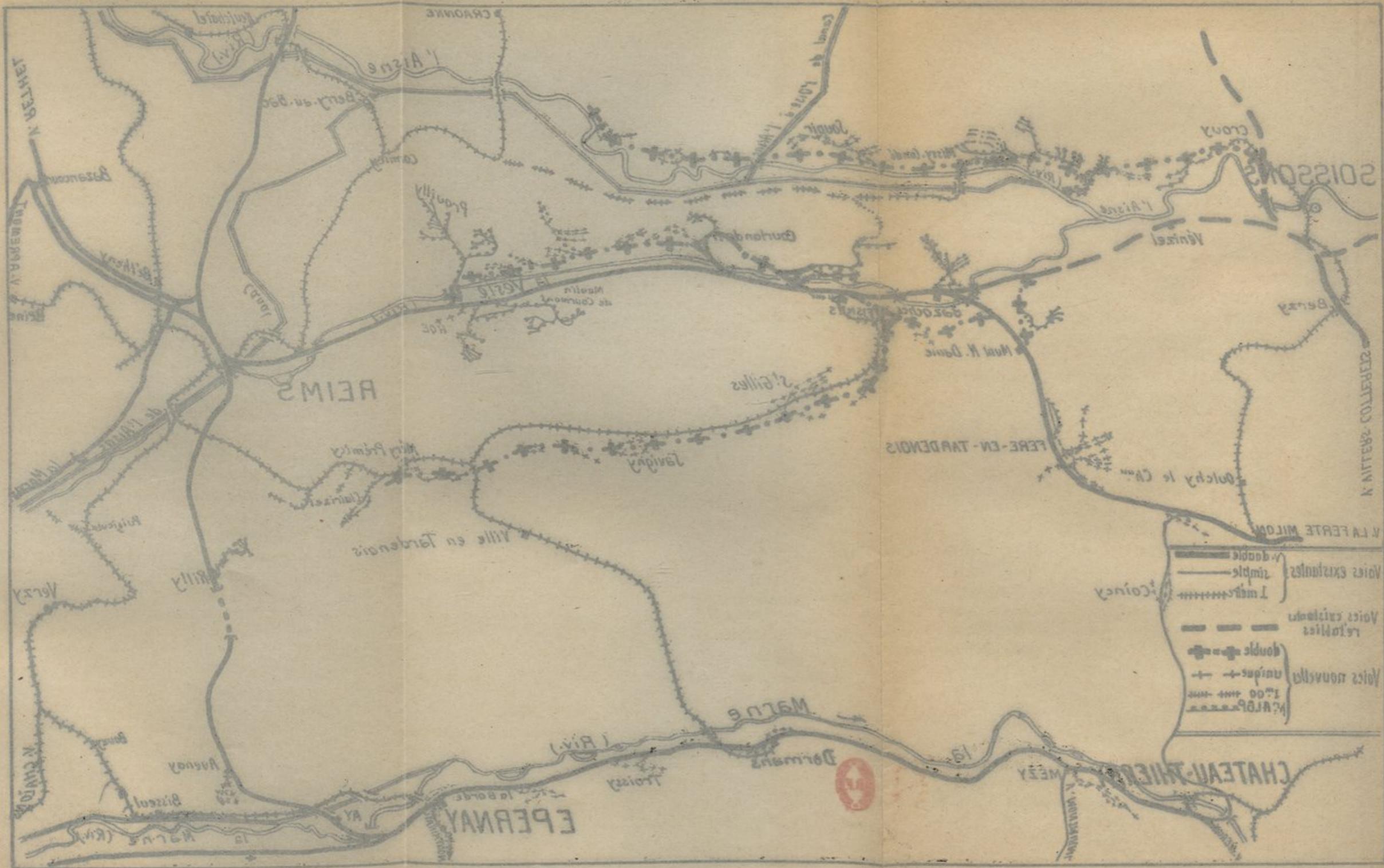
Une voie de transbordement avec la Somme avait été installée à Lamotte-Brebière et servait surtout au transbordement des matériaux d'empierrement.

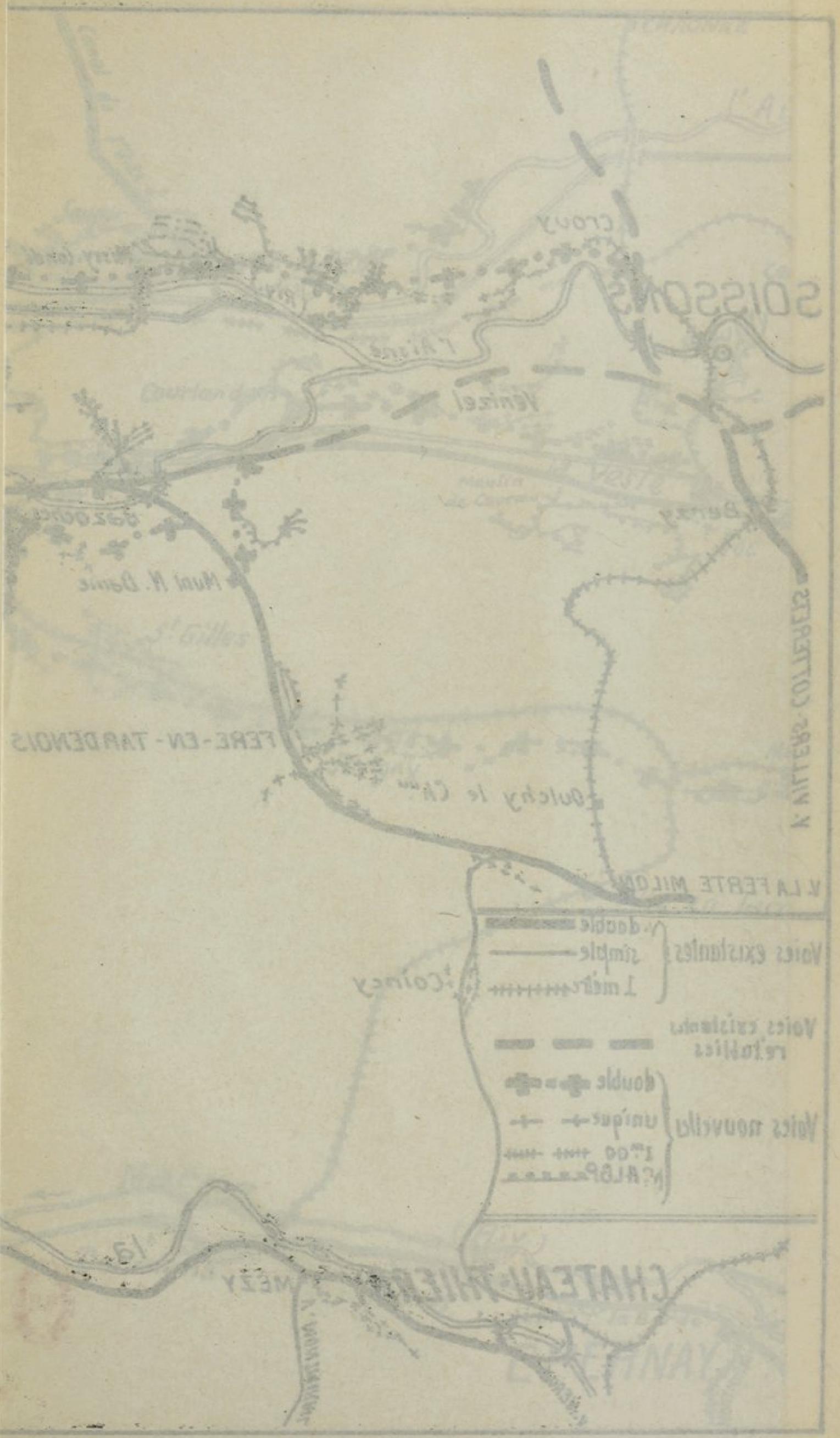
**Voie de 0<sup>m</sup> 60.**

Un important réseau de voie de 0 m. 60 (450 kilomètres) se greffait sur les principales gares de la voie large depuis Montdidier jusqu'à Bray en passant par toutes les gares de la ligne Moreuil - Wiencourt. Il ne fut pas construit sans difficultés, car les rails manquaient. Les stocks en France étaient épuisés; les commandes passées en Amérique subissaient des retards de livraison. On dut, pour alimenter les chantiers de pose, enlever une partie des réseaux des places fortes, réquisitionner des embranchements industriels, déposer des voies métriques. C'est ainsi que, sur une même ligne, on trouvait successivement des rails de 12 ou 15 kilos sur traverses en bois, des rails de 12 kilos sur traverses métalliques, et des travées en rail de 9 kilos et même 7 kilos 500.



|                            |                    |       |
|----------------------------|--------------------|-------|
| Voies existantes           | v. double          | ———   |
|                            | simple             | ———   |
|                            | 1 mètre            | +++++ |
| Voies existantes rétablies |                    | ———   |
| Voies nouvelles            | double             | +++++ |
|                            | unique             | +++   |
|                            | 1 <sup>re</sup> 00 | +++++ |
|                            | N° ALBP            | +++++ |





Voies nouvelles }  
 Voies existantes }  
 Voies existantes }  
 Voies existantes }

SOISSONS

VAILLANT

CHATEAU-THIER

MONT N. DAME

LA FERTE MILON

COINCY

19

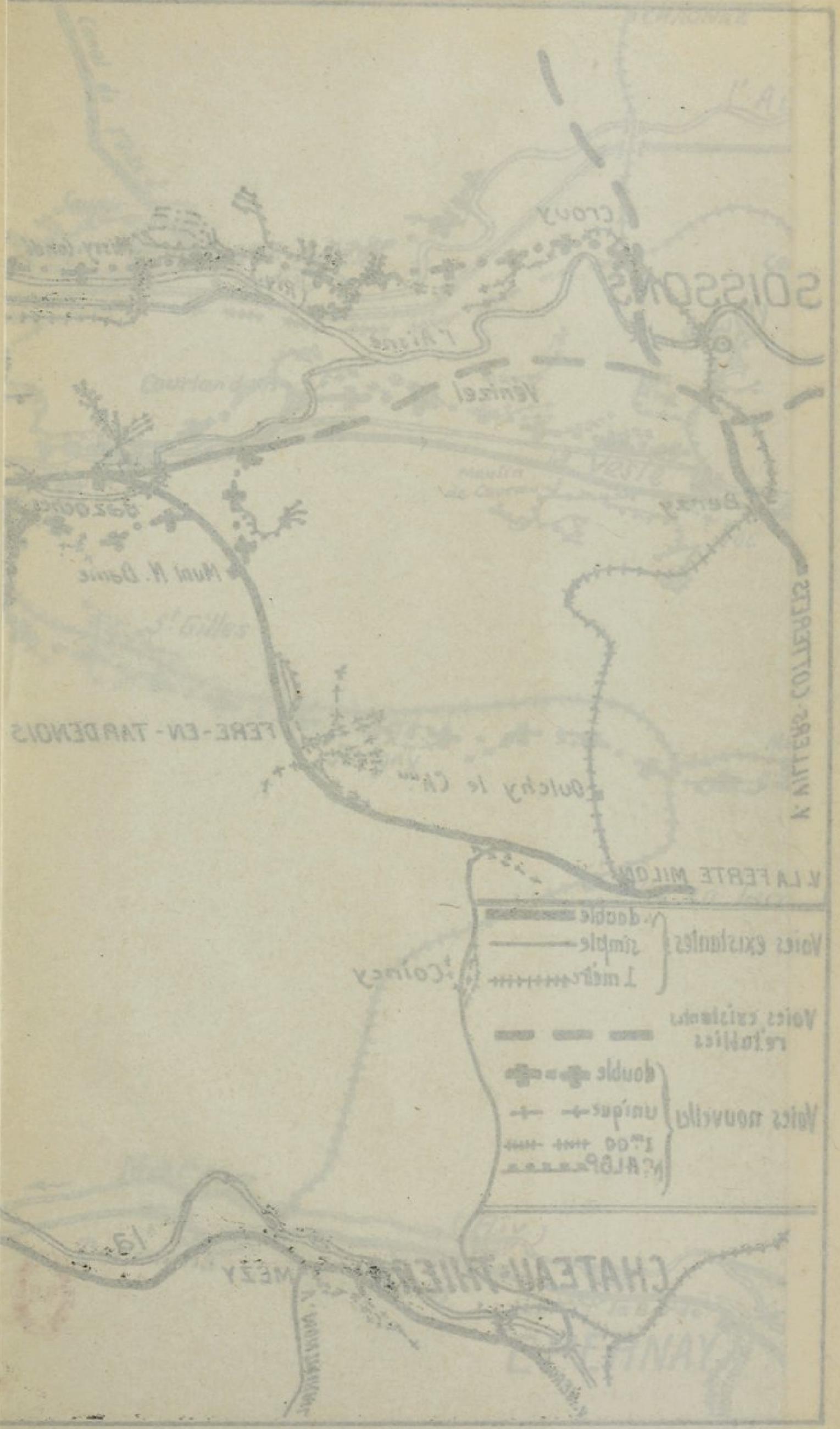
MEY

LA FERTE

LA FERTE

LA FERTE MILON

LA FERTE MILON



\*  
\*\***Offensive de l'Aisne.  
Le plan primitif.**

Les travaux exécutés pour l'offensive de l'Aisne sont encore plus considérables, mais présentent un ensemble moins harmonieux.

On sait que, d'après les intentions du commandement allié, le groupe des Armées françaises du Nord devait attaquer le 1<sup>er</sup> février entre la Somme et l'Oise. Une attaque secondaire de la V<sup>e</sup> Armée se déclencherait quinze jours plus tard au nord de l'Aisne. En raison du repli allemand, nos troupes attaquèrent seulement entre Soissons et Courcy le 16 avril 1917, entre Prunay et Auberive le 17. Mais le repli n'ayant eu lieu qu'en mars, on équipa tout le terrain.

**Travaux entre Chaulnes  
et Soissons.**

Sur la gauche du champ de bataille prévu pour nos troupes, entre Chaulnes et Soissons, les travaux furent peu importants. Le réseau avait été sensiblement amélioré depuis 1914. Précisément, dans la période qui nous occupe, se termine la reconstruction du pont sur lequel la ligne Compiègne-Soissons franchissait l'Oise, à la sortie de la gare de Compiègne. La circulation y est rétablie à voie unique le 5 janvier 1917 et à double voie le 21 février suivant. On vient d'achever aussi le doublement Ormoy-Mareuil qui dégage Paris; en outre, le nouveau raccordement de Germigny permet aux trains arrivant de Mareuil et se dirigeant vers l'Est de continuer désormais leur route sans rebrousser en gare de Trilport.

Il existait une antenne d'A. L. G. P. partant de Faverolles et se dirigeant vers Piennes. D'autre part, une antenne partait de la ligne Estrée - Montdidier à hauteur du Ployron, un peu au nord de Tricot. Ces deux antennes sont réunies, formant une ligne de circulation pour l'A. L. G. P., dite Tricot - Faverolles.

A la même époque (novembre 1916-février 1917) on entreprend l'organisation de la ligne Compiègne - Roye, dont l'exploitation peut être poussée utilement jusqu'à Ressons-sur-Matz. Des chantiers et des stockages sont installés dans différentes gares. Il s'en détache également trois grands épis d'A. L. G. P. pointant vers le Nord et le Nord-Est.

Enfin on décide, le 12 janvier 1917, de relier la ligne ci-dessus à la ligne Tricot-Faverolles par une transversale partant de Ressons et aboutissant à Rollet. Un chantier de ravitaillement fonctionne à

Vaux. Des garages et des épis pour l'A. L. G. P. se greffent sur cette ligne.

A l'arrière, la gare d'Estrées-Saint-Denis et celle de Clermont sont encore améliorées.

***Entre Soissons et Reims. Zone des opérations.***

Au contraire, entre Soissons et Reims, il fallut préparer presque de toutes pièces un réseau très serré de communications par voies ferrées et cela dans les conditions les plus difficiles. On peut dire que, les Vosges exceptées, le front choisi était certainement la zone dans laquelle le ravitaillement par voie ferrée présentait le plus de difficulté.

Le terrain accidenté, formé par les escarpements de la Vesle et de l'Aisne, présentait un obstacle sérieux aux constructions nouvelles qu'allait imposer l'insuffisance du réseau préexistant.

La zone de rassemblement des troupes et de constitution des approvisionnements était desservie par quatre lignes à voie normale : Paris - Châlons, Trilport - Reims, Château-Thierry - Oulchy, reliant les deux premières, Epernay - Reims, et par la voie métrique Dormans - Fismes, avec embranchement de Bouleuse à Sacy. La première permettait une circulation intense, mais était très pauvre en chantiers de débarquement dans la section Trilport-Epernay. La seconde, où l'exploitation s'arrêtait à Muizon, avait toutes les servitudes que présente une ligne en impasse et disposait en outre d'installations locales très restreintes. La ligne Château-Thierry - Oulchy était à voie unique et à mauvais profil. Sur la ligne Epernay - Reims on ne pouvait circuler que jusqu'à Germaine, en deçà du tunnel. Quant à la voie métrique, elle n'était susceptible que d'un faible rendement et ne pouvait recevoir que quelques wagons dans chaque gare.

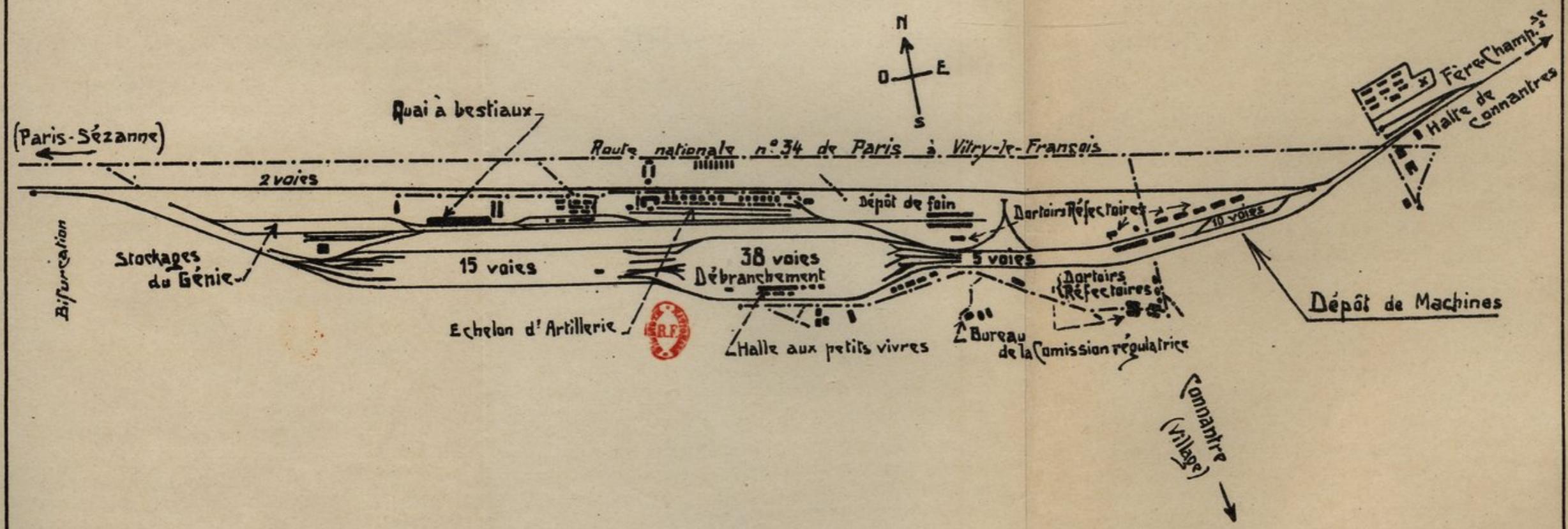
***Les régulatrices, Connantre.***

Enfin, l'importance des effectifs dont on prévoyait le groupement pour l'opération était telle que leur ravitaillement ne pouvait être assuré par les G. R. de Noisy, du Bourget et de Troyes, qui devaient déjà ravitailler, les premières l'armée de gauche du dispositif (VI<sup>e</sup> armée), celle-ci l'armée de Champagne.

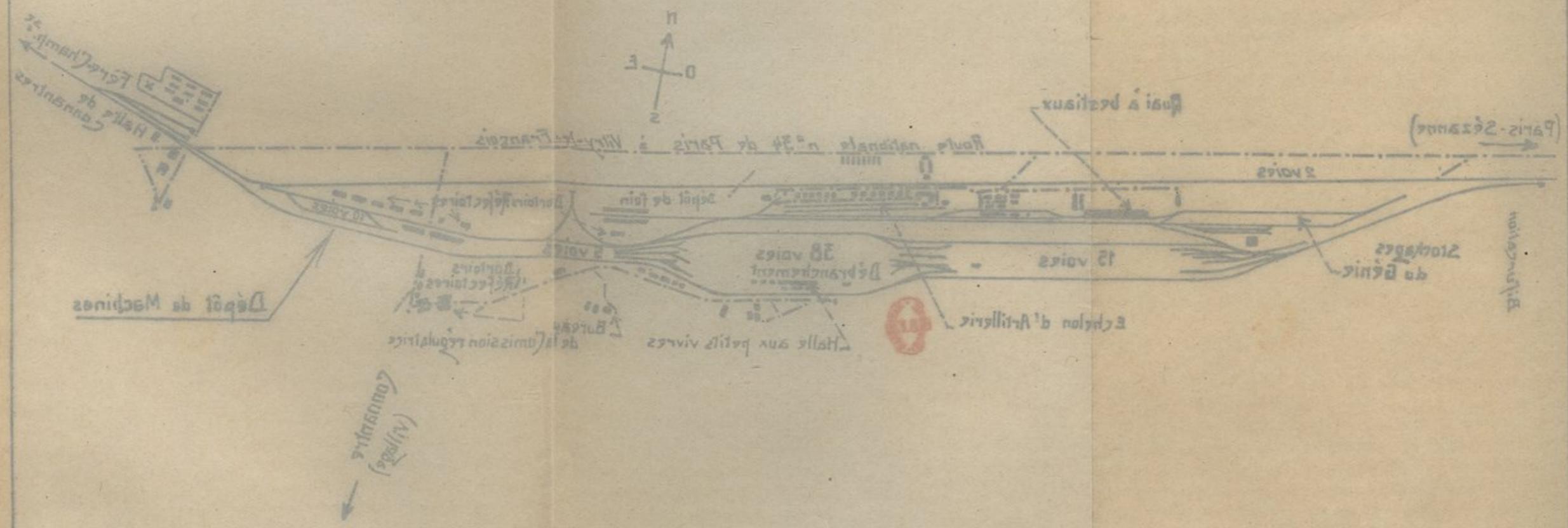
Il avait donc été reconnu nécessaire de créer de toutes pièces une nouvelle gare régulatrice et le choix de l'emplacement avait été dicté par les considérations suivantes : éviter toutes charges nouvelles à la Grande-Ceinture et, par conséquent, recevoir les envois de

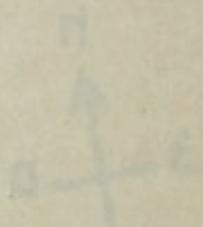
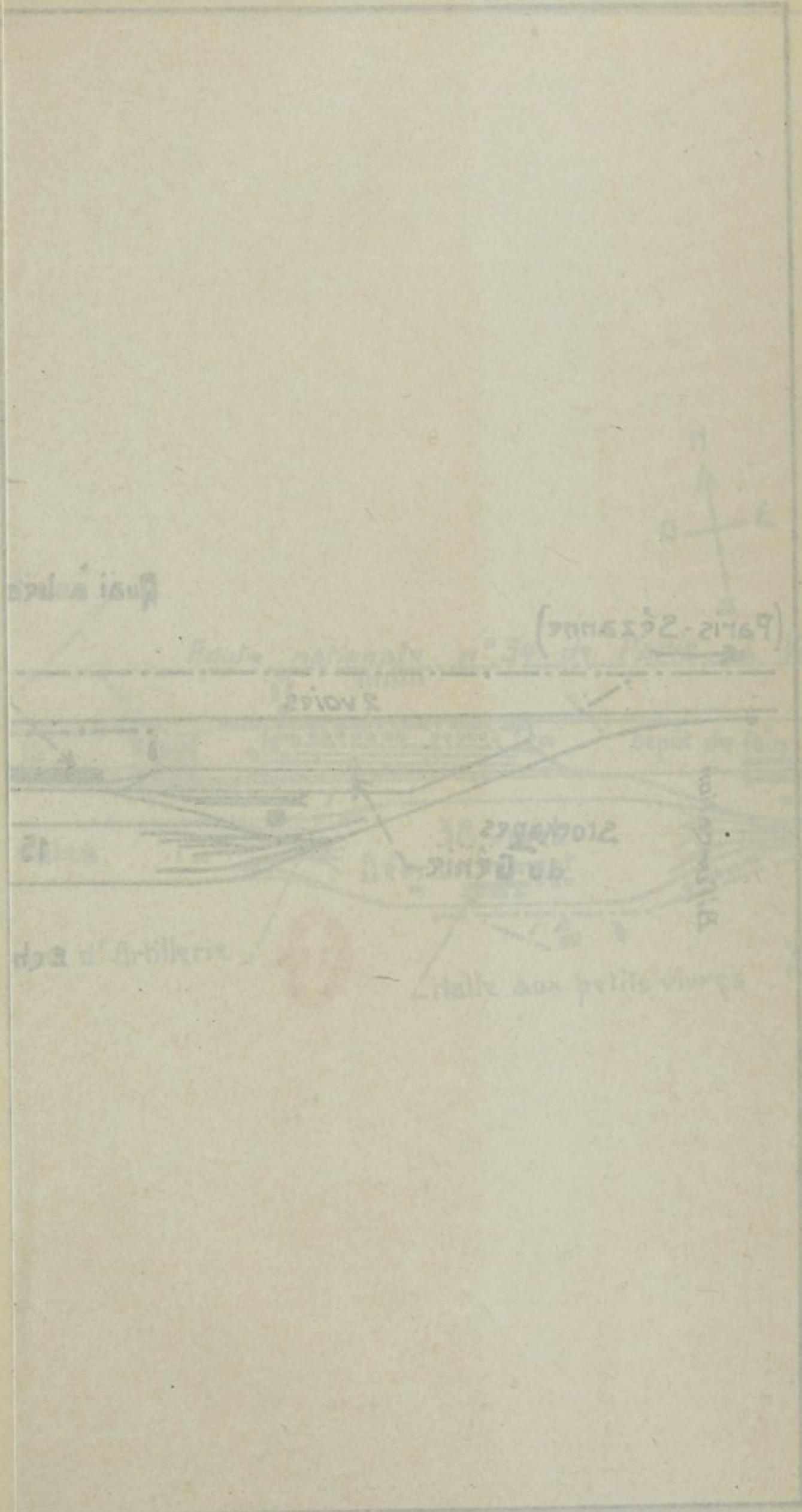
CARTE n° 14

Gare de Connantre  
(1<sup>er</sup> décembre 1917)



CARTE n° 14  
Gare de Connaître  
(1<sup>er</sup> décembre 1917)





(Paris - 2623m)

2 voies

2100m  
du Génie

1150m

2100m

2100m



l'intérieur par les gares de transit à l'est de Paris, c'est-à-dire à Montereau et Sens; éviter, ou tout au moins réduire, les passages en gare de Troyes et sur la ligne Troyes - Châlons; être bien placée pour le moment, que le commandement estimait prochain, où, la gare de Reims étant dégagée, on pourrait utiliser les lignes Reims - Laon et Reims - Amagne, au moins jusqu'aux grandes destructions de Guignicourt et de Tagnon; enfin permettre le développement de vastes installations (faisceaux, stockages, etc...).

Le terrain situé au sud des voies principales de la ligne Sézanne - Fère-Champenoise, entre la gare de Linthes et la halte de Connantre, remplissait parfaitement ces conditions. Les envois de l'intérieur arrivaient, pour la plus grande partie, par les lignes Romilly - Esternay et Sézanne - Fère-Champenoise, la première à voie unique; elles formaient noria grâce à la construction de divers raccordements.

Les envois vers l'avant pouvaient suivre deux lignes à voie unique : Esternay - Mézy ou Fère-Champenoise - Oiry. Mais la première présentait un mauvais profil, surtout dans le sens en charge. Aussi décida-t-on de doubler sur tout son parcours la deuxième, qui se prolongeait ensuite sur Reims, grâce au raccordement direct que l'on allait entreprendre à l'est d'Epernay. La ligne Esternay - Mézy devait servir surtout pour des retours de matériel vide. Afin d'accélérer les travaux, 1.500 ouvriers italiens furent mis à la disposition de la Commission de réseau de l'Est pour être employés sur la ligne Oiry - Romilly.

Enfin le terrain choisi pour la gare de Connantre était faiblement ondulé et permettait le développement des différents services autour de l'installation principale.

La gare proprement dite comprenait essentiellement un faisceau d'attente ou de réception de neuf voies de 600 mètres au moins et un faisceau de débranchement et de formation de trente-quatre voies de 550 à 600 mètres. Elle a comporté au total la mise en œuvre de 70 kilomètres de voie et de 240 appareils.

### ***Amélioration des communications avec le front.***

Cette question résolue, il fallait avant tout assurer une exploitation régulière, d'une part sur la section Château-Thierry - Epernay où, indépendamment d'une circulation intense, on prévoyait le développement des installations locales. d'autre part, sur la ligne Trilport - Muizon, où devaient s'engouffrer les envois de trois régulatrices.

Pour la section Château-Thierry - Epernay, deux faisceaux cons-

truits aux deux extrémités, à Mézy et Epernay, permettaient de dégager les voies principales et, en cas d'encombrement, d'encaisser les trains en charge ou en retour. Des chantiers supplémentaires étaient aménagés à Epernay, Damery, OEuilly.

Quant à la ligne Trilport - Muizon, la régulation des envois des trois régulatrices devait y être effectuée par une régulatrice avancée, pour la construction de laquelle on fit choix de Fère-en-Tardenois, bien placée entre les deux bifurcations d'Oulchy-Breny et de Bazoches et donnant la possibilité de développer les installations sans terrassements trop importants. Elle comportait dix-huit voies de garage, un dépôt de machines lui permettant de faire face aux à-coups de traction, qui ne manqueraient pas de se produire sur la section terminus, enfin de très vastes stockages pour l'artillerie et le génie.

***Pont sur la Vesle;  
déviation de Ville-  
Savoie.***

Un autre point retenait l'attention; la voie entre Mont-Notre-Dame et Bazoches était exposée au bombardement et présentait dans cette section un ouvrage

important sur la Vesle. Si cet ouvrage était détruit, c'était l'isolement de toutes les installations avant.

Afin de parer à ce danger, une première étude avait été faite pour la construction d'une vaste déviation se détachant un peu au nord de Fère-en-Tardenois et aboutissant à l'ouest de Fismes. C'était un travail considérable; il exigeait plus de 500.000 mètres cubes de terrassements et, malgré ce mouvement de terre, la voie aurait eu un profil inadmissible pour un trafic intensif.

Une deuxième étude aboutit à une déviation de moindre envergure, dite de Ville-Savoie, qui pouvait éventuellement être exposée au bombardement, mais qui ne présentait aucun ouvrage et était, par conséquent, facilement réparable.

***Ligne de la rive droite  
de la Vesle.***

Une nouvelle difficulté devait alors être résolue. En cas de progression rapide du front, on ne pouvait compter sur

l'utilisation des lignes Soissons - Laon et Reims - Laon; l'accès de la gare de Soissons était très précaire; la gare de Reims n'était accessible que de nuit et avec mille précautions; d'autre part, entre Soissons et Laon, le pont de Villeneuve était coupé, le tunnel de Vauxailon détruit; entre Reims et Laon, le grand ouvrage de Guignicourt également détruit; conséquence : il fallait accumuler dans la vallée

de la Vesle des approvisionnements formidables et, par suite, disposer des aménagements de voie ferrée correspondants.

On commença par développer les gares de Bazoches (très grand stockage), Fismes, Breuil-Romain et Muizon, puis on construisit une gare à Ville-Savoie avec stockage d'artillerie et génie.

Mais ces installations étaient insuffisantes pour le but à atteindre. Aussi imagina-t-on de traverser la Vesle pour s'étendre au pied des falaises de la rive droite. La ligne de la rive droite était à voie unique, mais pourvue de moyens de garage assez puissants pour desservir quatre groupes d'installations, dont le plus important à Courlandon. Pour faciliter la circulation et parer à tout danger de bombardement, la Vesle était franchie en trois points : à l'est de Fismes, à Breuil-Romain et à Muizon.

### *Ligne de la vallée de l'Ardre.*

Ces travaux, si vastes qu'ils fussent, étaient encore insuffisants; d'autre part, l'accumulation de toutes les ressources dans la seule vallée marécageuse de la Vesle n'était pas sans danger. Telle est la raison qui amena à construire la ligne de la vallée de l'Ardre, se détachant de la déviation de Ville-Savoie par une patte d'oie au sud-ouest de Fismes, puis se développant jusqu'au delà de Bouleuse avec une gare complète à Saint-Gilles et avec des installations échelonnées à Savigny et Bouleuse.

### *Autres travaux.*

Subsidiairement l'on remit en état la ligne Soissons - Bazoches; comme elle était encore aux mains de l'ennemi, lorsque le plan des travaux avait été tracé, un raccordement, qui était une sorte de déviation, avait été construit au départ de Mont-Notre-Dame pour rejoindre la ligne de Soissons au delà du pont de la Vesle. Un hôpital d'évacuation fut même installé sur cette déviation. Le recul allemand de la fin de mars permit, avant le début des opérations, de remettre en état la ligne entière. L'opération présenta de réelles difficultés parce que les parties en remblai avaient été percées de boyaux et d'abris. Toutefois le travail fut terminé en temps utile. L'on y construisit en outre des stockages du génie à Braisne et une gare complète à l'est de Ciry - Sermoise.

Enfin, sans parler des installations classiques sur les lignes Epernay - Reims et Château-Thierry à Oulchy-Breny, les voies métriques Dormans - Fismes et Oulchy - Chacrise-Berzy furent renforcées en

matériel roulant et en personnel : la première put ainsi donner un rendement de 1.220 tonnes par jour.

Parallèlement à ces travaux, d'autres avaient pour but, conformément à l'expérience des opérations de la Somme, de créer de grands garages spéciaux d'A. L. G. P. à proximité des positions de tir.

**Voie de 0<sup>m</sup> 60.** D'autre part, concurremment avec les travaux de voie normale, un très important réseau de voie de 0 m. 60 avait été aménagé. Les antennes partaient soit des gares de la vallée de la Vesle, soit de celles de la vallée de l'Ardre, franchissaient avec de sérieuses difficultés le plateau entre Vesle et Aisne et pénétraient même dans les vallonnements de la rive droite de l'Aisne. Une première rocade, reliant les antennes, suivait la rive droite de la Vesle, une deuxième était sur le plateau entre Vesle et Aisne, une troisième dans la vallée de l'Aisne. Des ateliers de réparation et d'entretien du matériel avaient été organisés à Bazoches et à Montigny. L'ensemble du réseau avait comporté la mise en œuvre de 420 kilomètres de voies environ.

**Mesures pour suivre la progression.** Telles étaient les dispositions arrêtées successivement en vue d'équiper le front d'attaque. Il fallait aussi prendre des mesures pour assurer le ravitaillement en cas de progression rapide du front.

Ainsi qu'il a été dit, on ne pouvait compter, à cet effet, ni sur la ligne Soissons - Laon, ni sur la ligne Reims - Laon. On avait donc été amené à accumuler les approvisionnements, d'une part, dans la vallée de la Vesle, où ils arrivaient par voie ferrée, d'autre part dans la vallée de l'Aisne, où ils étaient transportés soit par voie de 0 m. 60, soit par convois automobiles.

Mais, en ce qui concerne les stocks de la vallée de l'Aisne, ces moyens de transport étaient insuffisants, surtout si l'on tenait compte de la tâche très lourde qui incomberait aux automobiles, au cas où le succès serait celui que l'on escomptait.

Deux solutions furent immédiatement étudiées et leur réalisation entreprise d'urgence.

La voie métrique Dormans - Fismes fut prolongée sur la rive droite de la Vesle et une grande gare de transbordement entre la voie normale et la voie métrique construite à Courlandon, pour permettre d'effectuer les transports soit par voie métrique, sans rompre

charge depuis Dormans, soit par voie normale jusqu'à Courlandon où était installé un transbordement.

En même temps une voie métrique, construite de toutes pièces et dans des conditions rendues plus difficiles par les brusques différences de niveau, escaladait le plateau entre les deux vallées, aboutissait à Villers-en-Prayère, où elle retrouvait la plateforme de la voie métrique Reims - Cormicy - Soissons. Cette plateforme était assez endommagée et le matériel de voie avait en partie disparu, mais la réfection en fut entreprise vers l'Ouest jusqu'à Pont-Arcy, vers l'Est jusqu'à Concevreux.

Ultérieurement on entreprit de rétablir la circulation jusqu'à Pontavert pour pouvoir franchir l'Aisne, mais toutes les tentatives de reconstruction du pont de voie métrique échouèrent sous le feu de l'ennemi.

D'autre part, la voie métrique Soissons - Cormicy, dont il vient d'être parlé, restait jusqu'à Vailly sur la rive droite de l'Aisne, et sa plateforme, presque constamment en palier, se prêtait sans grands travaux à une transformation en voie normale. Cette voie normale fut entreprise, non pas au départ de Soissons - Saint-Waast, où aboutissait la voie métrique, parce que celle-ci empruntait les routes et présentait des courbes inadmissibles, mais, partant de Crouy, elle rejoignait la plateforme métrique à Bucy-le-Long, où se développait une première gare avec stockage d'artillerie, du génie et voie d'A. L. G. P. et suivait, jusqu'à Vailly, la plateforme légèrement améliorée avec deux gares de ravitaillement à Missy-Condé et Vailly.

Au delà de Vailly, où s'arrêtait l'exploitation au moment de l'attaque d'avril, la voie normale restait sur la rive droite et se prolongeait jusqu'à Chaudardes avec des gares à Soupir, à OEuilly et à Chaudardes.

Après Chaudardes, le tracé était étudié et piqueté jusqu'à Pontavert, mais la proximité du front ne permit pas d'exécuter les travaux.

En outre, une étude de tracé sur la carte avait été faite pour rejoindre la ligne Reims - Laon au nord de la brèche de Guignicourt. On pouvait espérer, par ce procédé, pallier les inconvénients que présentait la longue durée du rétablissement de ce grand ouvrage.

**Résumé.** L'ensemble des travaux exécutés sur le front de l'offensive du printemps 1917 a demandé un effort considérable, très supérieur à ce qui avait été fait en Champagne et sur la

Somme. Pour la voie normale, on a mis en œuvre 450 kilomètres environ, pour la voie métrique 60 kilomètres; enfin, pour la voie de 0 m. 60, indépendamment du matériel de voie, il a fallu amener tout le matériel roulant, locomotives, tracteurs, wagons, matériel d'atelier. Et cet effort a été fourni dans des conditions de temps, de saison (grands froids de février, suivis d'une période de dégel) et de terrain particulièrement défavorables!

Il fut d'ailleurs disproportionné aux résultats, non seulement parce que la zone d'attaque avait été mal choisie au point de vue des communications, mais aussi parce que le programme de préparation de l'opération aurait dû être établi de façon à terminer les principaux travaux de voie ferrée avant le commencement des transports de constitution des approvisionnements; la période de travaux comporte en effet des transports de matériel, de ballast, etc... qui doivent être faits par priorité absolue, car ils imposent au réseau une charge qui, dans le cas du front de l'Aisne, représentait quinze à vingt trains par jour. Des retouches fréquentes au programme primitif ne firent qu'aggraver cette situation.

\*  
\*\*

***Après l'offensive  
de l'Aisne.***

On n'eut pas l'occasion de mettre à profit les leçons de l'expérience si chèrement acquise en Champagne. Le haut commandement décida de renoncer provisoirement aux grandes opérations et l'événement, de ce provisoire, fit du définitif.

On adopta le régime des offensives à objectif limité, soigneusement préparées, dont le succès est sûr, sans que les pertes soient considérables, si bien que le moral de l'assaillant en est fortifié. Elles exigent peu ou pas de travaux.

***Offensive des Flandres.***

Pour l'offensive des Flandres, par exemple, nous posons, en tout et pour tout, 98 kilomètres nouveaux de voie normale, soit, à Dunkerque, un raccordement de 5 kilomètres à double voie, une ligne à voie normale de Waayensburg à Steenstraete (12 kilomètres), plus des embranchements destinés à desservir des hôpitaux d'évacuation, des dépôts de munitions et des positions d'artillerie lourde à grande portée, enfin quelques menus raccordements pour faciliter la circulation. Il s'y ajoute un réseau de voie de 0 m. 60 comprenant essentiellement l'antenne de Pollinchoveq-New-Cappelle, assurant

la liaison avec l'armée anglaise. Les principaux centres de ravitaillement étaient Poperinghe, Crombeke, Proven et Roussbrugge et les gares de la ligne Waayenburg - Steenstraete.

**La Malmaison.** Immédiatement avant La Malmaison (fin octobre), on remet en état et l'on améliore, sur la voie métrique de l'Aisne, les gares de Bourg-et-Comin, Villers-en-Prayères, Maizy, Concevreux et Roucy. L'opération heureusement terminée et le Chemin-des-Dames libéré, les communications de la vallée de l'Aisne sont améliorées ainsi qu'il suit : achèvement de la voie ferrée normale Vailly-Pontavert; gares de ravitaillement : Vailly, OEuilly, Cuiry-les-Chaudardes.

**Équipement général du front.** Mais si les travaux exécutés pour les offensives sont peu considérables, d'autres plus importants se rapportent à l'équipement du front, auquel pouvait être employée la main-d'œuvre disponible après l'offensive de l'Aisne. La mesure avait été prise et les études faites en février 1917. Elle fut étendue par le général Pétain, qui voulait rendre possible un effet de surprise en disposant partout de secteurs aménagés, où les grandes unités n'afflueraient qu'au moment du besoin; on pouvait ainsi diminuer la densité des troupes en première ligne et, par voie de conséquence, les ménager en vue de l'effort qu'il prévoyait qu'elles auraient à donner.

C'est dans ce but que furent installées les gares de ravitaillement dont nous avons parlé, dans ce but que furent posées des voies sur le front des différentes armées.

**1° Travaux destinés à faciliter certaines communications.** Parmi ces travaux, les uns tendent à faciliter et à assurer certaines communications par fer. Tel est le cas notamment de ceux qui ont été exécutés sur la ligne Paris - Soissons - Laon. On y construit une voie normale de Ciry-Sermoise à Vailly, afin de parer à une destruction possible du pont de Villeneuve à la sortie nord de Soissons. En prévision de la même éventualité, on exécute à l'ouest de Soissons un raccordement Vauxrot-S<sup>t</sup>-Christophe avec estacade sur l'Aisne. La ligne de Ciry-Vailly, qui comportait des estacades sur la Vesle, le canal et l'Aisne, ne fut d'ailleurs terminée qu'en mai 1918, au moment de l'attaque allemande, qui rétablit les estacades incendiées et utilisa la ligne. Enfin, les communications entre la ligne Soissons - Paris et la

Grande-Ceinture furent rendues plus faciles par un raccordement direct, mis en service le 16 juillet et permettant d'éviter le rebroussement en gare du Bourget-Echange. L'hiver suivant, la réparation du tunnel de Vauxaillon, sur la ligne Soissons - Laon, améliore encore la circulation, mais pour quelques jours seulement, car elle ne fut terminée qu'en mars 1918.

Dans le même groupe se range la ligne à voie unique Bourogne - Petit-Croix par la vallée de la Bourleuse (7 kilomètres 700 de longueur), complétée par deux raccordements, à Morvillars et à Montbéliard. Lorsqu'elle fut terminée, le 27 avril 1918, elle offrit, pour entrer en Alsace, un deuxième itinéraire direct, le premier par Belfort étant souvent bombardé.

C'est ici qu'il faut placer également les deux rocades Juvigny - Ambonay et Bayon - Pont-Saint-Vincent. La première, au nord de la Marne, permettait l'installation de gares de ravitaillement et de stockage, notamment les Grandes Loges. Son prolongement était envisagé par Avenay vers Bouleuse où aboutissait la ligne de l'Arde, faite au printemps 1917; mais cette deuxième partie du travail n'a été qu'ébauchée. La ligne Bayon - Pont-Saint-Vincent, par la rive droite de la Moselle, doublait la rocade Frouard - Nancy - Blainville. Les travaux, auxquels furent affectées quatre compagnies de génie italiennes, encadrant 4.000 ouvriers italiens, occupèrent tout l'hiver 1917-1918 ainsi que le printemps et l'été 1918; ils comportaient une longueur totale de 26.500 mètres, dont la moitié à double voie, plus quatre estacades importantes.

Mentionnons enfin, d'une part, à Verdun, la déviation Haudainville-Belleville, qui reliait à la ligne Verdun - Etain les installations faites en 1916 sur la rive droite et permettait d'éviter le passage sur l'estacade de Dieue, assez fréquemment bombardée et, d'autre part, en Champagne, la mise en service de deux raccordements importants établis par les sapeurs de chemins de fer; le premier, entre les lignes 4 bis et 6, de Chatrices à Gizaucourt, long de 12 kilomètres, évitait le passage en gare de Sainte-Menehould; le deuxième (7 kilomètres 600) reliait les lignes 4 bis et 9 bis sans traverser la gare de Saint-Hilaire.

**2° Travaux destinés à faciliter le ravitaillement.**

Certaines lignes étaient plus spécialement destinées à faciliter le ravitaillement. Sur le front de la 6<sup>e</sup> armée, la voie métrique de Vic-sur-Aisne, déjà rétablie jusqu'à Pont-Sainte-Marie, est prolongée vers Anizy, en même temps

que l'on remet en état la ligne Crouy-Montecouvé pour desservir le plateau entre Aisne et Ailette. En Champagne, le génie construit la ligne Somme-Bionne à Hans et Courtemont. Dans la région de Saint-Mihiel, une ligne Loxéville - Souilly est entreprise en novembre 1917; elle fut construite de Loxéville à Pierrefitte (17 kilomètres 500) et de Souilly à Courouvre (14 kilomètres); la soudure ne fut jamais faite. Un peu plus à l'Est est établie, pour desservir la Woëvre, une ligne de 30 kilomètres partant de Pagny-sur-Meuse, passant par Trondes, Andilly, le bois de la Côte, Rosières-en-Haye, et raccordée avec la ligne Nancy - Metz. Enfin la ligne de la forêt de Champenoux partait de la Bouzule (sur la ligne Champigneulles - Moncel) et descendait vers la vallée de la Pissotte.

**3° Travaux en cas d'offensive.** Telle de ces lignes, Loxéville - Souilly, par exemple, ou Bourogne - Petit-Croix, devait permettre également la préparation et l'exécution des opérations. C'est uniquement dans ce but qu'avaient été exécutés différents travaux : ligne de la forêt de Mondon, qui comportait la construction d'une voie mère d'embranchements desservant cinq positions de batterie et des voies de garage pour voies de tir et voies de cantonnements; la voie de circulation se détachait de la ligne de Saint-Dié à la sortie de Lunéville et la rejoignait au sud de Saint-Clément — prolongement de la ligne Suippes - Dontrien, afin de pouvoir, au moment d'une avance du front, atteindre la ligne Bazancourt - Challerange, inaccessible à ses deux extrémités — près de Verdun, doublement de la ligne 6 bis et construction de l'embranchement Froidos - Clermont.

**Voie de 0<sup>m</sup> 60.** D'autre part, sur tout le front, depuis Saint-Quentin jusqu'à la frontière suisse, on compléta les réseaux de voie de 0 m. 60 organisés au moment des grandes offensives, de manière à ce qu'ils permissent à la fois les mouvements de l'arrière vers l'avant et les échanges latéraux. Ils furent particulièrement développés à la II<sup>e</sup> armée (Noyon, Saint-Quentin), où le terrain était presque entièrement dépourvu de moyens de communication, et à Verdun. Indépendamment des travaux faits en 1916 dans l'Argonne, dans la forêt de Hesse et dans le secteur Nord-Ouest, les anciennes lignes du camp retranché furent en partie rétablies et prolongées dans le massif des Hauts-de-Meuse jusqu'à Haudainville et Rattentout. Le besoin de voies se faisait surtout sentir dans le secteur de Douaumont-Louvemont; ce fut la tâche la

plus ingrate en raison de la nature du sol, et la plus périlleuse. Après la prise du Mort-Homme et de la cote 304, une nouvelle extension fut encore donnée au réseau.

**Résumé.** Cette énumération, forcément monotone et d'ailleurs abrégée, donne une idée de l'effort grâce auquel le ravitaillement des troupes en munitions et en vivres fut singulièrement facilité lors de l'offensive générale, qui commence le 18 juillet 1918.

---

## CHAPITRE XI

### L'ORGANISATION D'UN FRONT ATTAQUÉ : VERDUN

La situation. — Le Meusien. — La ligne 6 bis.

(Voir croquis n° 15)

#### **Les communications par voie ferrée.**

Le 21 février commence le bombardement, inouï pour l'époque, qui ouvre la bataille de Verdun. Ce jour-là même, la 69<sup>e</sup> division d'infanterie est alertée dans la région de Jonchery, Fismes et Fère-en-Tardenois, le 20<sup>e</sup> corps dans la région de Charmes. Comment acheminer ces troupes jusqu'à Verdun? Comment les ravitailler? La situation est critique.

Jusqu'à cette époque, en effet, le secteur de Verdun ne semble pas avoir été considéré par le commandement comme offrant un intérêt de tout premier ordre.

Il était cependant peu favorisé en ce qui concerne les moyens de communication : la ligne de la Meuse (Lérouville - Verdun) était coupée à Saint-Mihiel depuis septembre 1914 et aucun effort sérieux n'avait tenté de la récupérer; la ligne de Sainte-Menehould à Verdun était fréquemment bombardée à la boucle d'Aubreville; le réseau à voie métrique, dit Meusien, était une voie d'intérêt local, mal dotée en installations et en matériel et d'un rendement journalier de 400 tonnes au maximum.

D'autre part, il ne pouvait être question, en 1915, d'entreprendre sur tout le front un aménagement analogue à celui qui avait été réalisé en Champagne. La D. C. F. (Direction des chemins de fer aux Armées) était réduite à l'emploi des seules troupes de chemins de fer (13.000 sapeurs environ), et, aucun auxiliaire n'étant mis à sa disposition, les travaux de terrassement étaient exécutés par les unités techniques.

En outre, la continuation de l'exécution du programme permanent (amélioration de la circulation et organisation de gares d'embarquement) et la construction des trois grandes gares de muni-

tions de Vaivre, Brienne et Formerie absorbaient, pendant l'hiver 1915-1916, la totalité des ressources en main-d'œuvre du service militaire des chemins de fer.

***Améliorations arrêtées  
(octobre 1915).***

Aussi, dans le secteur de Verdun, après avoir examiné le projet dont il sera parlé plus loin, le commandement s'était-il arrêté, le 17 octobre 1915, à un programme limité comportant l'utilisation de la voie normale entre Sainte-Menehould et Verdun en rendant plus intense l'exploitation de nuit, seule possible lorsque l'ennemi bombardait la boucle d'Aubreville; l'amélioration du réseau métrique à voie unique ayant ses origines à Revigny et Bar-le-Duc et aboutissant à Verdun et à Clermont-en-Argonne, amélioration qui devait faire passer progressivement son tonnage journalier de 400 tonnes à 2.000 et même à 3.000; enfin l'élargissement de la route Bar-le-Duc - Verdun, de façon à y permettre le passage de trois voitures de front.

***État du réseau  
métrique.***

La partie la plus intéressante concerne le réseau métrique.

Au point de vue de son utilisation militaire, il se présentait de la façon suivante : un transbordement principal avec la voie normale à Bar-le-Duc; un transbordement secondaire à Revigny. De Bar-le-Duc part la ligne principale qui, par Sommaisme, Beauzée, Souilly, se dirige sur Verdun, où elle est en relation avec les voies métriques de la Woëvre; de Revigny part une ligne moins importante qui se dirige sur Triaucourt, mais qui est reliée à la précédente par une transversale Les Merchines (avec un rebroussement) - Sommaisme.

Deux antennes se dirigent, l'une sur Pierrefitte, où elle se termine en impasse, l'autre sur Clermont-en-Argonne, où existe un transbordement avec la ligne Sainte-Menehould - Verdun.

Le réseau était constitué en rails de 20 kilos et même de 15 sur la ligne Revigny - Sommaisme, ce qui interdisait le passage de machines lourdes : il n'y avait pas de téléphone; les installations des gares étaient insuffisantes et la voie mal entretenue.

Le parc de matériel roulant était strictement limité aux besoins du temps de paix, qui ne dépassaient pas 400 tonnes par jour.

Le personnel était très réduit et incapable de faire face à une exploitation intensive. C'est pour tous ces motifs que la 10<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne fut chargée, dès décembre 1914, de prendre en mains l'exploitation du réseau.

**Travaux effectués  
en 1915.**

Elle se mit aussitôt à l'œuvre et son chef fit preuve d'un esprit d'organisation remarquable. Les travaux effectués furent les suivants : amélioration de toutes les gares existantes par l'allongement des croisements, la réfection des chantiers et la construction de nouvelles voies de service; extension notable des installations du transbordement en gare de Bar-le-Duc; construction de dix nouveaux croisements pour augmenter le nombre des marches tracées au graphique.

En outre, au moment de l'offensive des Eparges, on construit un embranchement de 7.200 mètres de long allant de Pampaville à Dugny, avec un chantier important de ravitaillement en ce dernier point.

Enfin, en octobre 1915, avait été élaboré un nouveau programme qui, réalisé, permettait, en augmentant le nombre et surtout le tonnage des trains, le transport de 2.000 tonnes et 3.000 hommes par jour. Ce résultat devait être obtenu au moyen de différentes mesures qui n'eurent pas le temps de recevoir leur exécution complète. Seules les installations de transbordement de Revigny et la réfection de la voie entre Revigny et Rembercourt étaient effectuées.

En même temps, la D. C. F. avait renforcé le parc de matériel roulant par des machines plus puissantes et des wagons venant de l'intérieur. En raison du matériel disparate des réseaux d'intérêt local, ce renforcement présenta de sérieuses difficultés et, bien qu'on ait fait rechercher dans toute la France le matériel s'adaptant le mieux à celui du Meusien, on ne put réaliser une homogénéité suffisante. Les différences d'attelage et de tamponnement exigeaient des mesures spéciales qui apportaient beaucoup de gêne à l'exploitation. C'est donc en face d'un réseau en pleine transformation que l'on se trouve placé.

**Interruption de la ligne  
Sainte-Menehould.**

Or le passage sur la ligne Sainte-Menehould - Verdun est interrompu dès le 21 février au matin par un bombardement intensif à la boucle d'Aubreville. Une compagnie de sapeurs de chemins de fer reçut mission de rétablir le passage dès que le feu de l'ennemi le permettrait, de façon à rendre possible l'évacuation du matériel roulant se trouvant à Verdun.

Une des nuits suivantes, profitant d'une accalmie et couvrant le bruit du roulement par un tir nourri de notre artillerie, on faisait passer toutes les machines puissantes par groupes, quand l'avant-

dernière, une lourde machine à quatre essieux, dérailla et ne put être remise sur rail avant la fin de la nuit. Au jour, elle fut prise sous le feu de l'ennemi, mais quand celui-ci eut la conviction que la machine déraillée empêchait tout passage, il cessa de tirer.

Mettant cette circonstance à profit, les sapeurs établirent une légère déviation contournant la machine déraillée, qu'ils laissèrent bien en vue; grâce à ce stratagème, ils parvinrent à faire passer des trains entiers pendant les nuits suivantes.

Quelques jours plus tard, ils remplacèrent même la machine déraillée par un camouflage.

L'exploitation de la ligne continua avec des alternatives d'un trafic assez intéressant (douze à quatorze trains certaines nuits) et d'arrêts complets quand le bombardement redevenait intense. Elle restait néanmoins une ressource très précaire.

### *Rendement du Meusien.*

Plus certain était le concours du Meusien, mais, tant que les travaux prévus ne seront pas complètement exécutés, il ne peut être question de transporter deux mille tonnes et trois mille hommes, comme on l'avait espéré. Le programme établi par le commandant de la 10<sup>e</sup> section de Chemins de fer de campagne prévoit cependant, pendant la durée des travaux et malgré les charges d'exploitation qu'ils comportent, un rendement de seize cents tonnes de ravitaillement et de quinze cents voyageurs par jour.

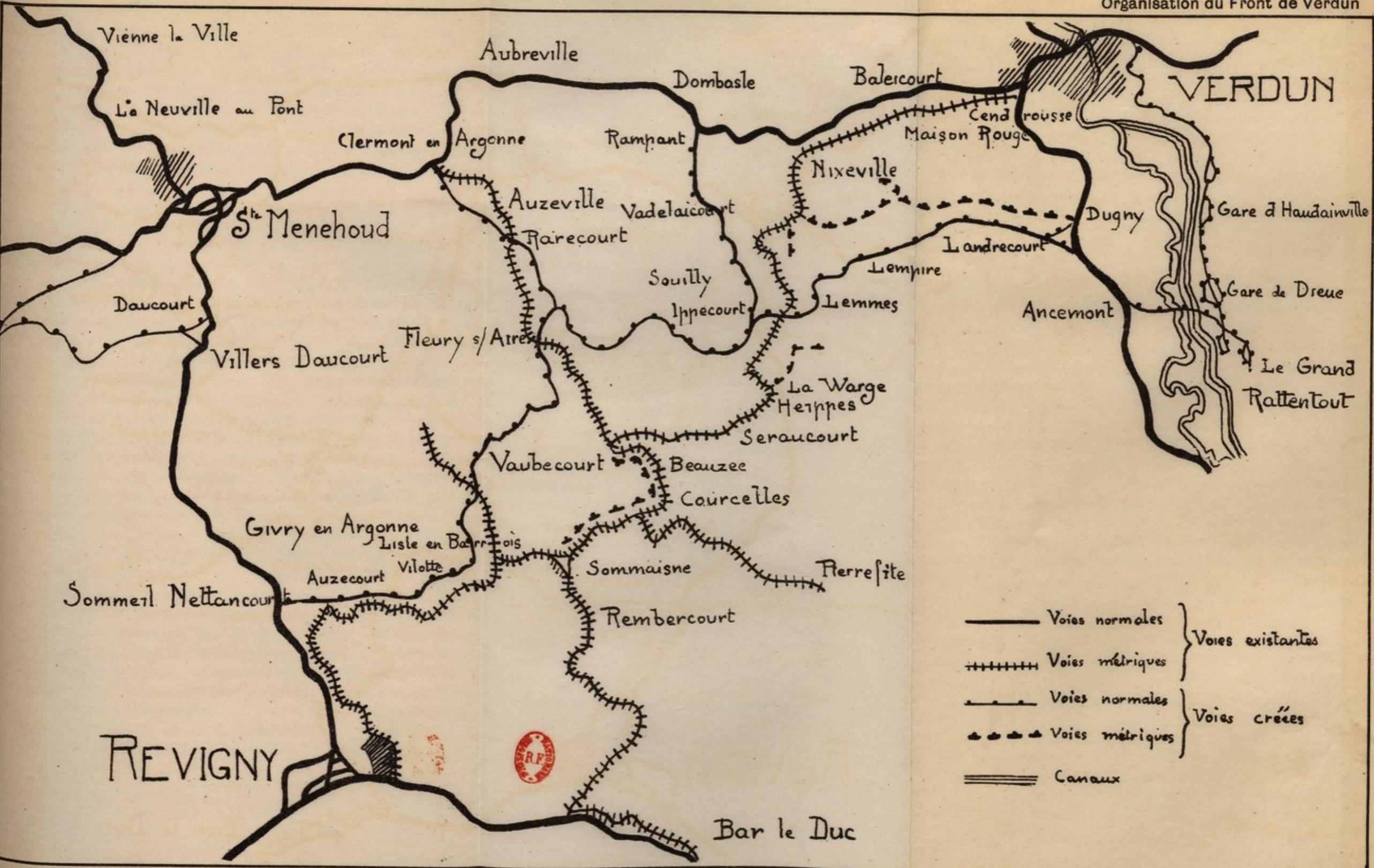
Aussi est-il décidé que le ravitaillement en vivres, qui est le plus encombrement, sera fait presque exclusivement par le Meusien. Quant aux transports de troupes, de blessés et de munitions, ils seront confiés pour la plus grande partie aux camions automobiles.

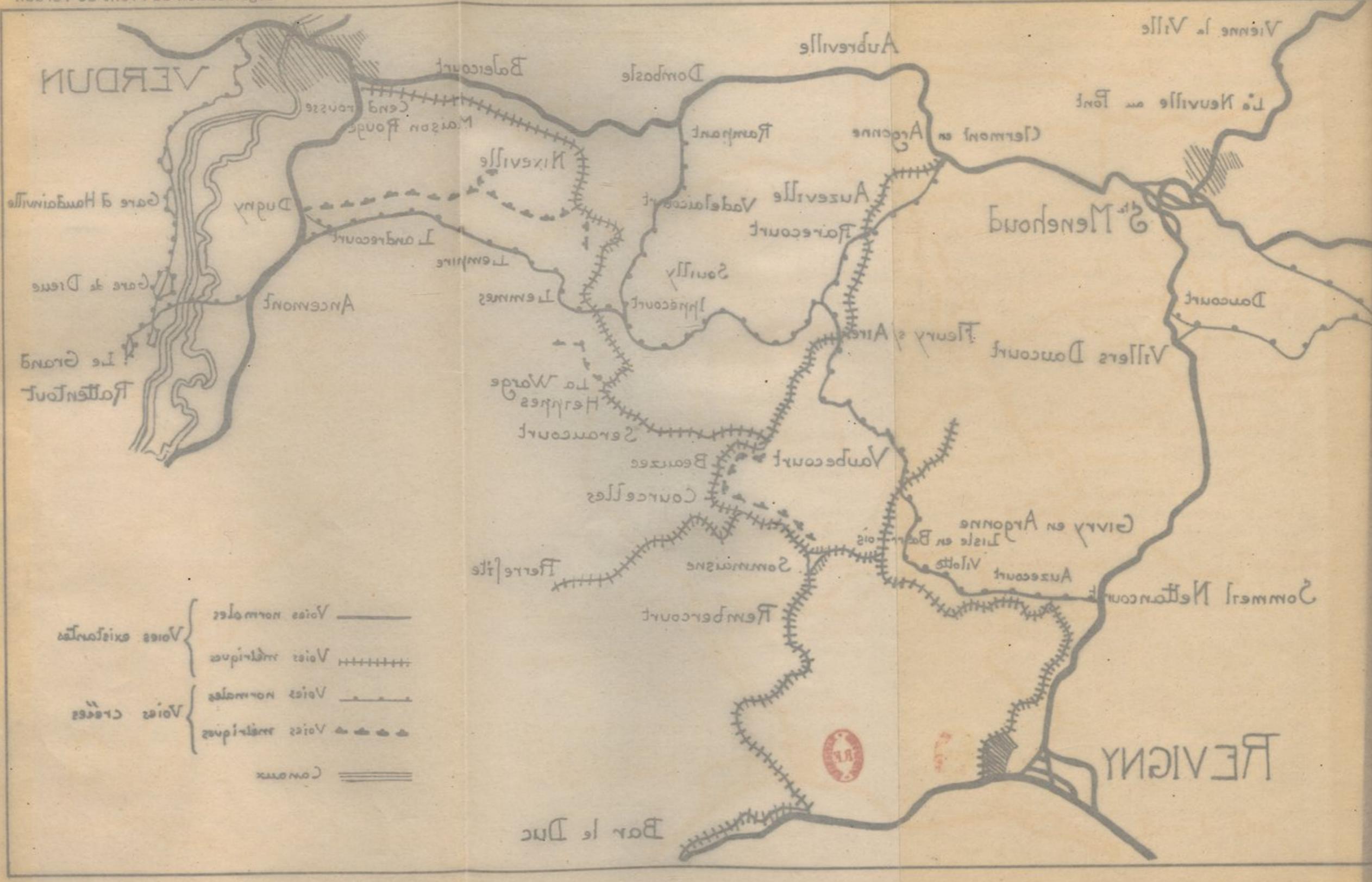
Conformément à cette organisation, le Meusien transporta :

|                | RAVITAILLEMENT | MUNITIONS | DIVERS<br>pour l'armée | TROUPES | BLESSÉS |
|----------------|----------------|-----------|------------------------|---------|---------|
| En février.... | 15.087 t.      | 413 t.    | 8.439 t.               | 37.872  | 8.622   |
| En mars.....   | 41.833 t.      | 1.039 t.  | 2.393 t.               | 5.887   | 8.388   |
| En avril.....  | 45.912 t.      | 10.193 t. | 6.347 t.               | 18.233  | 16.528  |
| En mai.....    | 50.902 t.      | 13.175 t. | 5.351 t.               | 29.842  | 23.390  |
| En juin.....   | 47.523 t.      | 15.235 t. | 7.262 t.               | 45.533  | 27.960  |

soit en moyenne par jour :

|                 | TONNES | HOMMES VALIDES | BLESSÉS |
|-----------------|--------|----------------|---------|
| En février..... | 800    | 1.250          | 300     |
| En mars.....    | 1.500  | 200            | 300     |
| En avril.....   | 2.070  | 600            | 350     |
| En mai.....     | 2.370  | 1.000          | 800     |
| En juin.....    | 2.650  | 1.500          | 930     |





VERDUN

REVIGNY

Vienne la Ville

La Neuville au Font

Clermont en Argonne

St. Menehould

Dancourt

Villers Dancourt

Henry & Arre

Givy en Argonne

Auzéville

Commel Nottancourt

Rembercourt

Courcelles

Vaubercourt

Beuzes

La Wardes

Herpes

Serancourt

Lezennes

Lempire

Saully

Phéroucourt

Forecourt

Auzéville

Vadelancourt

Ramfont

Dombasle

Baleicourt

Dunoy

Ancemont

Gare de Dieppe

Le Grand

Rattoncourt

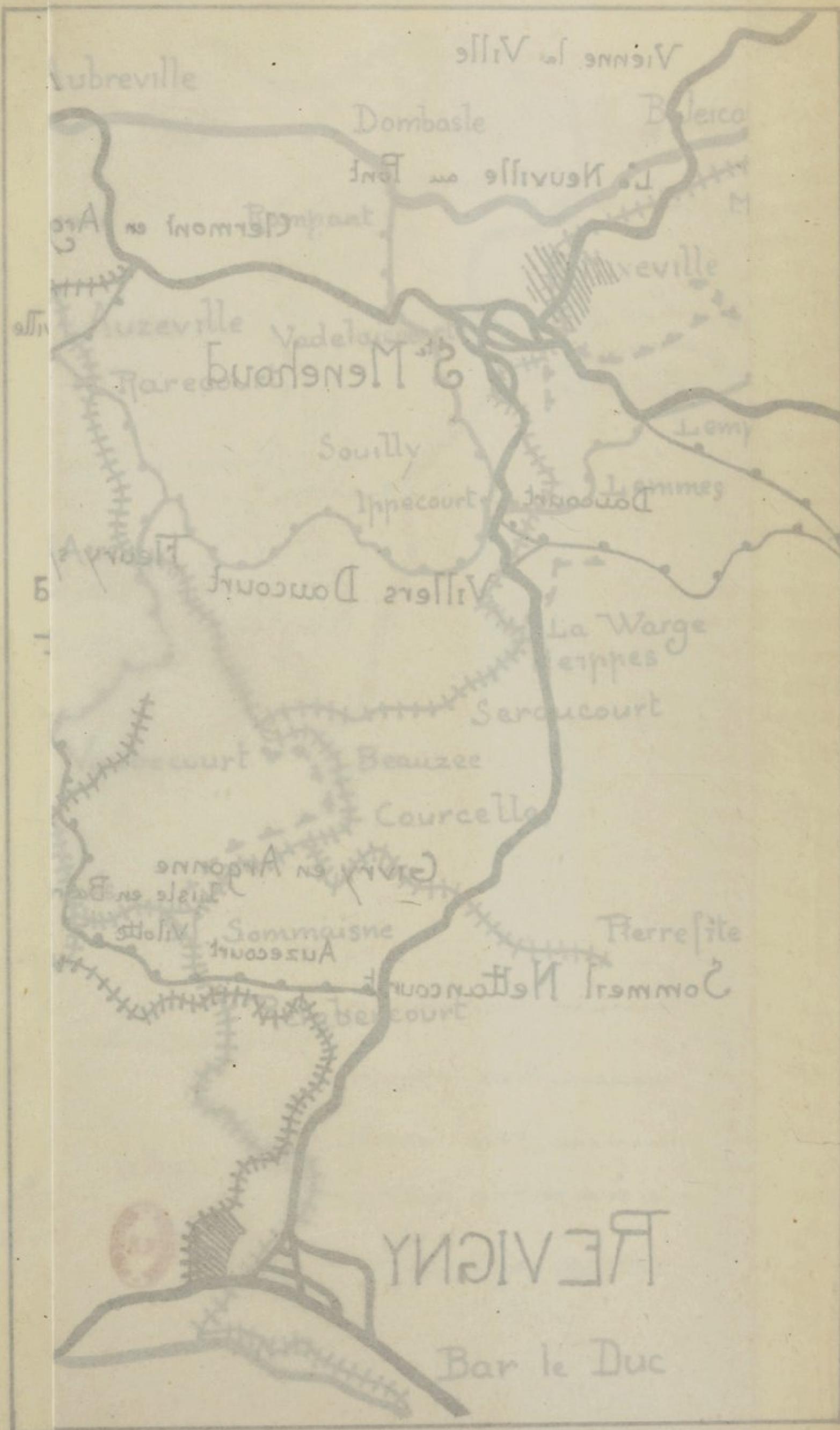
Gare de Hamdainville

Maison Foude

Geny Foude

|                    |       |                 |
|--------------------|-------|-----------------|
| } Voies existantes | ————— | Voies normales  |
|                    | +++++ | Voies métriques |
| } Voies créées     | ———   | Voies normales  |
|                    | - - - | Voies métriques |
|                    | ===== | Canaux          |

Bar le Duc



Subreville

Vienne la Ville

Dombasle

Baleico

La Neuville au Pont

Clermont en Arg

veville

ville

uzeville

St. MENON

Soully

Lomy

Doncourt

Flévy

Villers Doncourt

La Warge  
terres

Seroucourt

court

Beuzee

Courcelle

Geny en Ardonne

ville en Bar

Sommeville

Ferresite

Auzecourt

Sommeville

REVENIGNY

Bar le Duc

Si l'on se souvient que, pour transporter cinq voyageurs, l'effort est le même que pour transporter une tonne, on constatera que chaque mois marque un progrès sur le précédent; en même temps on s'expliquera pourquoi le nombre d'hommes transportés est si faible en mars, le plus de tonnage possible ayant été réservé au ravitaillement. Enfin l'on remarquera toute l'injustice des ouvrages sur l'automobile qui, pour rehausser les services incontestables et incontestés rendus par les camions, ont rabaisé le modeste rendement du Meusien (1).

Aussi bien tout le personnel fait-il vaillamment son devoir. Dans les gares comme dans les trains, chez les agents du mouvement comme chez ceux de la traction ou de la voie, c'est partout et toujours la même activité pour assurer aux troupes du front leurs vivres et leurs munitions et cela malgré des bombardements violents qui se produisent sur différents points de la ligne, mais ne peuvent, un seul instant, en interrompre l'exploitation.

**Difficultés.** D'ailleurs les circonstances, très difficiles au commencement, deviennent chaque jour plus favorables. Il y eut, au début de la bataille, l'exode vers Bar-le-Duc des habitants de Verdun et des environs. Tous les trains de matériel vide furent pris d'assaut à Maison-Rouge et Nixéville. Puis il fallut évacuer la ligne de Woëvre, dont le pont sur la Meuse était coupé.

Ensuite se produisirent des incidents nombreux, ruptures de fils téléphoniques, occupation des gares et des fils téléphoniques par les troupes présentes dans la région, retards des trains de l'Est se répercutant sur ceux du Meusien, tamponnements de voitures et de camions automobiles aux passages à niveau, qui assuraient une circulation très active.

Les trains du Meusien subirent ainsi des retards importants et, lorsqu'ils arrivaient à destination, les convois de l'avant chargés de prendre livraison du ravitaillement avaient subi des stationnements inadmissibles ou étaient même retournés à leur cantonnement, d'où augmentation croissante des retards, rotation du matériel très lente et, par suite, matériel numériquement insuffisant.

Les mesures convenables amènent à brève échéance une amélioration sensible de la situation, mais l'achèvement des travaux en pleine période d'exploitation intensive constitue pendant quelque

---

(1) Cf. l'assertion suivante : « La capacité du Meusien était au grand maximum de 800 tonnes par jour » (*La Voie sacrée*, p. 21). Même affirmation dans l'ouvrage du lieutenant HEUZÉ : *Les Transports automobiles sur le front français*, p. 58, n. 1.

temps un sérieux accroissement de difficultés, car les transports nombreux de matériaux absorbent une partie du matériel et gênent énormément la circulation des ravitaillements. D'autre part, suivant l'usage adopté par les régulatrices depuis l'origine de la guerre, ceux-ci doivent être livrés aux parties prenantes — en l'espèce trains régimentaires ou convois administratifs — à des heures fixes convenues avec le commandement. Mais les retards des trains, impossibles à éviter d'après ce que nous venons de dire plus haut, empêchent l'arrivée aux gares destinataires dans les délais prévus et les convois subissent, à leur tour, de longs retards pour rejoindre leurs unités.

**Remèdes apportés.** Pour remédier à cet état de chose, on arrive à la conclusion qu'il faut, dans toutes les gares de ravitaillement, créer des magasins de vivres, où les unités puissent s'approvisionner à toute heure du jour ou de la nuit sans avoir à s'occuper de l'arrivée des trains. C'est ce qui fut fait à Dugny, Nixéville, Lemmes, Souilly, Heippes, Beauzée, Chaumont-sur-Aire et Pierrefitte. Il suffit, ensuite, de maintenir les magasins au complet, grâce à l'envoi d'un certain nombre de rames types correspondant à un chiffre déterminé de rations d'hommes et de rations de chevaux; le nombre de rames nécessaires, d'après l'effectif à ravitailler, est expédié chaque jour par les régulatrices sur les gares de Bar-le-Duc et Revigny, où elles sont transbordées et acheminées à intervalles réguliers sur les différentes gares de ravitaillement. C'est le système qui fut généralisé à partir de mai 1917, précisément par le général qui commandait à Verdun.

**Résultats.** Grâce à ces mesures, les travaux avancent rapidement et la situation s'améliore. Le nombre des trains militaires qui, au début de l'attaque était, par jour, de vingt-deux, dont dix-neuf de ravitaillement, est, au 25 mars, de vingt-huit, dont vingt-quatre de ravitaillement, deux trains sanitaires et deux trains de munitions de 100 tonnes chacun. Il s'y ajoute, entre le 25 et le 31, un train de ravitaillement, un train sanitaire et un train de troupes.

De trente et un trains fin mars, le service passe, en avril, à trente-cinq trains et se maintient à ce niveau même en juin, malgré la mise en service de la ligne à voie normale 6 bis dans la deuxième quinzaine du mois; c'est qu'il était devenu indispensable de soulager sans retard les services automobiles qui ne peuvent supporter un effort de longue durée.

\*  
\*\***La ligne 6<sup>bis</sup>. Projets antérieurs de voie ferrée normale.**

Bien avant l'attaque allemande sur Verdun, des projets de voie ferrée normale pour atteindre cette place avaient été envisagés.

Une première étude, faite en janvier 1915, portait sur une déviation de la ligne Sainte-Menehould - Verdun entre Clermont-en-Argonne et Baleicourt, de manière à éviter la boucle d'Aubreville; mais, en raison du relief très accentué des plateaux qui séparent l'Aire de la Couzance et du ruisseau de Vadelaincourt, les terrassements auraient atteint un cube considérable, sans résultat suffisant, puisque les deux origines de la déviation étaient dans une zone soumise éventuellement au bombardement. Une voie de 0 m. 60 fut cependant construite, d'après les données de cette étude, et suffisait à transporter le ravitaillement d'un corps d'armée au départ de Clermont.

Un deuxième tracé, partant de la région de Revigny et aboutissant soit à Dugny, soit à Baleicourt, fut ensuite étudié et, malgré l'importance des travaux, c'est à celui-ci qu'on donna la préférence parce qu'il permettait de faire face à toutes les hypothèses. Mais, ainsi qu'il a été dit plus haut, l'insuffisance du nombre de travailleurs mis à la disposition du service des chemins de fer ne permit pas de l'entreprendre pendant l'hiver 1915-1916 et on se limita à l'amélioration du Meusien, réalisable avec des moyens plus modestes.

**Organisation des travaux.**

Lorsque, à la fin de février 1916, les événements firent prévoir des opérations de longue durée, le commandement décide de reprendre le projet étudié en 1915, de façon à libérer progressivement les groupes automobiles réunis dans cette zone.

Dix bataillons d'infanterie territoriale furent mis d'un seul coup à la disposition de la D. C. F. qui affecta à ce chantier sept compagnies de sapeurs de chemins de fer, dont quatre de campagne.

Comme il importait de réduire au minimum la durée des travaux, il y avait grand intérêt à les entamer aux deux extrémités de la ligne; mais, du côté Dugny, il n'était pas possible d'alimenter le chantier en matériel et en ballast envoyés de l'intérieur; aussi la D. C. F. décida-t-elle de faire déposer la deuxième voie de la ligne Lérouville - Verdun dans la section inutilisée Ancemont - Bannancourt, c'est-à-dire jusqu'au front même devant Saint-Mihiel. Cette opération eut lieu la nuit.

C'est grâce à cette mesure, au nombre des travailleurs, à l'orga-

nisation du travail et aussi à la durée croissante du jour que l'on a pu construire en trois mois (durée inférieure d'un mois aux prévisions faites en octobre 1915) une ligne à une voie de soixante kilomètres de long; quatre-vingt-cinq kilomètres de voies ont été posés au total, avec 420.000 mètres cubes de terrassements; ajoutons que la construction a présenté des difficultés exceptionnelles, toutes les vallées ayant dû être traversées à peu près normalement au lieu d'être suivies dans leur longueur.

**Exécution des travaux.** Les travaux, commencés le 10 mars aux deux extrémités de la ligne, furent conduits de façon à livrer le plus rapidement possible à la circulation la section Sommeilles - Fleury-sur-Aire, qui fut mise en exploitation le 17 mai. La soudure des deux tronçons fut effectuée le 9 juin et la ligne entière mise en service le 20 du même mois.

Sur le chantier Sommeilles - Fleury, une difficulté spéciale résida dans la présence de terrains argileux, qui provoquaient des glissements, et plus encore dans la construction des chantiers de ravitaillements (Laheycourt, Vaubecourt et Fleury-sur-Aire). Les terres étaient détremées par les pluies persistantes, les remblais frais ne supportaient pas le poids des rouleaux compresseurs; le travail, plusieurs fois interrompu, ne put être mené à bien qu'après plusieurs jours de beau temps. En plein hiver, par suite de la nature très argileuse des terrains, il eût été pour ainsi dire impossible de réaliser des empièvements ayant une résistance suffisante pour supporter la fatigue qui leur est imposée par la circulation automobile. Deux estacades importantes furent construites sur l'Aire et sur la Couzance.

Le chantier côté Dugny eut à exécuter des terrassements importants; en outre il devait effectuer la dépose et l'enlèvement de la voie vers Saint-Mihiel.

Des gares furent construites à Laheycourt, Vaubécourt, Evres, Fleury-sur-Aire, Souilly, Lemmes et Landrecourt avec des chantiers de débarquement et de ravitaillement dans chacune d'elles, et des hôpitaux d'évacuation à Fleury-sur-Aire et à Landrecourt.

**Embranchements.** Avant même l'achèvement complet de la ligne Sommeilles - Dugny, et au fur et à mesure des disponibilités en terrassiers, deux embranchements avaient été entrepris.

Le premier, de la cote 300, près d'Osche, se dirigeait vers Vadelaincourt, où devait être installé un hôpital d'évacuation. Cet em-

branchement donna lieu à des travaux importants, car il recoupait des ravins secondaires accentués. Il fut prolongé ultérieurement dans la direction de Rampont, afin de se souder à l'embranchement qui se détache de la ligne Sainte-Menehould, entre Dombasle et Blercourt, pour la desserte du chantier de ravitaillement installé à Rampont. Cette soudure permettait aussi d'améliorer la circulation à la fois sur la ligne 6 bis et sur la ligne Sainte-Menehould - Verdun.

Le deuxième embranchement se détachait de la ligne 6 bis près d'Autrecourt, après la traversée de l'Aire, et se dirigeait sur Froidos et Rarecourt. A Froidos devaient être installés un chantier de ravitaillement et un hôpital d'évacuation; à Rarecourt un chantier de transbordement pour voie de 0 m. 60. Ultérieurement (10 juin-25 septembre 1917) cet embranchement fut poussé jusqu'à Clermont-en-Argonne, où il donnait une deuxième soudure avec la ligne Sainte-Menehould.

L'ensemble de la ligne 6 bis avec ces deux embranchements réalisait un tracé qui rendait son utilisation possible, quel que fût l'emplacement du front.

**Autres améliorations.** Par la suite, d'autres améliorations complétèrent les installations primitives.

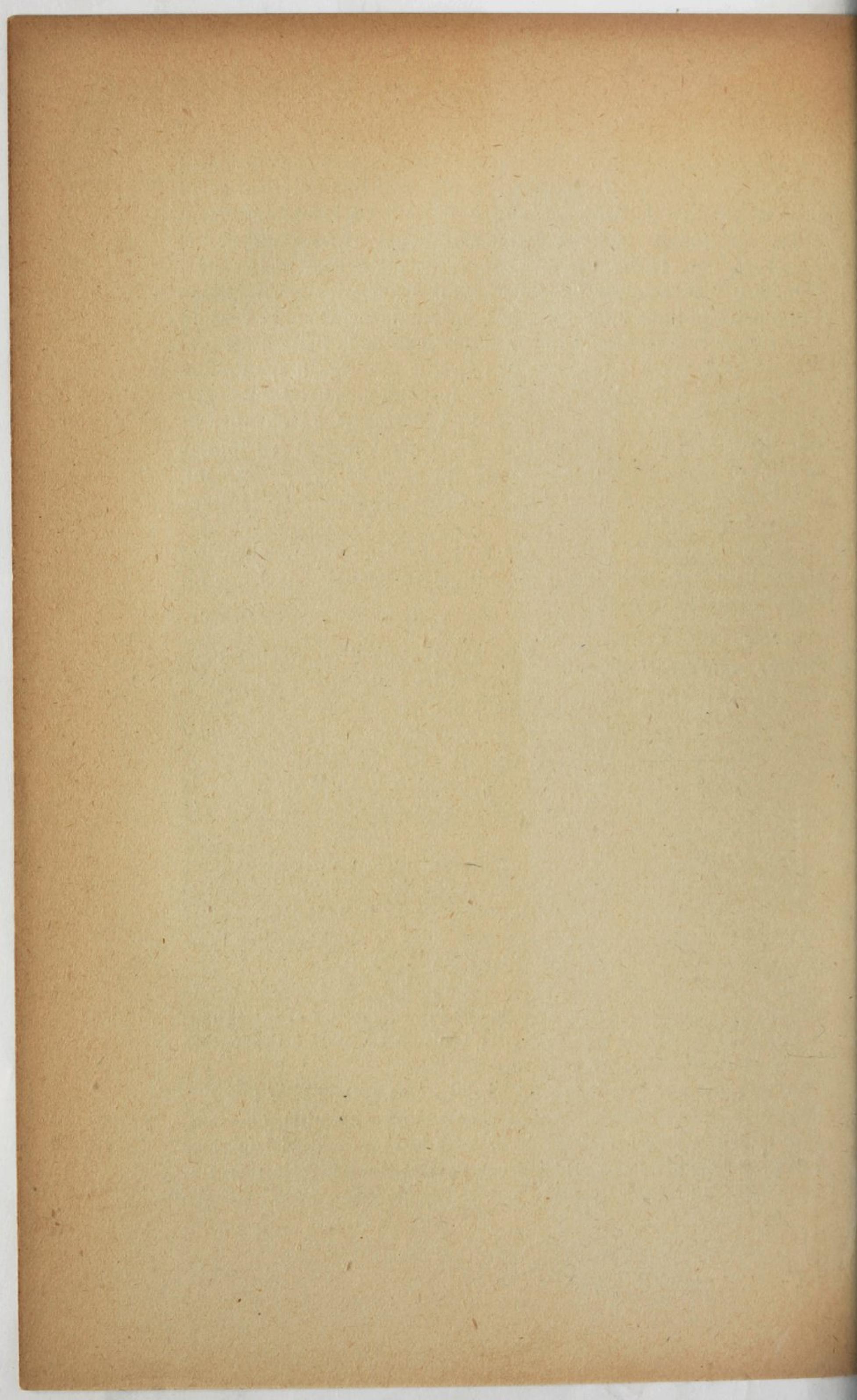
Afin de faciliter le ravitaillement des troupes sur la rive droite de la Meuse et d'éviter le passage des convois sur des ponts fréquemment bombardés, on entreprit en mai 1916 la construction d'une ligne partant d'Ancemont et franchissant à hauteur de Dieue la Meuse et le canal latéral par quatre estacades ayant au total 144 mètres de longueur.

Sur la rive droite du fleuve, deux antennes se dirigeaient l'une dans le ravin de Sommedieue avec un chantier de ravitaillement et des voies de stockage près de la ferme de la Belle-Hélène, l'autre au Sud sur Rattentout avec chantier et voies de stockage. Sur l'une et l'autre furent greffées des positions d'A. L. G. P.

On étudia même la construction d'une ligne de jonction sur la rive droite partant de Dieue au débouché des estacades et rejoignant la ligne Verdun - Metz vers Belleville, mais on ne passa à l'exécution que de juin à septembre 1917.

C'est ainsi que le rail fournit aux camions automobiles une collaboration d'abord modeste, mais chaque jour plus utile, en attendant qu'il pût leur permettre de prendre le repos auquel leur donnait droit leur glorieuse et périlleuse navette sur « la Voie sacrée ».

---



## CHAPITRE XII

# LES RÉPERCUSSIONS DE LA BATAILLE SUR LES CHEMINS DE FER DE LA ZONE DES ARMÉES

Le repli ennemi. — Progression de l'adversaire. — Prévision de progression nouvelle.

Etroitement lié aux opérations sous toutes leurs formes, il est impossible que le chemin de fer n'en subisse pas les répercussions, non seulement pour le nombre et la direction des transports qu'elles imposent, mais pour les modifications que la progression ou le recul du front apporte ou peut apporter à la configuration du réseau.

Ces différentes éventualités, on le sait, se sont produites au cours de la guerre, l'une en mars 1917, lors du repli allemand entre la Somme et l'Oise, l'autre un an après, lors de l'avance allemande entre Bapaume et l'Oise, la dernière lorsque, en juin 1918, l'ennemi ayant atteint la Marne, on a pu craindre une nouvelle progression en direction de Paris.

Nous étudierons successivement les trois cas.

### A) RETRAITE DE L'ENNEMI. LE REPLI ALLEMAND ENTRE LA SOMME ET L'OISE

(Voir croquis n° 16)

**Repli ennemi.** Le 28 février, les Allemands avaient manifesté des intentions de repli dans la région de Bapaume. Le 15 mars, les incendies font présager un recul plus étendu, qui s'opère le 17 sans être sérieusement inquiété. Ce jour-là Bapaume, Roye, Lassigny sont occupés. Le 18 l'avance anglaise s'étend sur un front de 72 kilomètres, comprenant Péronne, Chaulnes et Nesle; l'avance française, sur un front de 60 kilomètres, entre Avre et Aisne; Noyon, Guiscard, Crouy et, le 19, Ham et

Chauny, complètement détruits et pillés, tombent entre nos mains. C'est le 30 mars que sont atteintes les nouvelles positions allemandes.

**Les destructions.** Lorsque les reconnaissances du 5<sup>e</sup> génie s'avancèrent sur les voies ferrées évacuées par l'ennemi, elles se trouvèrent en présence d'un spectacle inattendu. Au lieu de limiter leurs destructions aux ouvrages mêmes, comme en 1914, en faisant sauter soit les piles et les voûtes de maçonnerie, soit les tabliers métalliques, les Allemands avaient procédé systématiquement à la destruction, non seulement des ouvrages de quelque importance, mais de tous les passages en dessus et en dessous et même du moindre aqueduc. Les charges avaient été disposées de façon à bouleverser la plateforme de chaque côté de l'ouvrage, si bien qu'un pont d'une ouverture de 4 à 6 mètres correspondait à une brèche de 40 mètres; la proportion était la même pour les grands ouvrages. Le problème était donc tout différent de celui que nous avions eu à résoudre après la bataille de la Marne, pour la remise en état du réseau réoccupé; pour avoir la longueur totale des brèches, il fallait multiplier l'ouverture des ouvrages par dix en moyenne; et la reconstitution allait comporter, d'une part, des travaux de terrassements importants, d'autre part la construction d'appuis pour une brèche plus large que l'ouvrage à remplacer et par conséquent la mise en œuvre d'une plus grande longueur de ponts.

Pour la voie courante, où l'on avait escompté la disparition de 20 à 25 % du matériel, on trouvait une destruction presque totale du matériel, soit que les Allemands aient fait sauter les joints de deux en deux avec des charges placées en quinconce, soit qu'ils aient complètement tordu les rails en employant une charrue spéciale attelée à une locomotive. Il fallait donc déblayer complètement la plateforme, la reconstituer et procéder à une repose complète du rail; seules quelques traverses étaient réutilisables. Le ballast même était enlevé en partie.

Indépendamment de ces destructions réalisées avant leur repli, les Allemands avaient préparé des destructions ultérieures en déposant dans les remblais des mines à retardement, dont aucun travail extérieur ne révélait la présence. Sans parler du danger qu'elles présentèrent pour les troupes de chemins de fer, ces mines, généralement placées aux points les plus sensibles, les entrées de gare par exemple, imposèrent de nouveaux travaux de réfection alors qu'on croyait la remise en état terminée.

\*  
\*\***Remise en état : Ligne  
Amiens-Arras.**

Nous n'étudierons pas successivement cette remise en état pour toutes les lignes réoccupées. Un ou deux exemples suffi-

ront à bien montrer les difficultés de la tâche qui, dans l'ensemble, fut terminée au début de mai.

Sans contredit, des lignes dégagées, les plus importantes étaient celles d'Amiens à Arras, d'Amiens à Tergnier et au delà, vers Saint-Quentin, et de Compiègne à Tergnier.

Sur la première, le travail est poursuivi au fur et à mesure de l'avance anglaise. La destruction complète de la voie ferrée, des ouvrages d'art et des gares au delà d'Albert ne permet aux sapeurs français d'avancer que lentement. On atteint en voie unique, le 3 mars, Beaucourt-Hamel, le 20 Miraumont, le 27 Achiet, le 5 avril Boisieux, le 18 Arras. Les gares sont ouvertes quelques jours plus tard.

Le 12, une mine laissée par l'ennemi explose à environ 100 mètres au delà de la gare d'Achiet, détruisant à moitié le remblai de la ligne et coupant la voie; une déviation permet de rétablir la continuité du rail. Le lendemain, vers 23 heures, une deuxième mine explose à 300 mètres au delà de la première, coupant complètement le remblai; une estacade est nécessaire pour franchir la brèche.

La circulation à double voie est reprise, le 16 avril, jusqu'à Beaucourt-Hamel, le 12 mai jusqu'à Achiet, le 16 entre Achiet et Arras; quelques tronçons seuls font exception. Le 16, la jonction est rétablie entre la ligne Amiens et Arras et la ligne militaire anglaise de Candas-Acheux, prolongée par nos alliés jusqu'à Achiet. Les travaux ne sont complètement terminés qu'en juillet; le 10 à Miraumont (9° section de Chemins de fer de campagne), le 20 à Courcelles-le-Comte (5° génie), le 22 à Boisieux, gare et raccordement (5° génie), le 31 à Achiet (9° section de Chemins de fer de campagne).

**Ligne Compiègne-  
Tergnier.**

Sur la ligne de Compiègne à Tergnier, le 5° génie a commencé à travailler le 20 mars au kilomètre 93; il rétablit la ligne, d'abord

à double voie jusqu'à Ribécourt, ensuite à voie unique jusqu'au passage inférieur situé à l'entrée de la gare de Tergnier.

Les stations ont été construites en même temps que la voie prin-

cipale était rétablie; le matériel, comportant des rails courts, était transporté par camions. Grâce à cette disposition et sans attendre l'arrivée de la voie principale, le 5<sup>e</sup> génie procédait à la pose de quatre voies de gare à Noyon (deux voies de chantier à gauche et deux voies de garage à droite), ainsi qu'à la réfection du quai à bestiaux. Des voies d'évitement étaient établies à Ourscamps et Pont-l'Evêque.

Les étapes successives sont ainsi résumées :

Ribécourt : 21 mars (immédiatement utilisée pour le ravitaillement).

Noyon : 28 mars.

Appilly : 5 avril.

Chauny : 11 avril.

P. I. de Tergnier : 18 avril.

Les gares ont été ensuite améliorées de manière à augmenter leur rendement et à doter les différents services des voies spéciales qui leur étaient nécessaires.

Puis la voie a été doublée de Ribécourt à Noyon (10 kilomètres) par l'armée belge, du 6 avril au 6 mai, de Noyon à Chauny (16 kilomètres) par les sapeurs de chemins de fer français, du 21 au 28 avril.

Une déviation fut préparée et exécutée de nuit pour contourner le pont de Fargniers (mai).

On notera que, le 12 avril, à 5 heures, une mine à retardement explosa sur la voie principale de la gare de Noyon, produisant une excavation de 15 mètres de diamètre sur 4 de profondeur et détériorant l'aiguille de tête des garages côté nord.

Des travaux analogues furent exécutés sur les lignes de Doullens-Arras, Achiet à Marcoing, Boisieux à Tergnier, Ham à Saint-Quentin, Montdidier à Chaulnes, Compiègne à Soissons, et sur une ligne nouvelle Appilly à Coucy, destinée à remplacer la ligne Soissons-Laon, interrompue pour une longue durée au tunnel de Vauxailon.

### **Ligne Amiens-Tergnier.**

Lorsque les sapeurs ont rétabli le rail et exécuté les installations essentielles, une section de chemins de fer de campagne, suivant les sapeurs le plus rapidement possible, consolide, entretient, parachève, tout en organisant l'exploitation provisoire. Ce fut la 3<sup>e</sup> pour la ligne Amiens-Tergnier.

La section, d'après les nouveaux effectifs prévus par le décret récent du 24 février 1917, devrait comporter, par service, quatre

subdivisions à effectifs renforcés, mais elle a conservé son ancienne composition à trois subdivisions, le complément, régulièrement constitué dès l'application du décret, étant tenu en réserve au réseau. En présence de l'importance des travaux de reconstitution des lignes évacuées par l'ennemi, la mobilisation de la 4<sup>e</sup> subdivision de la voie est ordonnée le 29 mars et on met à la disposition de la section un certain nombre de compagnies territoriales de travailleurs et des prisonniers de guerre.

Les travaux sont partout poussés très activement. On envisage le fonctionnement d'un chantier de ravitaillement à Chaulnes pour le 28 mars. Ce chantier est effectivement prêt à cette date, mais il ne peut être utilisé, la route d'accès à la gare, coupée en plusieurs points par des tranchées, n'ayant pu encore être remise en état. Dans ce cas, comme dans les autres, la voie ferrée précède la route.

C'est ainsi que, sur la ligne Amiens - Tergnier, en dehors des travaux de Chaulnes, gare et dépôt, et de l'entretien de la ligne au fur et à mesure de son rétablissement, la 3<sup>e</sup> section, secondée par des compagnies territoriales de travailleurs et par des prisonniers de guerre, est chargée de poser la deuxième voie entre Rosières et Chaulnes, entre Chaulnes et Nesle et entre Nesle et Ham, de renforcer et de consolider les remblais de l'Ingon et d'Allemagne, de construire une voie de chantier pour la réception à pied d'œuvre des matériaux destinés à la réfection du pont de l'Ingon, d'aménager une voie de munitions à Ourchy, d'établir les voies accessoires de la gare de Nesle et d'aménager à Ham les voies dites de Vert-Galant. En dernier lieu, elle a pour mission d'installer les sémaphores et les signaux de la ligne.

Le service du mouvement prend progressivement possession des gares dès le 29 mars pour préparer l'exploitation de la ligne. Il assure la circulation des trains de matériaux dès le 3 avril et, à la date du 5, commence l'exploitation proprement dite, en voie unique, depuis Rosières jusqu'à Nesle. Cette exploitation est poussée jusqu'à Ham à partir du 13 avril. Le 14, la double voie est mise en service entre Rosières et Lihons, le 21 entre Lihons et Chaulnes. Le 1<sup>er</sup> mai, l'exploitation en voie unique est poussée de Ham jusqu'à Flavy-le-Martel. Le 2 mai, la double voie est mise en service entre Chaulnes et Nesle et, le 18, entre Nesle et Ham. La partie comprise entre Ham et Flavy, dont le doublement est effectué par le 5<sup>e</sup> génie, est, à son tour, mise en service en double voie à partir du 29 mai.

En résumé, deux mois après le recul allemand, la ligne, qui était complètement détruite, est entièrement rétablie à double voie

depuis Rosières jusqu'à Flavy-le-Martel. Il ne reste plus qu'à achever les installations des gares, refaire définitivement les ponts et à installer les signaux.

Le trafic commercial, sur la ligne, commencé par le trafic des voyageurs sans bagages, s'étend petit à petit aux bagages, aux colis de grande vitesse et aux marchandises de petite vitesse; mais ce service, qui se fait avec les tarifs de la Compagnie du Nord, est assuré dans les gares, en ce qui concerne les expéditions, les livraisons et la comptabilité du trafic direct, par les agents détachés de cette Compagnie. Le personnel de la 3<sup>e</sup> section s'occupe seulement du mouvement, de la manœuvre, de la manutention et du trafic intérieur de la ligne, la gare de Chaulnes étant la gare de transition.

Cette situation prend fin le 26 décembre 1917, date à laquelle la Compagnie d'exploitation B/25, du 5<sup>e</sup> génie, se substitue à la 3<sup>e</sup> section, sauf toutefois en ce qui concerne la gare de Chaulnes qui est reprise entièrement par la Compagnie du Nord et la traction qui est toute assurée par cette Compagnie. Tout le trafic commercial est également assuré à partir de ce moment-là par la Compagnie du Nord.

**La voie de 0<sup>m</sup> 60.** Parallèlement à la voie normale et à la voie métrique court la voie de 0 m. 60, dont 230 kilomètres furent posés d'avril à octobre. La première ligne envisagée fut celle de Compiègne à Noyon, puis à Chauny, en bordure du canal, sur le chemin de halage, qui constituait une plateforme tout aménagée : aussi put-on obtenir une vitesse d'avancement de 2 kilomètres 500 à 3 kilomètres par jour. D'autre part, la ligne à voie normale Amiens - Chaulnes - Ham - Tergnier servit de base au nouveau réseau de l'Oise avec gares de transbordement à Ham et à Flavy-le-Martel. Enfin, les deux gares de Flavy-le-Martel et de Chauny (ou Abbecourt) furent réunies par une rocade. Ces lignes se complétèrent par une série d'antennes secondaires.

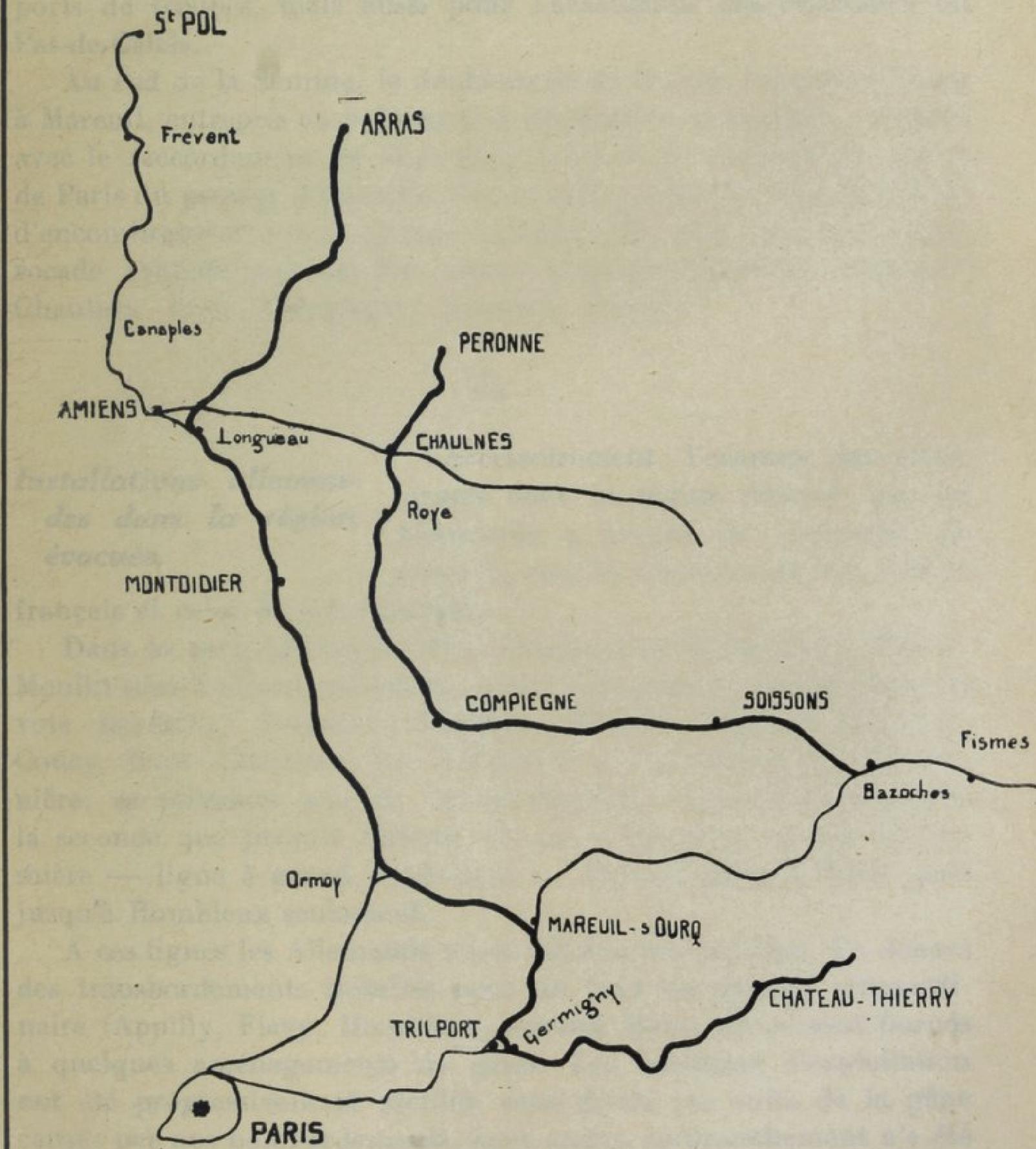
\*  
\*\*

**Nouvelles rocales.** Les réparations achevées complétant les travaux faits pendant l'hiver, le commandement dispose des rocales suivantes qui réalisent, par rapport à celles sur lesquelles il avait opéré des transports jusque-là, les améliorations suivantes.

Au nord de la Somme, la récupération de la ligne Amiens - Arras

# CARTE n° 16

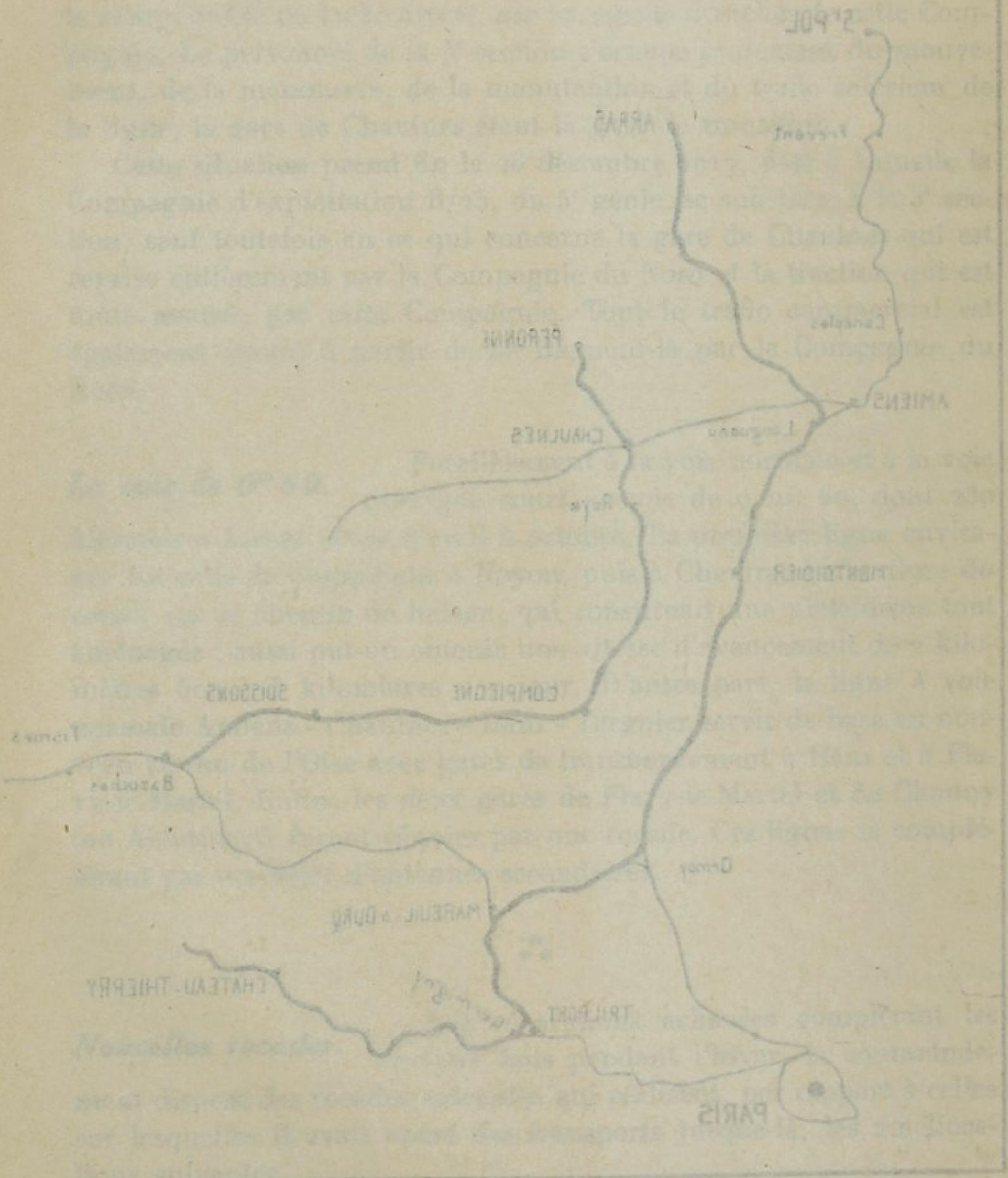
Nouvelles rocades au moment du repli allemand  
(Mars 1917)



Le territoire de la France au moment de la signature de la Convention de 1801, sous le régime de la République.

# CARTE N° 16

## Nouvelles roches au moment du repli allemand (Mars 1817)



Le territoire de la France au moment de la signature de la Convention de 1801, sous le régime de la République.

à double voie, à bon profil et à grand rendement, permet de tracer une troisième rocade qui vient s'ajouter à la ligne de la côte et à celle d'Amiens à Hazebrouck par Saint-Pol; son exploitation fut au début un peu précaire; les travaux de reconstitution exigèrent beaucoup d'entretien; d'autre part elle subit les réactions de l'exploitation par les Anglais, des antennes partant de Boisieux et Achiet; toutefois, en raison de son profil, qui se prêtait à la circulation des trains lourds, cette ligne fut très utile non seulement pour les transports de troupes, mais aussi pour l'évacuation des houillères du Pas-de-Calais.

Au sud de la Somme, le doublement de la voie unique d'Ormoy à Mareuil, entrepris en août 1916 et terminé en novembre, combiné avec le raccordement de Germigny, permet de soulager la région de Paris du passage d'une des rocales et de diminuer ainsi les causes d'encombrement sur la grande ceinture. De plus, une cinquième rocade avancée pouvait être tracée suivant l'itinéraire Péronne - Chaulnes - Roye - Compiègne - Soissons - Fismes.

\*  
\*\*

### *Installations allemandes dans la région évacuée.*

Accessoirement, l'examen des plateformes dans la région évacuée par les Allemands a permis de comparer, au point de vue des chemins de fer, l'effort

français et celui de nos ennemis.

Dans la zone réoccupée entre Chaulnes et la région de Tracy - Moulin-sous-Touvent existaient, avant l'occupation, quatre lignes à voie normale : Tergnier - Chaulnes, Tergnier - Noyon, Chauny - Coucy, Roye - Chaulnes. Les Allemands n'exploitaient plus la dernière, se servaient peu de l'avant-dernière et n'utilisaient guère la seconde que jusqu'à Babœuf. Ils ne se servaient que de la première — ligne à grand rendement — d'abord jusqu'à Nesle, puis jusqu'à Hombleux seulement.

A ces lignes les Allemands n'ont fait aucune addition. En dehors des transbordements installés avec un luxe de moyens extraordinaire (Appilly, Flavy, Hombleux, surtout Ham) ils se sont bornés à quelques aménagements de gares. Les terminus d'exploitation ont été progressivement reculés, sans doute par suite de la gêne causée par nos bombardements, mais aucun embranchement n'a été construit pour placer des installations à l'abri.

Par contre, ils ont très largement utilisé l'excellent réseau de

voie métrique existant et composé des lignes : Noyon - Guiscard - Ham - Bussy - Nesle; Chauny - Cuny; Ham - Nesle; Noyon - Dives, fournissant des rocales arrière du front.

Des constructions nouvelles ont eu pour but, d'abord de prolonger la voie normale par la voie métrique, soit en plaçant un troisième rail (9 kilomètres), soit en installant la voie métrique sur la plateforme de voie normale dans les parties non exploitées (50 kilomètres), puis de créer des antennes pénétrantes vers le front; la plus longue était celle de l'Abbaye-au-Bois à Roye.

En ce qui concerne la voie de 0 m. 60, sauf pour les lignes à trois rails de Voyennes à Nesle et de Hombleux à Breuil, elles ne comprennent guère que des antennes assez courtes, lancées des terminus de la voie métrique à des distances variant de trois à sept kilomètres. Seule l'antenne Breuil - Sept-Fours - Parvillers présente un certain développement.

De Moulins-sous-Touvent à Chaulnes, on rencontre ainsi douze antennes distinctes, mais sans rocales permettant d'en faire un réseau souple, complet et se prêtant aux concentrations de moyens; enfin plusieurs d'entre elles n'étaient exploitées qu'en traction animale.

Le développement total était de 130 kilomètres environ, plus une dizaine de kilomètres pour des scieries et des exploitations forestières.

La conclusion est que, contrairement à notre méthode, les Allemands faisaient peu de stockage dans la région voisine du front, mais opéraient le plus souvent par transbordement immédiat, sans reculer devant les deux opérations nécessaires pour passer de la voie normale à la voie métrique, puis de la voie métrique à la voie de 0 m. 60. La main-d'œuvre très abondante dont ils disposaient rendait possible ce mode d'opérer; d'après les témoignages d'habitants, les Allemands y employaient des prisonniers de guerre et notamment des Russes.

En résumé, nos adversaires se sont bornés à l'aménagement des gares de voie normale, sans en construire de nouvelles; ils ne semblent pas avoir songé à la rocade Ham - Noyon, que les bulletins de renseignements avaient indiquée comme réalisée.

Ils ont profité d'un réseau existant de voie métrique très complet, qu'ils ont amélioré et qu'ils ont exploité avec du matériel roulant venant en partie des vicinaux belges.

Ils ont construit 130 kilomètres de voie de 0 m. 60 sans constituer un réseau soudé et homogène.

Donc pas de plan d'ensemble, peu de stockage, des transbordements largement organisés, dont le fonctionnement était assuré par une main-d'œuvre abondante.

**Organisation française.** En face de cette organisation, comment avons-nous compris le problème, avant le repli allemand?

Comme voies normales, nous disposions de trois lignes pénétrantes à double voie et grand rendement, Longueau - Rosières, Montdidier - La Boissière, Estrées - Saint-Denis ou Longueuil à Compiègne-Thourotte, plus deux rocade à grand rendement : Creil-Longueau, Estrées-Saint-Denis - Montdidier - Longueau. Enfin une rocade plus voisine du front était constituée par la ligne à voie unique Compiègne - Ressons et la ligne à double voie de Compiègne - Soissons, exploitée jusqu'à Lamotte-Breuil.

Tout d'abord, ces lignes ont été aménagées, toutes les gares existantes ont été développées, des gares nouvelles ont été construites de toutes pièces (les Buttes, l'Equipée, Faverolles), mais ceci n'a pas paru suffisant.

Pour ravitailler sur le plateau de Santerre, incomplètement desservi par les deux lignes Longueau - Rosières et Longueau - Montdidier, une ligne nouvelle de 20 kilomètres a été construite entre Moreuil et Wiencourt avec six gares importantes.

Pour desservir la région au nord-est de Montdidier, une antenne de voie normale a été organisée avec deux gares, Etelfay et Fignièrès.

Entre Faverolles et Ressons-sur-Matz, une ligne de dix-neuf kilomètres a été construite tant pour les besoins de l'A. L. G. P. que pour ceux du ravitaillement; cette ligne a été reliée avec la rocade par la transversale Vaux-le-Ployron, qui comportait deux grandes gares.

Enfin la ligne Compiègne - Ressons devait être doublée jusqu'à Villers; en fait, le travail a été arrêté à Coudun.

L'ensemble de ces travaux représentait la mise en œuvre de 225 kilomètres de voie normale.

Comme voie métrique, on a utilisé les deux lignes Montdidier-Rosières et Montdidier - Conchy-les-Pots, dont les gares ont été aménagées et les moyens renforcés; afin d'éviter le double transbordement qui nécessite beaucoup de main-d'œuvre, ces deux lignes n'ont été employées que pour desservir les dépôts placés sur leur parcours, mais elles ont reçu un troisième rail pour la voie de 0 m. 60. Un seul travail : le raccordement de Guillaucourt (4 kilomètres).

Enfin l'on a posé un réseau très complet de voie de 0 m. 60 avec quatorze antennes pénétrantes et une rocade allant de bout en bout pour permettre les échanges de matériel et les groupements de moyens. Ce réseau comportait 280 kilomètres de voie, non compris les installations des gares et des dépôts qui correspondent à 80 kilomètres environ.

**Comparaison.** L'organisation française repose donc sur une utilisation plus complète de la voie normale, sur l'emploi de la voie de 0 m. 60 en réseau complet et pas seulement en simples antennes de prolongement, sur l'installation de stockages de façon à éviter l'encombrement des gares et à accroître leur rendement.

Si l'on tient compte de ce que la région au sud de la ligne Montdidier - Roye est particulièrement accidentée, on conviendra que l'effort français peut supporter toute comparaison avec l'organisation allemande, qui a trouvé des ressources existantes bien supérieures; l'on se trompait donc gravement, sur la foi des photographies ou de l'espionnage, en mettant les installations allemandes au-dessus des nôtres pour leur plan ou leur développement.

L'esprit français a toujours tendance à dénigrer ses propres efforts; il est bon de montrer par un exemple « vécu » que nos méthodes et nos travaux gagnent à être mis en parallèle avec ceux de l'ennemi.

## B) AVANCE DE L'ENNEMI SUR LE RÉSEAU DU NORD (mars-avril 1918)

(Voir croquis n° 17)

### **Avance ennemie. Évacuation des lignes.**

C'est le 21 mars 1918 que se déclenche la première des grandes offensives ennemies. Dans la nuit du 23, Chauny et Abbecourt doivent être évacués; le 24, c'est le tour d'Appilly et Babœuf; le 25 de Noyon, Pont-l'Évêque et Ourscamps; le 26 de Ribécourt; le 28 de Thourotte. Sur la ligne de Compiègne à Roye, Roye est évacué le 25; Beuvraignes le 26; Roye-sur-Matz et Ressons-sur-Matz le 27. Dès le 25, la voie ferrée Longueau - Arras est occupée par l'ennemi à Irlès et Miraumont; à partir du 27, seuls les trains militaires indispensables passent de nuit dans les gares de

Longueau, Amiens et Saint-Roch; le personnel, qui est occupé le jour dans ces gares, s'embarque le soir dans des voitures aménagées avec des lits de dortoir, lesquelles sont dirigées sur les gares voisines à l'abri du canon.

On étudie l'hypothèse de la suppression complète de la circulation sur le nœud de voies ferrées Amiens - Longueau; heureusement le passage sur le raccordement de Saint-Roch ne fut jamais interrompu. De La Faloise à Amiens, la ligne venant de Creil fut exploitée par les sapeurs de chemins de fer et les trains militaires continuèrent, malgré le bombardement, à y circuler.

Le 28, l'évacuation s'étend jusqu'à Maignelay inclus, sur la ligne Montdidier - Saint-Just; jusqu'à Moyenneville inclus sur la ligne Montdidier - Compiègne.

**Les régulatrices.** On envisage même le déplacement des régulatrices. Le principe à appliquer dans ce cas est le suivant: les gares à replier deviennent de simples régulatrices de mouvement, alimentées par des régulatrices nourricières situées à l'arrière et sur lesquelles sont acheminés les envois des stations-magasins et entrepôts.

Dans cet ordre d'idées on décide la création d'une régulatrice de mouvement à Rouen-Sotteville, où est envoyé le personnel de la régulatrice de Dunkerque, la régulatrice nourricière étant Le Mans; elle fonctionnera à partir du 19 avril, dirigeant ses trains vers Romescamps, qui les fait parvenir aux gares de ravitaillement.

Une autre régulatrice de mouvement sera constituée à Mantes-Gargenville le 31 mars, ayant également pour régulatrice nourricière Le Mans.

Creil devient aussi régulatrice de mouvement, la régulatrice nourricière étant au Bourget (qui a été remis en fonctionnement le 23 mars), puis, s'il est nécessaire, à Vierzon ou aux Aubrais.

**Conséquences de l'avance ennemie.** Après avoir progressé de quarante-cinq kilomètres dans la direction d'Amiens, les ennemis avancent de quinze kilomètres vers Béthune et tiennent désormais sous leur feu les installations servant à l'évacuation des charbons extraits des mines du Pas-de-Calais.

Les conséquences du succès allemand sont encore plus graves à d'autres points de vue. Les communications entre les régions au

nord et au sud de la Somme deviennent sinon précaires, du moins difficiles; la ligne Montdidier - Amiens est aux mains de l'ennemi et la ligne Creil - Clermont - Amiens sous son feu direct dans la section Breteuil - Boves; en fait, deux des lignes de rocade sont inutilisables. Le nœud d'Amiens, qui tient presque toutes les communications entre le Nord et Sud, est pratiquement interdit, sauf au raccordement de Saint-Roch, qui est lui-même sous le feu.

En dehors du passage Amiens - Saint-Roch on dispose, au nord de la Somme, des trois lignes Abbeville - Etaples, à double voie et à grand rendement; Abbeville - Frévent, à voie unique; enfin Doullens - Canaples - Longpré, doublée en 1915 et 1916. Au sud du fleuve la situation est encore plus mauvaise. Deux lignes seulement : Abbeville - Eu et Longpré - Longroy. La première, doublée en 1916, est prolongée soit par la ligne du Tréport - Abancourt, également doublée en 1916-1917, soit par la ligne Eu - Rouxmesnil - Dieppe, celle-ci à voie unique et mauvais profil. La ligne Longpré - Longroy, elle, est à voie unique et aboutit, comme la précédente, à la ligne Le Tréport - Abancourt.

Le prolongement de ces itinéraires sur la région de Paris rencontre la section à voie unique Abancourt - S<sup>t</sup>-Omer-en-Chaussée et tout le groupe de voies uniques Gournay - Beauvais - Serqueux - Pont-de-l'Arche, Gisors - Charleval, qui ne pouvaient guère être utilisées que dans un sens, si la circulation était tant soit peu active.

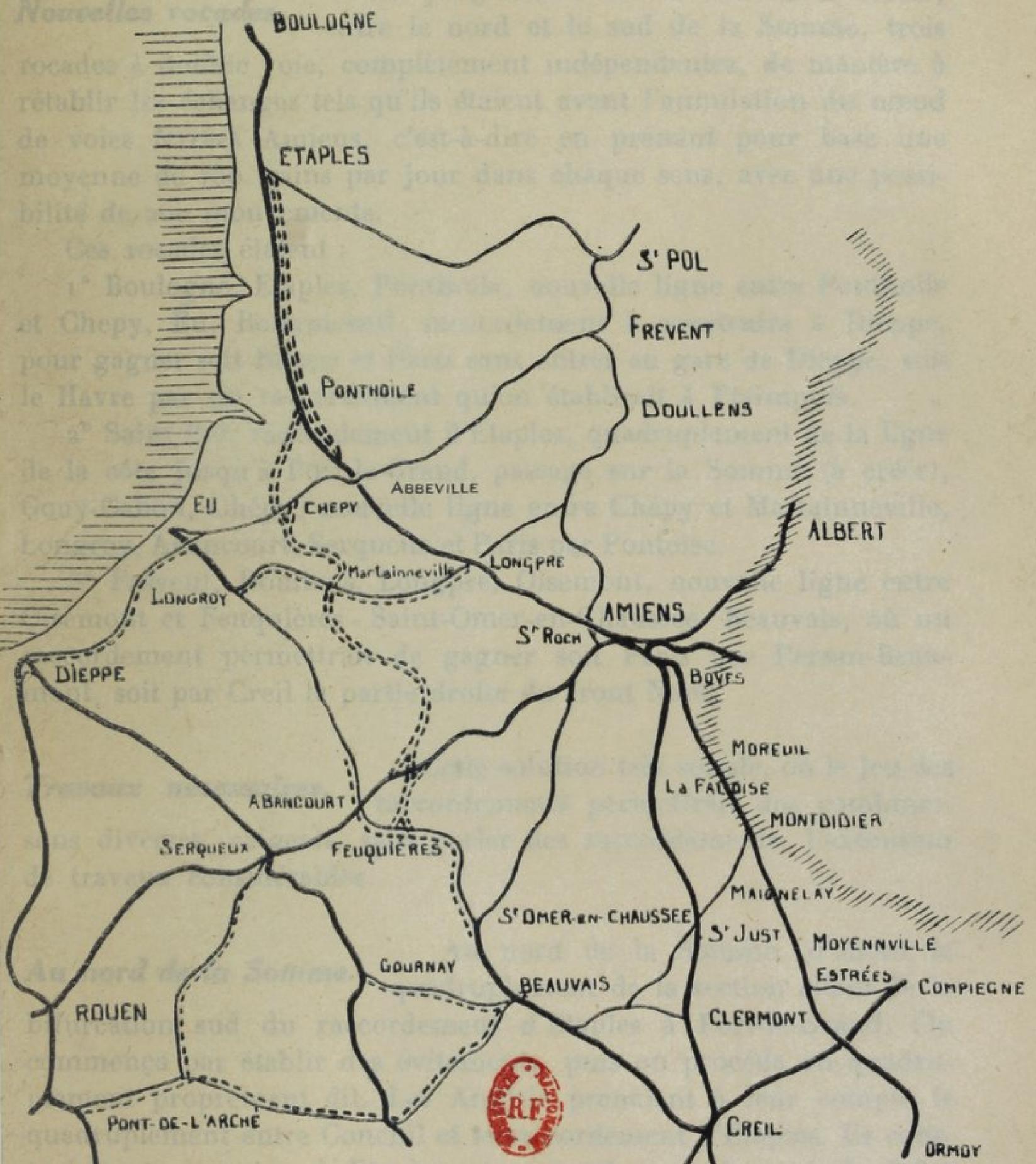
Enfin ces itinéraires, qui n'avaient pas été encore aménagés pour des mouvements de rocade, présentaient des rebroussements, par exemple à Dieppe, Beauvais, Rochy-Condé.

**Installations.** En second lieu, nous perdions les nombreuses installations exécutées soit en 1915, soit en 1916 pour l'offensive de la Somme, soit en 1917 après le repli allemand. En 1916, à vrai dire, les gares de la ligne de Beauvais - Saint-Omer - Amiens (doublée entre Saint-Omer et Prouzel en 1916) et celles de la ligne Abancourt - Amiens avaient été toutes mises en état de recevoir un train militaire ou un ravitaillement, mais aucun stockage de munitions ou de matériel, aucun hôpital d'évacuation, aucun magasin de vivres n'y avaient été organisés.

La gare de Beauvais, qui allait devenir un nœud de voies ferrées d'une importance capitale, avait bien été agrandie en 1916-1917; néanmoins elle était hors d'état de recevoir et d'acheminer les nombreux trains correspondant aux mouvements qui allaient avoir lieu.

# CARTE n° 17

Offensive allemande de mars 1918

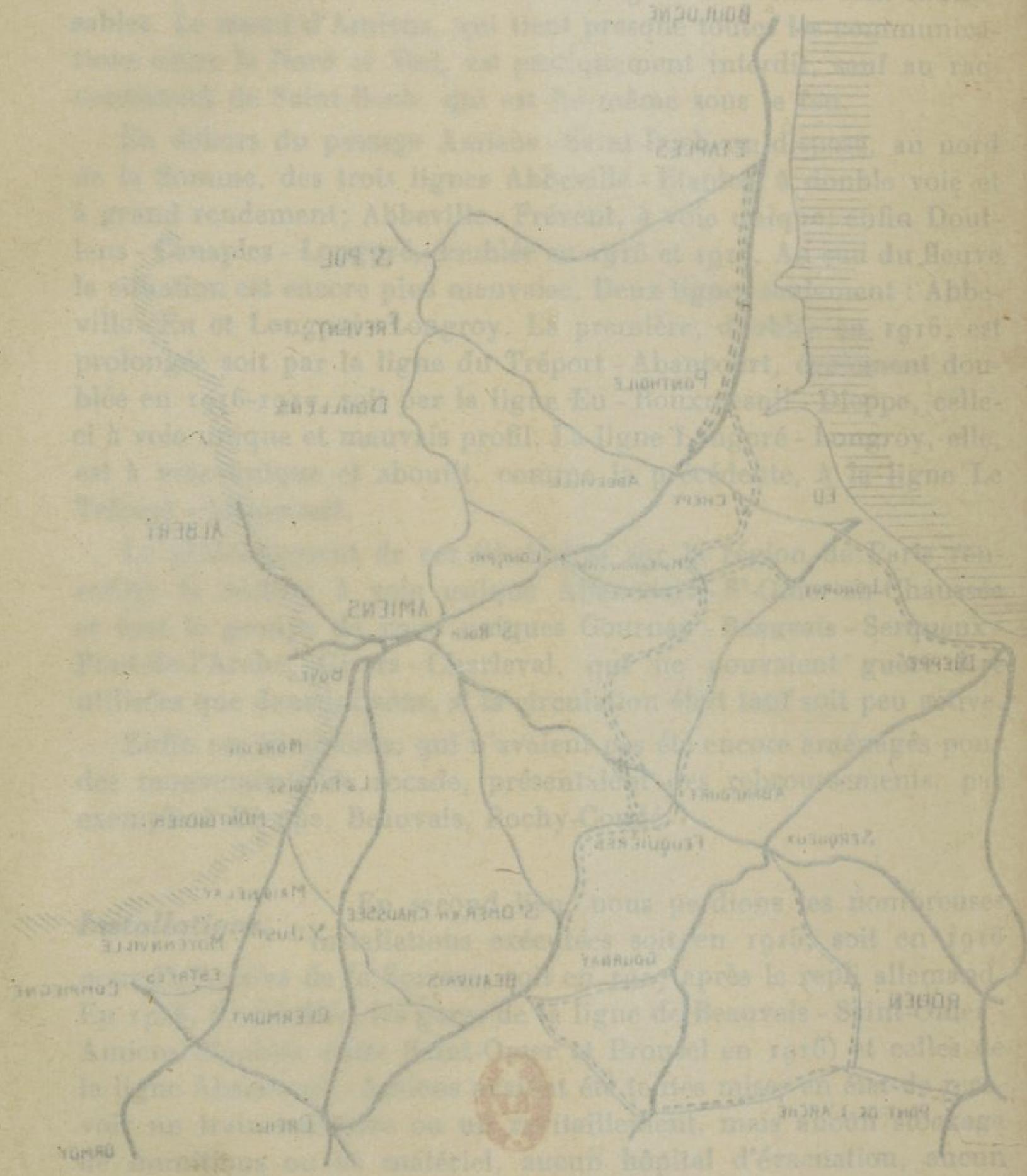


LÉGENDE :

-  Voies existantes
-  Voies quadruplées
-  Voies doublées
-  Voies nouvelles
-  Front allemand au 8 août 1918

# CARTE N° 17

## Offensive allemande de mars 1918



### LÉGENDE

Voies existantes

Voies nouvelles

Voies doublées

Voies nouvelles

Front allemand au 8 août 1918

C'est cette situation défavorable qu'il s'agissait de pallier par un programme de travaux promptement réalisables.

**Nouvelles rocales.** Le programme arrêté tendait à tracer, entre le nord et le sud de la Somme, trois rocales à double voie, complètement indépendantes, de manière à rétablir les échanges tels qu'ils étaient avant l'annulation du nœud de voies ferrées Amiens, c'est-à-dire en prenant pour base une moyenne de 150 trains par jour dans chaque sens, avec une possibilité de 200 mouvements.

Ces rocales étaient :

1° Boulogne, Etaples, Ponthoile, nouvelle ligne entre Ponthoile et Chepy, Eu, Rouxmesnil, raccordement à construire à Dieppe, pour gagner soit Rouen et Paris sans entrer en gare de Dieppe, soit le Havre par un raccordement qu'on établirait à Etainpuis.

2° Saint-Pol, raccordement d'Etaples, quadruplement de la ligne de la côte jusqu'à Port-le-Grand, passage sur la Somme (à créer), Gouy-Cahon, Chépy, nouvelle ligne entre Chépy et Martainneville, Longroy, Abancourt, Serqueux et Paris par Pontoise.

3° Frévent, Doullens, Longpré, Oisemont, nouvelle ligne entre Oisemont et Feuquières - Saint-Omer-en-Chaussée- Beauvais, où un raccordement permettrait de gagner soit Paris par Persan-Beaumont, soit par Creil la partie droite du front Nord.

**Travaux nécessaires.** Cette solution très souple, où le jeu des raccordements permettrait des combinaisons diverses, exigeait, sans parler des raccordements, l'exécution de travaux considérables.

**Au nord de la Somme.** Au nord de la Somme, d'abord le quadruplement de la section allant de la bifurcation sud du raccordement d'Etaples à Port-le-Grand. On commença par établir des évitements, puis on procéda au quadruplement proprement dit. Les Anglais prenaient à leur compte le quadruplement entre Conchil et le raccordement d'Etaples. Ils construisirent en outre, à Etaples, un second raccordement de 6.400 mètres contournant la ville à l'Est, afin que la circulation ne fût pas interrompue si le pont était détruit. Ils se chargeaient aussi de l'amélioration et du doublement progressif de la ligne Frévent - Abbeville. D'ailleurs ce travail ne fut qu'amorcé sur 3.500 mètres environ.

**Au sud de la Somme.  
Ligne Feuquières -  
Ponthoile.**

Au sud de la Somme, le programme était plus vaste. Il comprenait avant tout la construction de toutes pièces d'une ligne à double voie et à grand rendement partant de Feuquières-Broquiers (sud-est d'Abancourt, sur la ligne venant de Saint-Omer-en-Chaussée) et aboutissant à Ponthoile (ligne d'Abbeville à Etaples). Cette ligne traversait sans croisement à niveau les lignes Rouen - Amiens, Longroy - Longpré, Abbeville - Eu, mais était raccordée à chacune d'elles par deux ou même trois raccordements, de façon à permettre toutes les combinaisons d'itinéraire.

En ce qui concerne les voies existantes, on triplait la section Abancourt-Aumale, dont le profil exige des renforts de traction, afin de permettre le retour des machines haut-le-pied. On doublait la ligne Longroy - Longpré, la ligne Eu - Rouxmesnil, la section de Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt, y compris le souterrain de Marseille-le-Petit, long de plus de 500 mètres.

Sur la ligne Longroy - Longpré, les Anglais se chargeaient de la partie Longpré - Martainneville (environ 29 kilomètres). On commença par y construire six évitements pour porter le débit de la ligne de trente-six trains à quarante-huit. Le doublement Eu - Rouxmesnil, qui fut complètement achevé, sauf sur le viaduc de Touffeville, fut confié à deux compagnies du 5<sup>e</sup> Génie. La main-d'œuvre auxiliaire comprenait trois bataillons de territoriaux (2.100 hommes), une section de 60 ouvriers maçons du 5<sup>e</sup> Génie et 1.500 travailleurs italiens.

Tout cet ensemble était complété par le renforcement des alimentations hydrauliques ou la création d'alimentations nouvelles.

**Prolongement des  
itinéraires vers  
Paris.**

Pour prolonger les itinéraires vers Paris et rendre possibles les variantes, on décidait les travaux suivants :

1<sup>o</sup> Doublement de la ligne Beauvais-Gournay;

2<sup>o</sup> Amélioration de la gare de Ponts-et-Marais, où un raccordement déjà établi permettait à un train venant d'Abbeville de se diriger sur Abancourt sans passer par Eu;

3<sup>o</sup> Amélioration des voies uniques Serqueux - Charleval et Charleval - Gisors en allongeant les évitements, en en créant de nouveaux et en opérant le doublement du tronç commun Charleval - Pont-de-l'Arche;

4° Amélioration, sur toutes ces lignes et sur la ligne de Dieppe à Paris par Serqueux et Pontoise des alimentations hydrauliques et des moyens de garage;

5° Construction d'un grand faisceau régulateur à Marissel (sortie est de Beauvais).

### **Installations nouvelles.**

En second lieu, comme nous l'avons dit, il fallait améliorer les gares existantes afin de mettre à la disposition du commandement, en vue d'une bataille qui s'annonçait très grave, les gares de ravitaillement, les gares de débarquement, les moyens d'évacuation nécessaires. En arrière de ces installations nouvelles, qui allaient provoquer un accroissement de trafic, il fallait disposer de moyens de garage et de triage correspondants.

L'effort le plus urgent portait sur les lignes de Beauvais - Saint-Omer-en-Chaussée - Amiens, Beauvais - Saint-Just et sur la section Saint-Just - Breteuil, qui desservaient directement les grandes unités engagées; en particulier, sur la ligne Beauvais - Saint-Just, on doubla la section Rochy-Condé - Bailleul-sur-Thérain.

On organisait en deuxième urgence les sections Eu - Abancourt - Saint-Omer - Beauvais - Persan-Beaumont, Serqueux - Gisors. Il ne pouvait s'agir que d'améliorations sommaires, sans le luxe des installations exécutées au moment des grandes offensives de 1916 et 1917.

### **Région des mines.**

Enfin, dans la région des mines, le doublement de la mauvaise ligne Brias - Houdain permettait d'éviter Béthune et d'évacuer par le Sud la production des mines de Bruay, de Nœux et de ce qui restait exploitable des mines de Béthune. 2.000 mineurs sont fournis pour l'exécution.

A la gare de Brias sera posé un faisceau de huit à dix voies permettant d'assurer le trafic qui sera, par jour, de 500 à 600 wagons chargés et d'autant de wagons vides. A Houdain sera créée une installation à eau à grand débit ainsi qu'un triangle de tournage.

### **Détails sur la ligne Feuquières-Ponthoile.**

Comme on a pu s'en rendre compte, aucun de ces travaux ne saurait être comparé à ceux de la ligne Feuquières - Ponthoile.

A vrai dire, elle n'a été commencée qu'entre le 2 et le 30 mai, suivant les sections. Mais les études avaient été ébauchées dès le 5 avril et le 20 elles avaient été approuvées, dans leurs conclusions,

par la direction des transports militaires aux armées. Les nouvelles voies seraient attaquées des deux côtés. Pour la construction, on prévoyait, sur une période de trois mois, environ 1.500 trains, soit 1.000 de ballast (300.000 mètres cubes), 150 de voie (300 kilomètres), 10 d'appareils de voie (300 appareils), 300 à 350 de matériel d'entrepreneur, outillage, baraquements, etc...

Le 24, le ministre des Travaux publics approuve la construction de la ligne. Outre deux groupes de sapeurs de chemins de fer, sont mis à la disposition de la Commission de réseau un bataillon territorial pour la construction de la gare de Ponthoile, 3.000 mineurs évacués qui travailleront au nord de la Somme et 5.000 Italiens, qui seront affectés aux terrassements du sud. Les terrassements seront faits par voie d'emprunt et de dépôt. La partie nord sera alimentée en rails par la dépose effectuée dans les parties inutilisables du réseau et par les installations des mines de Marles, dont celles-ci ne peuvent pas se servir.

La création enfin décidée, les travaux sont poussés rapidement. L'étude définitive du tracé sur le terrain est faite le 30 avril. Un premier chantier est ouvert le 2. La voie est posée de bout en bout, le 26 juillet. La ligne est complètement terminée le 15 août. Elle avait exigé 703.500 journées de main-d'œuvre. Les terrassements s'élevaient à 800.000 mètres cubes environ, dont 500.000 de déblais. Le ballastage atteignait 260.000 mètres cubes. On avait posé 176 kilomètres de voie principale et 34 kilomètres de voie de garage.

Grâce aux raccordements avec les lignes d'Abbeville - Eu - Longpré - Longroy, Amiens - Rouen, Abancourt - Beauvais, la nouvelle ligne aurait offert l'instrument souple que l'on avait prévu et permis de faire face à toutes les hypothèses.

**Autres mesures.** De son côté, le réseau du Nord prend toutes mesures pour recouvrer la plénitude de ses ressources.

La construction en sous-sol de fosses à descendre les roues étant impossible dans certaines gares, comme Abbeville et Ponthoile, en raison de la nature du terrain et, en tout cas, trop longue, on décide d'utiliser des fosses construites en estacades, à l'instar de celles des Anglais.

D'autre part, en quelques semaines furent réinstallés des ateliers pour les wagons à la Garenne-Bezons, pour les machines à Saint-Etienne-de-Rouvray; en moins de quatre semaines, plus de 800 wagons de machines-outils et d'approvisionnements ont été char-

gés dans les ateliers et dépôts de Longueau et d'Amiens et expédiés vers les nouveaux ateliers. A Saint-Etienne-du-Rouvray la tâche fut particulièrement ardue; dans les halls nus, il fallut installer, non seulement les machines-outils, mais les transmissions et même la force motrice; on dut bâtir, en outre, en pleins champs, une cité pour le logement des ouvriers et de leurs familles. L'autorité militaire prêta, d'ailleurs, le concours des prisonniers de guerre.

### C) AVANCE DE L'ENNEMI SUR LA MARNE CRAINTE D'UNE NOUVELLE AVANCE (Mai-Juin 1918)

(Voir croquis n° 18)

#### *Arrivée de l'ennemi sur la Marne. Con- séquences.*

Le programme des travaux arrêtés pour parer aux graves conséquences de l'offensive de fin mars 1918 avait à peine reçu un commencement d'exécution qu'une nouvelle attaque, par sa progression rapide à l'est de Paris, risquait de compromettre encore plus sérieusement le fonctionnement du réseau ferré des armées.

Les conséquences immédiates de l'arrivée des Allemands sur la Marne étaient, en effet, l'interdiction de passage, d'une part, sur la ligne Paris-Strasbourg, entre Trilport et Epernay, d'autre part sur les transversales Soissons-Fismes et Ormoy-Mareuil, qui assuraient les relations entre le réseau du Nord et le réseau de l'Est, en avant des ceintures de Paris.

C'était donc à la fois la suppression d'une ligne de rocade à grand rendement, une nouvelle amputation du réseau du Nord et la perte, avec un matériel important, de nombreuses installations exécutées pour le ravitaillement des armées dans la zone Soissons - Reims - Epernay - Trilport. L'utilisation pour le ravitaillement d'une partie des voies métriques de Seine-et-Marne, dont l'exploitation est confiée à un détachement de la 10<sup>e</sup> section de Chemins de fer de campagne, n'est qu'un palliatif très léger.

Par voie de conséquences, les régulatrices de Creil et du Bourget ne pouvaient plus fonctionner que comme régulatrices de mouvement, tous les approvisionnements étant désormais chargés sur en-cas mobiles; les régulatrices nourricières sont Mantes et les Aubrais, où les services du Bourget sont repliés le 5 juin. Il est vrai que, dès le 8 juillet, le service des vivres, le plus important, est ramené au Bourget. Les autres sont maintenus aux Aubrais jusqu'au 13 octobre.

Enfin, de nombreux services, désormais trop près du front, devaient être reportés en arrière, par exemple le parc d'artillerie d'Esternay sur Toury, etc...

**Conséquences d'un nouveau recul du front.**

L'avance allemande entraînait donc des conséquences directes très fâcheuses aux points de vue militaire et économique. Mais ce qu'il fallait surtout envisager, c'étaient les suites possibles d'un nouveau recul du front dans la direction de Paris.

Ainsi qu'il a été dit, quatre itinéraires de rocade empruntaient les voies ferrées de ceinture de Paris, savoir : Grande-Ceinture-Est; ligne de la Plaine-Saint-Denis; Petite-Ceinture; Grande-Ceinture Ouest et Sud.

Une avance des Allemands, même sans atteindre Paris, pouvait interdire la circulation sur les deux premiers itinéraires et peut-être sur le troisième; quant au dernier, il serait neutralisé également si Paris était occupé par l'ennemi.

L'interdiction partielle ou totale des Ceintures de Paris devait donc obliger à répartir les mouvements de rocade sur les lignes à l'ouest et au sud de Paris. Or, aucune amélioration de cette partie du réseau n'avait été prévue en temps de paix, ni entreprise depuis le début de la guerre. On aurait été réduit aux ressources d'une zone d'importance économique médiocre, mal outillée en communications transversales et dépourvue de toute grande installation de gare.

Dans les mêmes conditions, les ressources de Pantin-Noisy devenaient inutilisables. Creil, trop en pointe, devait être complètement évacuée. Enfin l'on devait reconstituer sur d'autres points toutes les installations d'arrière, si nombreuses au nord-est et à l'est de Paris.

En résumé, l'offensive de fin mars avait failli séparer les armées britanniques des armées françaises. Celle de fin mai, en raison de la longueur des lignes de rocade à prévoir et de leur caractère précaire, risquait d'isoler les forces qui se trouvaient sur la rive droite de la Seine entre Paris et la mer.

**Ressources qui subsisteraient.**

On pouvait disposer en toute hypothèse d'un itinéraire à double voie, Dijon, Chagny, Nevers, Bourges, Tours, Angers, Le Mans, Laigle ou Mézidon, Serquigny, Rouen. La seule partie à voie unique était la section Le Mans - Tours, dont le doublement était déjà en cours, au titre des lignes de communications américaines. Cette

ligne se prêtait bien aux mouvements de rocade. Elle permettait, en outre, d'atteindre le front par les itinéraires Tours - Les Aubrais - Sens ou Montereau et Bourges - Cosne - Laroche. Mais sa longueur était double de l'itinéraire Dijon-Paris-Rouen et, sur presque tout le parcours, elle était déjà très chargée par les transports américains.

On pouvait tracer une deuxième rocade avec des lignes à voie unique exploitées dans un seul sens. L'itinéraire était jalonné dans un sens par Pont-de-l'Arche, Evreux, Verneuil (par la voie unique ou par Conche), La Loupe, Nogent-le-Rotrou, Courtalain, Château-dun, Les Aubrais; dans l'autre sens par Etampes, Auneau, Chartres, Dreux, Bueil, Vernon. A l'est de la ligne Paris-Orléans, ces itinéraires pouvaient être prolongés par l'une ou l'autre des lignes Etampes ou Les Aubrais - Malesherbes - Moret et Les Aubrais - Montargis - Sens.

Cette rocade de détresse était formée de lignes à faible trafic; elle présentait six rebroussements et une insuffisance de moyens de garage, d'installations de voies ou de traction et d'alimentations hydrauliques, qui imposeraient des travaux importants.

Il faut d'ailleurs noter que les nouvelles rocades se superposaient sur de longs parcours aux lignes de communications américaines, déjà lourdement chargées. C'était notamment le cas de la ligne Saint-Pierre-des-Corps, Vierzon, Bourges, Nevers, Dijon, sur laquelle étaient installés les plus importants établissements de l'armée américaine (Gièvres, Mehun, Foëcy, Nevers, etc...), des lignes Saint-Pierre-des-Corps - Les Aubrais - Sens et Bourges - Laroche, enfin des lignes de la région du Mans, puisqu'on envisageait, à l'ouest de Paris, une nouvelle antenne américaine.

### **Amélioration de ces ressources.**

Pour améliorer ces lignes, on étudia un programme qui se préoccupait, tout d'abord, pour les parcours communs aux rocades projetées et aux lignes de communications américaines, d'assurer une bonne répartition des moyens en main-d'œuvre, tant français qu'américains, et de fixer un ordre d'urgence des travaux.

Sur la grande rocade Dijon-Rouen, on prévoyait la continuation et l'accélération du doublement Tours - Le Mans, le resserrement du block, le développement des alimentations hydrauliques, la création de garages, de façon à ce que les mouvements de rocades puissent se superposer aux transports américains sans les réduire.

Sur la seconde rocade, constituée, pour la majeure partie, par des voies uniques, on devait entreprendre d'abord une série de raccor-

dements (Moret, Pithiviers, La Foulonnière, Toury, Chartres, Saint-Martin-d'Emblai, Vandreuil, Le Manoir). De plus, on envisageait la création de voies de garage et l'allongement des évitements sur les sections à voie unique où l'on ne pourrait supprimer complètement toute circulation en sens contraire, l'installation de dépôts de machines et d'alimentations hydrauliques, la pose du téléphone, enfin toute une organisation pour le stationnement du personnel de traction et d'exploitation qui devait être considérablement renforcé.

C'est ainsi que l'on pensait remédier, dans la mesure du possible, à l'impossibilité d'utiliser les anciennes lignes de rocade.

On espérait, d'ailleurs, conserver l'utilisation de la Grande-Ceinture Ouest et Sud, même au cas d'un recul partiel du front; en effet, tant qu'une ligne est à vingt ou vingt-cinq kilomètres de la ligne de feu, son exploitation ne peut être interdite de façon permanente. Aussi se proposait-on, par quelques travaux indispensables, d'accroître son rendement et de faciliter ses liaisons avec les rocades prévues.

Il fallait, avant tout, opérer le quadruplement de la ligne Paris-Brest, entre la bifurcation de Porchefontaine et celle des Matelots, c'est-à-dire sur le tronc commun de cette ligne et de la Grande-Ceinture. Ce travail avait déjà été envisagé en raison des embouteillages fréquents de la gare de Versailles-Chantiers; mais son exécution avait été différée à cause de l'importance des terrassements. D'autre part, il convenait d'établir un raccordement à Villeneuve-le-Roi pour permettre de passer, sans rebroussements en gare de Juvisy, de la ligne Orléans-Juvisy-Paris sur la ligne Orly-Massy-Palaiseau-Versailles; l'exécution de ce travail entraînait 90.000 mètres cubes de terrassements.

Enfin l'exploitation de la zone comprise entre la rocade de voies uniques et la Grande-Ceinture devait être facilitée par quelques raccordements, dont celui de Saint-Cyr, entre les lignes Saint-Cyr-Granville et Saint-Cyr-Le Mans, exigerait 60.000 mètres cubes de terrassements.

***Nouvelles régulatrices  
projetées.***

Restaient les installations d'arrière des armées; elles présentaient un intérêt équivalent à celui des courants de rocade.

Le repli sur les Aubrais et sur Mantes des régulatrices du Bourget et de Creil, qui ne fonctionnaient que comme annexes avancées, allait imposer des servitudes très lourdes à deux grandes gares dont la libre disposition était indispensable au fonctionnement général des

réseaux; d'autre part, l'accroissement des effectifs américains allait rendre insuffisants les moyens d'action de la régulatrice d'Is-sur-Tille. Enfin une nouvelle avance ennemie pouvait rendre inutilisables celles de Saint-Dizier et de Connantre, même de Mantes et de Sotteville. Une étude d'ensemble avait amené à envisager la construction d'une série de régulatrices dans une zone de repli.

Elles auraient été situées dans les régions suivantes : Châtillon-sur-Seine, probablement à Poinçon, pour remplacer Saint-Dizier; Montargis, vers Mignières-Gondreville, pour remplacer Connantre; La Loupe, pour remplacer Mantes, Le Mans étant trop en arrière; Conches ou mieux Surdon, pour remplacer Sotteville, qui venait péniblement en aide à Mantes et à Calais; en effet, cette gare utilisait une partie des moyens de triage dont l'activité correspondait à celle des ports de la région et du transit entre Nord et Etat; par suite, du fait de la variation du trafic de ces ports, elle subissait des à-coups et, si on lui avait demandé un travail trop considérable, elle aurait, à son tour, fâcheusement réagi sur les importations et le transit avec le Nord.

Enfin, pour rendre Les Aubrais au service général, on pensait même à construire de toutes pièces une régulatrice vers Artenay ou Toury.

Seules, les anciennes régulatrices d'Is-sur-Tille et de Gray pouvaient être considérées comme non menacées.

Les gares projetées de Surdon et de Châtillon-sur-Seine auraient été placées en première urgence, la première plus spécialement, de façon à permettre au commandement d'utiliser des forces américaines au nord-ouest de Paris.

### **Report en arrière des stockages.**

D'ailleurs, d'une façon générale, on décida de reporter plus en arrière les stockages de l'intendance et du génie, les dépôts de munitions et, en général, toutes les installations fixes servant au ravitaillement des armées.

C'est le principe qui fut appliqué aussi à la voie de 0 m. 60; des lignes de pénétration vers l'intérieur furent construites pour assurer à la fois l'évacuation en cas d'une nouvelle avance de l'ennemi et le transport vers l'avant dans la zone des armées des matériaux échelonnés en profondeur.

Par exemple, dans la zone de la II<sup>e</sup> armée, les principaux stockages furent désormais prévus le long de la nouvelle ligne à voie normale Sommeilles-Nettancourt-Dugny. Le premier travail fut de

desservir les stocks de ravitaillement. Ensuite on les relia au réseau existant. Enfin on assura les mouvements éventuels d'évacuation vers l'arrière.

On eut donc à construire une ligne de base (Froidos - Lavoye - Fleury), une ligne de jonction avec le réseau d'un mètre et celui de 0 m. 60 (Evres-Beauzée-Souilly), une amorce de la ligne de repli (Evres-Haubecourt - L'Isle-en-Barrois), une jonction avec le réseau de la IV<sup>e</sup> armée (Les Islettes-Florent).

### **Résumé et conclusions.**

Ce programme d'ensemble était formidable; la mise au point des études et la répartition des moyens devaient demander un certain délai. Il fallait tenir compte, en effet, de la nécessité de réaliser une entente précise avec l'armée américaine (une lettre était adressée à ce sujet le 27 juin 1918 par le commandement français au commandement américain); on devait considérer aussi que ce programme s'étendait à des réseaux peu habitués à résoudre rapidement les problèmes de guerre, à obtenir des rendements intensifs et à donner des coups de collier.

Des travaux de cette importance, avant de faire sentir leur influence bienfaisante, imposent aux lignes, qu'ils sont destinés à améliorer, une surcharge des transports (matériel de voie, ballast, etc...) et une gêne dans l'exploitation.

Enfin les effectifs nécessaires à l'exécution dépassaient de beaucoup les ressources des troupes techniques, tant françaises qu'américaines.

En se plaçant dans l'hypothèse la plus favorable, c'est seulement au printemps de 1919 que cet ensemble de travaux aurait donné des résultats.

Même réalisé, ce programme, en imposant des parcours plus longs et d'une exploitation plus difficile et, par suite, une dépense de personnel et une consommation de charbon plus grandes, aurait laissé le réseau ferré dans une situation diminuée, qui n'aurait plus permis le déplacement rapide des réserves et aurait, par suite, enlevé au commandement un puissant moyen d'action.

Les événements d'août et de septembre ont rendu ces projets inutiles, mais l'on a pu toucher du doigt, par cet exposé, que l'offensive allemande de mai-juin 1918, avec ses conséquences possibles, est l'événement qui a fait courir aux armées alliées le plus grave danger en raison de ses répercussions sur le réseau ferré.

---

## CHAPITRE XIII

### RÉPERCUSSION SUR LA ZONE DE L'INTÉRIEUR LA CRISE DES TRANSPORTS

Répercussions directes de la bataille aux différentes périodes de la guerre. — Répercussions indirectes : transports, personnel et matériel. — La crise des transports. — Ses remèdes.

**Répercussion directe :**  
**les transports.** La bataille fait sentir sa répercussion non seulement sur la zone des armées, mais sur la zone de l'intérieur.

Répercussion directe, d'abord en raison des transports qu'elle provoque.

En 1915, le réseau du Nord, réduit à 1.976 kilomètres, a transporté plus de 114.000 trains militaires, représentant approximativement 3.650.000 véhicules. Le nombre des trains de troupe à charge atteint 10.000; celui des trains de ravitaillement et de munitions à charge complète et incomplète est de plus de 60.000, sans parler des trains de matériel vide, dont le nombre n'est pas inférieur à 18.000. Quelle place reste-t-il pour les transports commerciaux?

Cette même année, sur l'Est, le parcours des véhicules, dans les trains de voyageurs, est de 140 millions de kilomètres, celui des trains de marchandises de 360 millions environ. Celui des trains militaires est de 450 millions, plus de trois fois plus que tous les trains de voyageurs.

Ni sur le Nord, ni sur l'Est l'état des choses ne se modifie durant les années suivantes, au contraire.

Pendant l'automne de 1915, l'offensive de Champagne, durant la moitié de 1916, la bataille de Verdun ont pour effet d'obliger à prélever du jour au lendemain sur le parc de l'intérieur des milliers de wagons et aussi d'arrêter complètement le trafic commercial sur certaines lignes. La répercussion de ces mouvements se fait souvent sentir par la réduction du nombre de trains jusqu'aux extrémités du territoire, dans toutes les directions. De même les offensives de la Somme et de l'Aisne provoquèrent l'une sur le Nord,

l'autre sur l'Est et la Grande-Ceinture une crise qui retentit bientôt sur les réseaux voisins.

**Envoi de renforts  
en Italie.**

En octobre 1917, la situation militaire de l'Italie, s'aggravant brusquement, amène l'intervention de la France et de l'Angleterre. « Les transports sur le front italien se poursuivent pendant trois semaines avec la plus grande régularité et se prolongent ensuite avec des alternatives diverses. A la longue, un tel effort devient pénible sur des lignes à profil accidenté, non outillées pour un trafic de cette intensité; peu à peu la fatigue apparaît dans les équipes des machines et des trains, l'usure se manifeste dans le matériel et s'aggrave par la mauvaise qualité du charbon; un engorgement se produit et s'étend, en remontant, jusqu'aux points de pénétration des trains de troupes sur le réseau. » (Rapport de 1917 au Conseil d'administration du réseau P.-L.-M.)

De plus, ces transports entraînent une modification dans la répartition du matériel vide, rendue plus difficile par suite de la gêne éprouvée par le P.-L.-M., faute de moyens suffisants de traction, pour ventiler sur les autres réseaux le matériel rendu par l'Italie à Vintimille et Modane.

Il a d'ailleurs fallu aider le P.-L.-M. au moyen de locomotives prêtées par les autres réseaux, qui ont vu à leur tour leur rendement diminué. Le Midi, en particulier, s'est trouvé gêné dans la région de Narbonne - Cette et n'a pu absorber le matériel vide du P.-L.-M. au moment où celui-ci avait amélioré ses moyens de traction dans le Sud.

**Les Américains.**

En d'autres termes, sur le P.-L.-M., les lignes comprises entre celles de la rive droite du Rhône, de Lyon à Genève, les Alpes et la mer, déjà mises à contribution pour le ravitaillement de la Suisse en céréales et en farine et de l'Italie en charbon, deviennent presque inutilisables pour le trafic commercial, au moment où l'arrivée des Américains se traduit par une progression importante dans les transports, et cette fois au nord du réseau, sur la ligne Saincaize-Nevers, Chagny-Dijon-Is-sur-Tille, augmentant très sensiblement les sujétions des gares de Saincaize, Nevers et Montchanin, où les travaux s'imposaient.

Même embarras sur le P.-O. pour ses lignes Nantes-Bourges et Bordeaux-Coutras-Saint-Sulpice-Laurière-Limoges-Bourges; en outre, ce réseau fournissait chaque jour cent wagons vides à Bordeaux-

Bassens et deux cents à Nantes; ces fournitures entraînaient des mouvements importants de vides.

D'autre part, les seuls transports au départ de Bordeaux-Bassens et de Nantes-Saint-Nazaire demandaient, en tablant sur une rotation de sept jours, un effectif de plus de deux mille wagons, ce qui représente, au point de vue traction, l'utilisation d'environ cent machines, chiffre qui n'a rien d'exagéré, si l'on tient compte des intempéries.

### ***Offensive de mars 1918.***

Après l'offensive allemande de mars 1918, la grande artère par Amiens étant impraticable, il fallut, on l'a vu, se rabattre sur certaines lignes de l'Etat, en particulier sur celle de Dieppe par Pontoise, mal équipée pour une circulation aussi intense.

Certaines gares de ce réseau (Sotteville, Mantes, Le Mans) sont affectées au rôle de gares régulatrices en remplacement des anciennes gares régulatrices trop avancées par rapport au nouveau front.

D'un autre côté, en raison de l'intensité des transports de troupes anglaises, l'approvisionnement en charbon de la région de l'Est et de Paris par les houillères du Pas-de-Calais devint impossible et on dut demander cet approvisionnement aux importations par les ports de la Manche.

En outre, à la suite de la poussée ennemie, les populations chassées par l'invasion vinrent affluer dans la région de Rouen, d'où elles furent évacuées vers le Centre, l'Ouest et le Midi de la France.

Si le P.-L.-M. est moins touché, sa ligne Paris-Dijon-Belfort reprend, au point de vue militaire, une importance exceptionnelle, ce qui diminue sa capacité au point de vue commercial.

Sans parler des répercussions que provoque, sur tous les réseaux, l'engorgement du Nord, de l'Est et de l'Etat, tous ont à assurer des transports militaires inusités en même temps que le développement des fabrications de guerre oblige à expédier des ports vers l'intérieur l'acier, la fonte, les explosifs, etc..., ainsi qu'une quantité toujours plus grande de charbon.

### ***Offensive de mai 1918.***

Il en est de même après l'offensive de mai. De plus, cette fois, c'est l'Est qui est amputé. La circulation devient impossible sur la grande ligne Paris-Strasbourg, entre Trilport et Epernay, d'autre part sur les transversales Soissons-Fismes et Ormoy-Mareuil-sur-Ourcq. Il faut donc reporter le trafic, partie sur les Ceintures, partie

sur la ligne Paris-Belfort, où le viaduc de Nogent-sur-Marne, point particulièrement délicat, voit, le 2 août, passer jusqu'à 314 trains, soit 13 à l'heure, partie sur la ligne Paris-Dijon, dont l'utilisation au point de vue militaire réagit sur l'ensemble du réseau P.-L.-M. Le raccordement Vaires-Emerainville, auquel fait suite le raccordement Emerainville-Limeil, aurait permis d'éviter la Grande-Ceinture et le viaduc de Nogent pour passer de la ligne Paris-Avrincourt sur les lignes Paris-Mulhouse et Paris-Verneuil, par Brie-Comte-Robert; mais la construction, tardivement commencée, ne put être exécutée en temps utile et fut abandonnée.

De plus, comme aux mauvais jours de 1914, l'Est doit assurer le repli des régulatrices et des stations-magasins, l'évacuation du matériel de voie et des ateliers, si importants, d'Épernay, le transport vers l'arrière de l'outillage des usines, des matières premières, des produits fabriqués, des archives, des banques, etc... De même pour le Nord, où le nombre des trains-kilomètres s'élève en mai à deux millions, chiffre qui n'avait jamais été atteint.

On avait commis l'imprudence d'accumuler des approvisionnements dans la région de Paris (ceux de l'aviation, par exemple, à Nanterre) et d'y tolérer la construction d'usines nouvelles de fabrication de guerre. Leur évacuation dut être aussitôt entreprise en même temps qu'on étudiait le départ possible des ministères et des grands services publics.

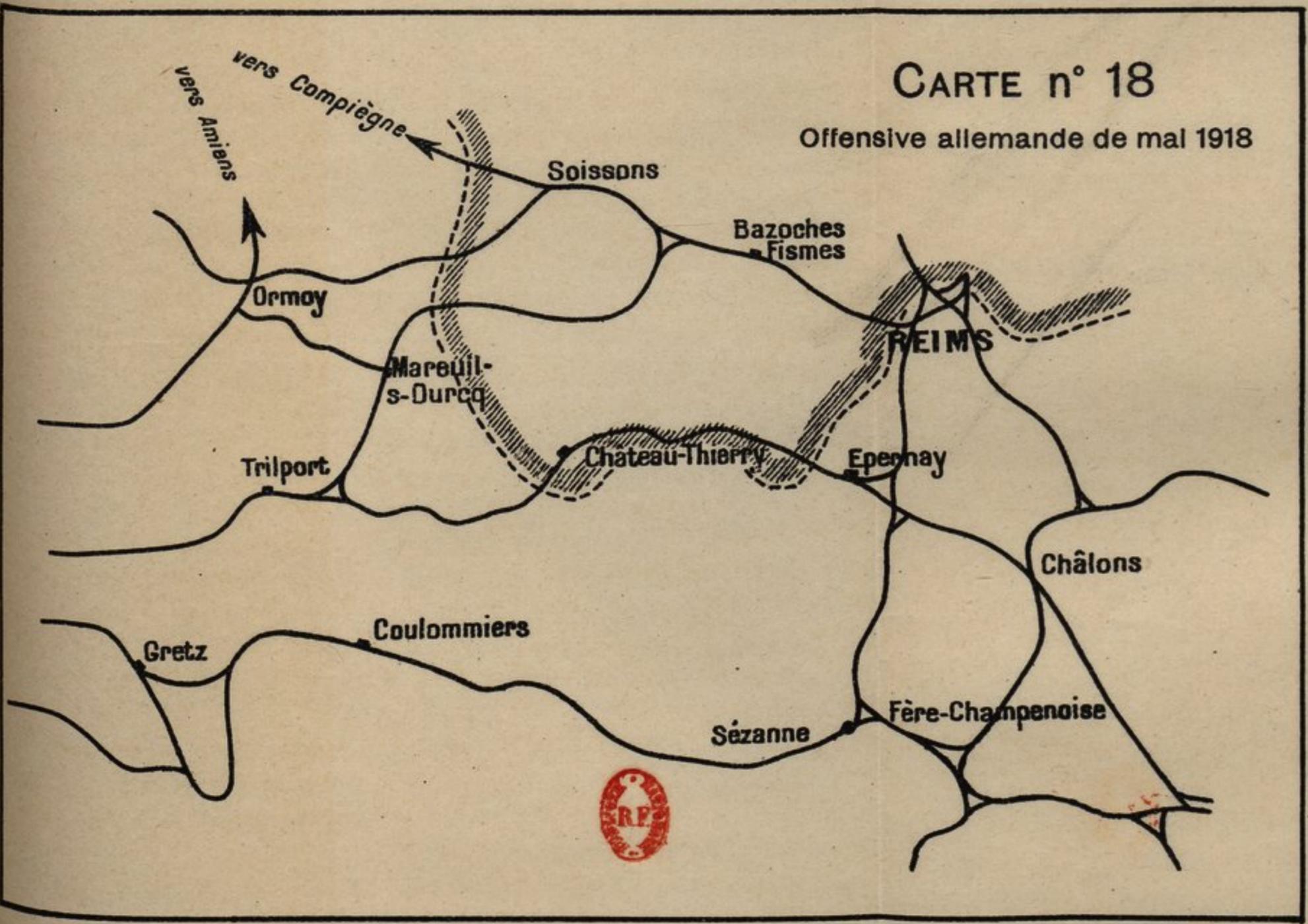
Tous ces trains, qui représentent des milliers de wagons, se déversent sur les réseaux de l'intérieur, augmentés de tous ceux qui transportent les habitants de Paris et de sa banlieue, dont beaucoup, déjà démoralisés par le tir de la pièce à longue portée, furent devant des perspectives plus sombres. Du 23 mars au 7 juillet, 103.300 évacués ont été remis au seul P.-O. qui, du fait de cet exode, puis du retour des Parisiens, a délivré, en 1918, 64 millions de billets contre 57 en 1917.

Aussi, précisément sur le P.-O., les transports commerciaux qui, en 1917, représentent, par mois, un tonnage de 1.600.000 tonnes, tombent, en janvier 1918, à 1.433.000 tonnes environ, tandis que le tonnage militaire, de 557.000 par mois, monte en janvier 1918 à 740.000, en février à 950.000.

**Trafic plus intense.** Ce bref exposé laisse déjà deviner la première des répercussions indirectes que la bataille exerce sur les chemins de fer; elle rend les transports plus abondants et plus complexes.

# CARTE n° 18

Offensive allemande de mai 1918

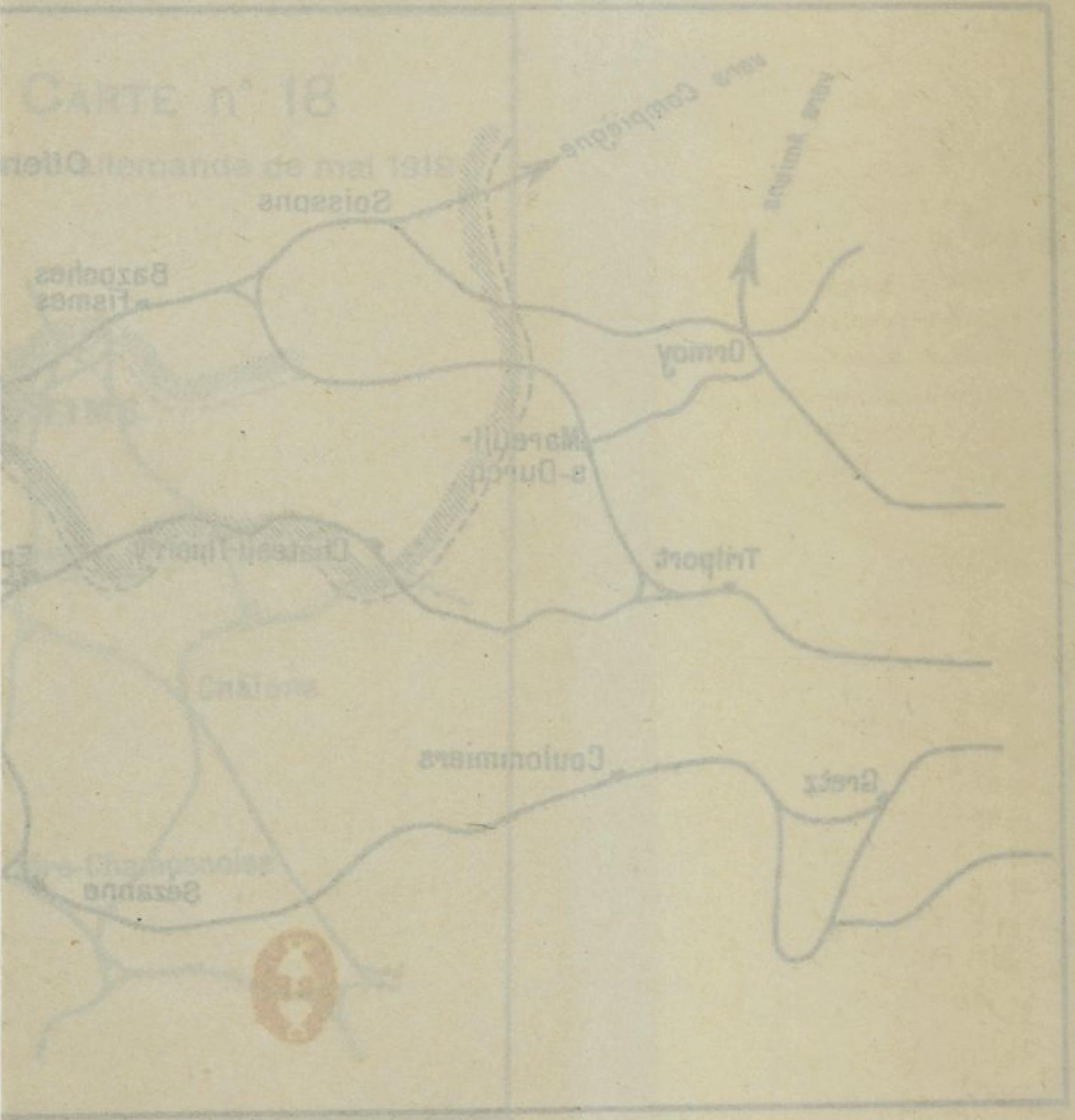


CARTE n° 18

Offensive allemande de mai 1918



CARTE N° 18



Plus abondants, parce qu'il faut satisfaire, non seulement aux besoins de la population, mais à ceux des armées, dont les légitimes exigences augmentent de jour en jour, nous l'avons vu. Plus complexes, parce qu'il faut confier à nos rails des transports dont se chargeaient auparavant soit la mer, où le cabotage est désorganisé de prime abord par la mobilisation, et, plus tard, où la crainte des sous-marins impose les trajets les plus courts, soit les fleuves, rivières ou canaux, dont les mariniers, grutiers et dockers sont au front. C'est ainsi que les expéditions d'Angleterre en Italie, au lieu d'être acheminées par mer, empruntent désormais notre sol.

Bref, en 1915, l'augmentation du trafic sur 1913 est déjà de 24 % pour le P.-L.-M., de 31 % pour l'Etat, de 38 % pour le P.-O. En 1916 elle s'élève à 59 % sur le P.-O., à 64 % sur le P.-L.-M. Quant au Nord, son rendement technique était de plus de 9,5 wagons chargés par jour et par kilomètre exploité, se décomposant en 6,7 wagons militaires et 2,8 wagons commerciaux, tandis qu'en octobre 1913, en pleine période de travail intensif (betteraves et pommes), alors qu'il jouissait de l'ensemble de toutes ses bonnes lignes, il ne chargeait que 5,9. Dans certains mois, comme novembre, le trafic atteignait simultanément, sur l'Etat, 146 % de celui du temps de paix; sur le P.-L.-M. 149 %; sur l'Orléans 166 %; sur le Nord plus de 200 %. Les chiffres s'élèvent encore en 1917 et 1918.

**Transports plus longs.** Plus abondants, ces transports sont également plus longs, immobilisant plus longtemps nos wagons. Ne parlons pas de ceux qui transportent en Suisse des charbons ou du blé, qui ravitaillent l'Italie en combustible, à raison de 15.000 tonnes par jour, ou qui amènent à Brindisi le ravitaillement des troupes serbes.

**Répartition des établissements militaires.** Mais les établissements militaires, les usines qui travaillent pour la défense nationale, ont été, à dessein, les uns et les autres, créés souvent loin du front et répartis sur l'ensemble du territoire.

Pour nous en tenir au premier groupe et nous borner aux années 1915-1916, durant lesquelles l'effort a été le plus considérable, où se trouvent les dix stations-magasins, construites depuis la guerre et susceptibles d'alimenter un million d'hommes et 200.000 chevaux ? A Moulins, Bretigny, Pithiviers, Salbris, Nantes-Etat, Sotteville, Elbeuf, Dunkerque, Le Tréport.

Elles ont comme réserve treize établissements destinés à recevoir, en attendant leur utilisation, les céréales importées ou achetées en territoire national : six sont utilisés comme magasins de port ou d'arrière-port (Le Havre, Rouen, Nantes, Thouars, Coutras, Miramas); sept comme magasins de l'intérieur (Argentan, Champagné, Saint-Pierre-des-Corps, Limoges, Toulouse, Lyon, Ambronay-Priay).

Si l'on passait en revue les différents services, on arriverait à des conclusions analogues.

**Les importations  
par mer.**

Il est évident que les matières premières nécessaires à ces établissements ne seront pas à proximité de tous. D'ailleurs, d'une façon générale, la vigoureuse impulsion imprimée par les pouvoirs publics aux usines, ateliers et manufactures travaillant pour la défense nationale, les oblige, étant donné la diminution de notre production, l'occupation des mines du Nord par l'ennemi et l'épuisement progressif des stocks, à s'adresser à l'étranger.

C'est dire que les importations par mer augmentent considérablement. De 31.884.516 tonnes en 1913, le chiffre passe, en 1915, à 40.155.884, pour s'élever, en 1916, à 51.502.755. Naturellement la progression n'était pas également répartie sur les différents ports. Elle était plus considérable dans le Nord, où étaient établies les bases anglaises; c'est ainsi qu'à Fécamp et au Tréport, peu fréquentés en temps normal, l'augmentation du trafic de 1916 par rapport à 1913 était égale à 300 %; à Boulogne, elle était de 170 %, à Dieppe de 130 %, à Calais de 95 %. En dehors de ces ports, les augmentations étaient particulièrement importantes à la Pallice et Rochefort (130 %), au Havre, à Cherbourg et à Granville (100 %), à Cette (95 %), à Rouen (85 %).

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, les ports continuent à recevoir en 1917 une quantité de marchandises égale, sinon encore un peu supérieure. Or ces ports, surtout ceux de la Manche, où se concentre de plus en plus l'importation des charbons, sont très éloignés de la plupart des points de consommation.

De plus, alors que, en 1915, le tonnage des marchandises débarquées augmente de 30 %, celui des marchandises embarquées diminue dans des proportions plus fortes encore. Boulogne tombe de 379.000 tonnes en 1913 à 55.000 en 1915; Dunkerque de 1.005.000 à 67.000. En 1916, le chiffre des exportations reste le même : 5.170.000 tonnes contre 5.110.000 en 1915. En 1917, modification insensible.

La plupart des wagons nécessaires pour charger les marchandises importées sont donc obligés de venir les chercher à vide, au contraire de ce qui se produisait en temps de paix; de là, pour grouper le matériel, le trier et l'acheminer sur les points où il doit prendre charge, des difficultés qui, d'ailleurs, se présentent aussi, mais en sens inverse, pour les trains de troupes, de vivres ou de munitions, dirigés vers le front et qui, presque tous, reviennent à vide.

***Les courants de transport sont modifiés.***

Mais la guerre n'a pas seulement augmenté le trafic et allongé les trajets; elle a modifié les courants de transport. Jusqu'en 1914, les marchandises, pour la plupart, circulaient sur des lignes à deux voies, équipées pour permettre le passage de trains de quarante ou cinquante wagons, roulant à quarante kilomètres à l'heure. Pendant la guerre, au contraire, beaucoup de transports ont dû emprunter des lignes à voie unique, qui traversent des contrées accidentées telles que l'Auvergne, et qui, en raison de leur faible trafic en situation normale, ne sont pas outillées pour une circulation intense. Les convois doivent donc être de peu de longueur et de faible tonnage. De là des trains dédoublés et refaits plusieurs fois en cours de route, des triages multipliés qui éprouvent le matériel aussi bien d'ailleurs que le chargement. Il a donc fallu plus de locomotives et la rotation des wagons a été plus lente.

Enfin le déroutement du trafic, joint à l'augmentation qu'il a subie, ont entraîné comme conséquence une insuffisance non seulement des moyens de garage et de formation dans les gares qui desservent des établissements militaires et dans les gares de triage, mais aussi des installations de traction qui ne répondaient pas toujours aux besoins du temps de paix et qui, d'autre part, avaient été établies sur des courants de transport tout différents de ceux qu'avait imposés le trafic de guerre.

***Diminution du nombre de wagons.***

En même temps qu'elle donne plus de marchandises à transporter sur des parcours plus longs et des trajets plus difficiles, la guerre diminue les moyens à la disposition des réseaux.

Sur un parc de 360.000 wagons P. V. en service le 2 août 1914 (non compris les wagons à réparer), l'ennemi nous en a retenu au moment de la mobilisation ou nous en a pris au moment de l'invasion du territoire plus de 54.000. De notre côté, nous avons conservé 10.000 wagons allemands et autrichiens; nous avons pu sauver envi-

ron 9.000 wagons belges, dont 7.000 en état d'être utilisés. C'est, en fin de compte, un déficit de 37.000 wagons représentant plus de 10 % de perte sur l'ensemble du parc.

La guerre n'a pas eu seulement pour effet de nous priver d'une partie de nos wagons. Elle nous en immobilise en permanence un grand nombre d'autres.

Plus de 20.000 wagons doivent, par suite de nécessités militaires, être distraits en permanence du service général, à savoir 2.000 pour les trains sanitaires, 9.000 pour les trains destinés aux mouvements éventuels des troupes, 5.500 pour les stations-magasins et les gares régulatrices, 2.200 pour les sapeurs de chemins de fer et l'artillerie lourde sur voie ferrée, 1.600 pour le service des poudres, qui les a transformés en citerne, 200 pour la poste. Les besoins de l'armée anglaise exigent un nombre de wagons variable, qui atteint son maximum, 20.000, en 1916. A partir de novembre 1917, 10.000 wagons sont occupés au ravitaillement des armées alliées en Italie.

A ces immobilisations nécessaires s'ajoutent les immobilisations fortuites, imputables soit aux événements, soit à la négligence des exécutants : retard au déchargement, demandes de matériel faites trop tôt ou en quantités trop grandes, etc...

En fait, c'est donc une moyenne de 70.000 wagons sur 360.000, près de 20 %, qui font normalement défaut pour le trafic des marchandises, sans parler des à-coups et des besoins extraordinaires de la zone des armées, comme il s'en produit lors des offensives.

Cette diminution du nombre des wagons en service est encore aggravée par plusieurs causes. Les nécessités, toujours plus urgentes, empêchent de visiter le matériel ; aussi le nombre de wagons à réparer augmente-t-il constamment ; le 1<sup>er</sup> janvier 1918, il y a 26.015 wagons immobilisés pour réparations contre 13.263 le 1<sup>er</sup> janvier 1914.

De même pour les locomotives. Leur nombre n'a pas diminué, mais, trop souvent, elles sont aux mains d'agents qui les connaissent moins bien que leurs mécaniciens ordinaires et en tirent un moins bon parti ; enfin tout le matériel est fatigué par des services pénibles et ininterrompus au point que, au 1<sup>er</sup> décembre 1917, 2.145 machines sont immobilisées pour réparation contre 1.564 le 1<sup>er</sup> janvier 1914.

**Le personnel fait défaut.**

C'est que le personnel, lui aussi, fait défaut pour la conduite des trains comme pour les réparations. Sur un effectif total de 357.000 agents, il s'est trouvé, dès les premiers jours de la mobilisation,

diminué de 16.200 agents qui, n'étant pas encore titularisés, devaient suivre le sort de leur classe.

Parmi les agents de l'affectation spéciale, normalement mobilisés à leurs postes, 19.347 (dont 13.966 du réseau de l'Etat) furent, en septembre-octobre 1914, mis à la disposition de l'autorité militaire dans un sentiment patriotique très louable, mais peut-être insuffisamment prévoyant. D'ailleurs, sur ce nombre, 1.300 agents ont été, dès avril-mai 1915, rendus aux chemins de fer de l'Etat.

Le nombre des auxiliaires se trouve, d'autre part, du fait de la mobilisation, diminué de 12.933.

Si l'on ajoute à ces chiffres 6.240 retraités, congédiés ou décédés, 12.300 agents de la Compagnie du Nord et 570 de la Compagnie de l'Est retenus par l'ennemi, enfin 1.385 agents du Midi prélevés pour la mobilisation de la 7<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne, on voit que l'ensemble des réseaux s'est trouvé, à un moment donné, diminué de 70.000 agents environ, soit un cinquième à peu près.

C'est au point que, pendant l'hiver 1915-1916, un grand nombre de trains ne purent être mis en marche faute de mécaniciens ou d'agents de trains. La pénurie a été telle à certaine époque que l'Etat-major de l'Armée a dû envoyer sur le réseau de l'Etat une fraction de la 7<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne formée par le Midi et qui était disponible à Bordeaux en attendant son départ pour l'armée d'Orient.

### **Raisons secondaires.**

Ajoutons quelques raisons secondaires, valables surtout en 1915 : gares ouvertes trop tard et fermées trop tôt, repos dominical, retards imposés par la douane qui ne fonctionne ni le dimanche ni un grand nombre d'heures par jour et qui, pour ses travaux supplémentaires, réclame des prix si élevés que le public préférerait s'abstenir; trains ne comportant pas toujours le nombre maximum de voitures compatible avec les règlements, d'où gaspillage de matériel, de personnel et de temps; wagons insuffisamment chargés, trajets inutiles imposés à certains produits, commencés à Dunkerque et terminés à Tarbes, commandés à Brest pour être embarqués à Marseille à destination de l'armée d'Orient. N'oublions pas la pénurie de combustible en 1916 et, durant l'hiver 1917-1918, les chutes abondantes de neige, surtout sur les Alpes et le Plateau Central, rendant les voies impraticables pendant quelques jours sur une bonne partie du réseau P.-L.-M.

**La crise des transports.**

Dès lors, quoi d'extraordinaire à ce que toutes les marchandises proposées au transport n'aient pas toujours pu être acheminées, à ce qu'il y ait eu, comme l'on dit, à partir de 1916, une crise des transports?

D'ailleurs elle n'a pas présenté la même intensité partout, à tout moment, ni pour tous.

La zone la plus éprouvée, dans l'ensemble, a été la zone de desserte des ports normands; la période la plus critique, celle des mois de novembre, décembre et janvier où, même en temps de paix, il y avait augmentation du trafic (1) et, d'autre part, où la voie d'eau, en raison de la journée plus courte et des crues, ne peut plus prêter à la voie ferrée un concours aussi actif.

La crise n'a pas affecté sensiblement les transports militaires, qui passaient avant tout. Elle a peu touché les industries travaillant pour la guerre, en raison des priorités dont elles ont bénéficié. Il en a été de même des autres fournisseurs de l'armée et des services du ravitaillement civil. Quant aux transactions commerciales entre particuliers, elle les a gênées à des degrés divers suivant les industries et les régions. L'agriculture paraît avoir particulièrement souffert, n'ayant pu recevoir en temps voulu les engrais d'automne qui lui étaient nécessaires; mais les engrais de printemps ont pu généralement lui parvenir à l'époque convenable.

**Mesures prises pour atténuer la crise.**

Aussi bien, cette crise était-elle prévue pour l'hiver 1915 et les services compétents du ministère de la Guerre avaient-ils proposé depuis plusieurs mois certaines des mesures nécessaires pour l'atténuer. Mais ils s'étaient heurtés à des objections de différente nature et il fallut l'acuité de la situation et les protestations qui s'élevaient de toute part pour permettre au 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-major de l'Armée de réaliser pleinement et rapidement le programme dont il avait jeté les bases dès le mois de mars 1915.

Les mesures prises peuvent se classer en quatre catégories suivant qu'elles tendent à diminuer la quantité de marchandises confiées au rail, à utiliser le mieux possible les moyens de transports existants, à accroître le débit des voies ferrées, à augmenter le matériel roulant.

---

(1) Il y avait eu une exception pour l'automne 1914, en raison des circonstances : les transports commerciaux avaient été complètement sacrifiés aux nécessités militaires; de plus les stocks étaient abondants.

**1° Diminution de la quantité des marchandises confiées au rail.**

Pour diminuer la quantité de marchandises chargées sur wagon, on s'efforça de rendre à la voie d'eau son activité d'avant-guerre, afin de confier aux fleuves, rivières et canaux, les marchandises pondéreuses et dont le transport peut être organisé d'avance, par exemple le charbon. De fait, on réussit à porter de 350.000 tonnes à 600.000 le débit mensuel de la Seine, qui put évacuer une grande partie du combustible amené à Rouen. Poursuivant le même but, l'autorité militaire s'attachait aux raccordements avec les voies navigables; elle faisait améliorer le port de Saint-Florentin (canal de Bourgogne), entreprenait l'extension des voies de transbordement à Bar-le-Duc, à Vitry-le-François, à Sens, à Toul, à Gray, ou leur création à Coulogne, sur le Nord, à Oissel, à Mantes et à Conflans-fin d'Oise, sur l'Etat; enfin elle préparait, à Bonneuil, la création le long de la Marne d'un grand port fluvial, dont les voies de transbordement étaient reliées, en gare de Sucy-Bonneuil, à la Grande-Ceinture ainsi qu'à la ligne de Paris-Mulhouse par Brie-Comte-Robert. Elle aménageait de même un port à Gennevilliers, en aval de Paris.

**2° Meilleur rendement du matériel.**

Afin d'obtenir un meilleur rendement du matériel, tout d'abord une série d'instructions émanant du ministère de la Guerre et qui s'échelonnent du 25 août 1915 au 11 février 1916, visent à supprimer les immobilisations de matériel roulant ou à accélérer la rotation. Des résultats furent obtenus, car le nombre des wagons présents dans les stations-magasins, qui était de 2.278 le 10 octobre 1915, à 18 heures, était, le 20 février, à la même heure, tombé à 1.130.

**Dans la zone des armées.**

Dans la zone des armées on diminua dans toute la mesure disponible les en-cas mobiles de vivres de réserve des gares régulatrices et on supprima les wagons utilisés sur place pour des besoins autres que les transports; l'on réduisit, dans la limite où le permettaient les opérations, le nombre des trains équipés pour T. C. O., pour le transport des blessés et celui des trains-parc-cantonement des sapeurs des chemins de fer; enfin, dans tous les cas possibles, les wagons de marchandises furent remplacés par des voitures à voyageurs.

**Les trains navettes.** En même temps, pour assurer, dans les meilleures conditions, l'alimentation régulière de certains établissements et services de la guerre, de certaines usines, de certaines villes, on institua, toutes les fois que s'établissait un courant régulier, des trains circulant directement entre le port de débarquement ou le centre de production et la gare destinataire, avec retour à vide. L'expérience a appris que l'on assurait ainsi la régularité des transports tout en réduisant au minimum la rotation des wagons. Ces trains, que l'on a appelé navettes, offraient en outre l'avantage d'inaugurer un nouveau système d'exploitation, qui ignore les frontières des réseaux, ne fait pas travailler les gares de triage intermédiaires et prélève le matériel sur les différents réseaux en essayant de procéder à une meilleure répartition des wagons; on s'efforçait ainsi d'empêcher que certains réseaux comme le Midi, se trouvant en dehors des grands courants, ne se vissent trop longtemps privés de leurs wagons, au profit d'autres réseaux mieux placés, comme l'Etat. Mais les prévisions étaient souvent mises en défaut par les nécessités des opérations, du ravitaillement des armées et des usines travaillant pour la défense nationale.

**Les ports.** Enfin l'on s'occupa de décongestionner les ports, où la place manquait sur les quais et les voies et où les moyens de chargement et de camionnage étaient insuffisants. On commença par y envoyer des camions militaires (il faut se souvenir qu'à Marseille, par exemple, 54 % des marchandises importées en 1913 avaient été enlevées par camionnage) et aussi de la main-d'œuvre, en particulier des prisonniers de guerre.

Puis, comme, généralement, suivant une comparaison juste et frappante, nos ports ressemblent à de gros robinets montés sur de petits tuyaux, on essaya de rendre le robinet plus petit ou le tuyau plus gros.

On s'efforça, en utilisant les ports secondaires, Nice, Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Port-Vendres, sur la Méditerranée, Bayonne, Bordeaux-Bassens, Tonnay-Charente, La Pallice, Rochefort, de répartir le trafic sur un plus grand nombre de points et d'une manière proportionnée aux moyens de débarquement et d'évacuation. On organisa des déroutements de navires. Mais cette mesure était limitée par le tirant d'eau des steamers affrétés et aussi par la mauvaise volonté des armateurs qui mettaient peu d'entrain à laisser dérouter leurs navires et se retranchaient derrière leurs chartes-parties; de plus, à un navire de commerce étranger, il n'était guère possible d'imposer un point de débarquement. Enfin la situation du

port de New-York, où il n'était possible d'extraire les wagons qu'un à un et où il fallait les charger dans l'ordre où ils se présentaient, entraînait, dans la composition de la cargaison, des bigarrures qui rendaient singulièrement difficile le choix du port sur lequel devait être dirigé le bateau ou, souvent, qui imposaient l'obligation de l'acheminer sur le Havre, Bordeaux ou Marseille.

Des mesures énergiques furent prises également dans la plupart des ports pour améliorer les voies ferrées des quais, accroître les faisceaux de formation et de manœuvre, permettant le classement et le groupage des wagons pleins ou vides, créer aux bassins des débouchés nouveaux vers le réseau d'intérêt général. Nous avons eu l'occasion de signaler les travaux de Dunkerque, de Calais, de Gravelines, du Havre, de Rouen; d'autres furent faits à Dieppe et à Bordeaux. Les expéditions de matériel de guerre pour la Russie et la Roumanie entraînèrent d'importantes améliorations aux voies ferrées de Brest et de Lorient. Les expéditions pour l'armée d'Orient conduisirent à développer les moyens d'embarquement et de débarquement des ports méditerranéens, notamment de Marseille et de Toulon.

### **Réduction des trains de voyageurs.**

D'autre part, pour ménager le charbon, on diminue la vitesse des express et l'on réduit le nombre des trains de voyageurs. Le réseau de l'Etat donne le signal : il supprime, le 16 mars 1916, 3.870 kilomètres de parcours journaliers, puis, le 5 mai, 5.269, le 11 octobre, 8.454, enfin, le 24 décembre, 1.655, soit, en tout, 19.248 kilomètres. Cette mesure fut étendue aux autres réseaux à partir du mois de septembre 1916. Bref, sur le P.-L.-M., le parcours des trains de voyageurs et mixtes qui, en 1913, était de 56 millions de kilomètres, qui, en 1917, dépassait encore 26 millions, tombe, en 1918, à un peu moins de 23 millions, tandis que, pour les trains militaires, le chiffre monte de 6.891.727 en 1917 à 14.916.540 en 1918. Pour le P.-O., le parcours kilométrique quotidien des trains de voyageurs était de 108.802 kilomètres le 1<sup>er</sup> janvier 1914, de 51.276 un an après; le 1<sup>er</sup> janvier 1916, il remonte à 59.002, chiffre qui se maintient à peu près durant toute l'année; mais le 20 février, il tombe à 45.104, le 5 mars à 43.012, pour s'abaisser le 15 janvier 1918 à 42.271, soit 39 % des parcours au 1<sup>er</sup> janvier 1914.

### **Autres mesures.**

Ajoutons toute une série de règlements édictés par le ministre des Travaux publics pour fixer l'ordre d'exécution des transports en tenant compte de l'inté-

rêt général qui s'attachait à leur exécution; pour procéder, suivant des programmes, à une meilleure répartition entre les diverses parties de la France des denrées, matières ou matériaux absolument indispensables à la vie nationale, blé, farine, pommes de terre, sucre, graines de semence, engrais, combustibles, essence, pétrole; enfin pour fixer un ordre de priorité dans l'acceptation des expéditions d'un caractère purement commercial ne rentrant pas dans la catégorie précédente.

On réduisait ainsi la durée des transports; par suite, on assurait une évolution plus rapide, partant, un meilleur rendement du matériel.

### 3° *Accroître le débit des réseaux.*

La question du personnel n'était pas non plus négligée. Dès 1916 on avait rendu aux réseaux presque tous les affectés spéciaux appelés en août 1914 (17.000 sur 19.347); on avait mis à leur disposition, en spécialistes ou manœuvres de la Territoriale ou de sa réserve, un effectif qui, au 1<sup>er</sup> janvier 1918, s'élevait à 12.387 hommes, plus 6.421 travailleurs coloniaux et étrangers, sans compter 9.760 prisonniers de guerre. Les réseaux avaient embauché 10.000 femmes, avaient fait appel à leurs retraités. Grâce à toutes ces mesures, le total du personnel utilisé sur les réseaux, qui comprenait 357.025 unités au 1<sup>er</sup> août 1914 et qui était tombé à 327.222 au mois de janvier 1915, s'était relevé, au 31 décembre 1917, à 345.294. Il n'existe donc plus, sur les chiffres du 1<sup>er</sup> août 1914, qu'un déficit numérique de 11.731 unités. Mais il faut remarquer que les 67.228 employés de remplacement, qui représentent le cinquième de l'effectif total, offrent une main-d'œuvre de qualité médiocre et de rendement très inférieur à celui des cheminots de métier, dont le nombre est réduit d'un sixième environ (278.060 au lieu de 332.695). Encore ce personnel ne suffisait-il pas puisque, le 15 février 1918, le général commandant en chef demandait que les Etats-Unis envoient huit régiments d'exploitation en plus des onze actuellement en France, assurer l'exploitation des lignes voisines du front.

**Gares.** D'autre part, pour seconder les efforts du personnel, il convenait d'activer et de faciliter la rotation du matériel en développant un certain nombre de gares qui suffisaient à peine en temps de paix. Comme les réseaux ne disposaient pas de main-d'œuvre nécessaire, l'autorité militaire, par prélèvement sur les unités des armées, leur prêta le concours de sept compagnies territo-

riales de sapeurs de chemins de fer, de huit compagnies auxiliaires de travailleurs de chemins de fer et d'un certain nombre de groupes de prisonniers de guerre chacun de cent hommes.

On arriva ainsi à terminer assez rapidement des travaux considérables. Un premier groupe comprend les gares de transit entre le réseau de l'intérieur et celui des armées, développées pour éviter, dans toute la mesure du possible, la répercussion des opérations; citons notamment Sotteville, Villeneuve-Triage, Sens, Saint-Florentin, Les Laumes, Nuits, Dôle, Besançon, surtout Dijon-Perrigny.

En ce qui concerne les gares de transit entre les réseaux eux-mêmes, le programme porte sur Pantin, Noisy-le-Sec, Moulins, Saincaize, Angers, Montargis, Saint-Pierre-des-Corps, Les Aubrais.

Enfin les gares de triage reçoivent un développement tout particulier sur l'Etat; par exemple, on y agrandit, à peu près dans l'ordre chronologique, Caen, Vernouillet, Chartres, Le Mans, La Bouillonneuse, près de Niort, Granville, Val-Notre-Dame, Mantes-Gassicourt, surtout Trappes, pour venir en aide à la gare de Versailles-Matelots, dont les aménagements ne répondaient plus aux besoins du trafic.

Ces travaux, joints à ceux de la zone des armées, offrent un tel développement que la réserve de rails, constituée en temps de paix, puis les commandes faites deviennent insuffisantes. On en arrive donc à déposer, sur les lignes de l'intérieur, 1.498 kilomètres de voie normale se décomposant ainsi : 1.026 de doubles voies remises à voie unique, 351 de voie unique, 121 de voies de garage.

**4° Augmentation du matériel.** Pour combler le déficit en matériel roulant, les moyens ne sont pas aussi simples ni aussi expéditifs.

On s'adressa d'abord à la Grande-Bretagne qui fournit, en 1916, une aide importante, mais tardive et insuffisante pour tous les transports de ravitaillement de ses armées, à fortiori pour celui des grandes unités.

Le gouvernement suisse envoyait chaque jour une partie des véhicules destinés au transport des céréales achetées par lui à l'étranger et dont nous nous étions engagés à assurer l'acheminement.

Enfin des commandes de wagons étaient faites. Au moment de la mobilisation, les divers réseaux en avaient 14.540 en commande. Malheureusement, la plus grande partie devait être fabriquée en Allemagne, en Autriche, en Italie, en Belgique et dans le Nord de la

France, de sorte que, au 1<sup>er</sup> janvier 1916, 2.692 seulement étaient en service.

Aussi, dès le commencement de mai 1915, le G. Q. G. signalait-il au ministre qu'une première commande de 8.000 wagons s'imposait immédiatement et devrait être suivie d'autres commandes.

Mais il fallait, au préalable, que le ministre des Travaux publics, les Compagnies et le ministre des Finances fussent d'accord sur le principe, sur les quantités à commander, sur les conditions de la participation de l'Etat dans la dépense et, en raison d'une politique financière d'une excessive prudence, cette première demande n'eut pour résultat qu'une commande par les chemins de fer de l'Etat de 3.200 wagons, autorisée le 13 juillet 1915, commande portée ensuite à 4.600 wagons, sans participation financière de la guerre.

Le 20 août 1915, le 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-major de l'Armée insiste auprès du ministre pour la mise en commande aussi prompte que possible d'un nombre important de wagons.

Saisi par celui-ci le 6 septembre, le ministre des Travaux publics engage de nouveaux pourparlers avec les réseaux.

Le 25 et le 26 septembre, le ministre de la Guerre renouvelle et accentue ses instances.

Dix mille wagons sont enfin commandés, avec participation de l'Etat. A cette première commande d'autres succédèrent. Mais comme elles avaient dû, elles aussi, être passées à l'étranger, une partie seulement en fut livrée.

### **Résumé et conclusions.**

Bref, étant donné l'augmentation du tonnage à transporter, pour 358.343 wagons au 1<sup>er</sup> août 1914, il en aurait fallu 457.426 au 1<sup>er</sup> janvier 1918. On disposait de 393.331 seulement, dont 35.435 wagons anglais. Aux 12.361 machines du 1<sup>er</sup> août 1914 auraient dû correspondre 15.642. On n'en avait que 15.508, dont 1.035 fournies par la Grande-Bretagne pour ses armées; encore 600 étaient-elles des machines belges de faible puissance. Les 357.025 agents du 1<sup>er</sup> août 1914 auraient dû être 402.808 le 1<sup>er</sup> janvier 1918; on n'en comptait que 345.294, dont 67.228 auxiliaires de faible rendement. Et les agents ordinaires étaient fatigués aussi bien que le matériel!

En résumé, pour obtenir, dans ces conditions, le résultat auquel on est arrivé, il a fallu un effort d'organisation sérieux, un concours dévoué du personnel. Malheureusement, à partir de juillet 1918, l'effort d'organisation, comme on va le voir, sera trop souvent déjoué par l'événement.

---

## TROISIÈME PÉRIODE

# LA REPRISE DE LA GUERRE DE MOUVEMENT

---

## CHAPITRE XIV

### LA GRANDE OFFENSIVE ALLIÉE

Période d'attente et de prévision. — La contre-offensive victorieuse. — Travaux et T. C. O.  
Répercussion sur les transports commerciaux.

#### *Préparation de la contre-offensive.*

C'est le 18 juillet que la contre-offensive victorieuse est inaugurée par l'attaque de l'armée Mangin. Mais, dès le 1<sup>er</sup> juin, le général Foch la prépare, tout en prescrivant les mesures nécessaires pour que l'offensive attendue de l'ennemi, où qu'elle se produise, soit arrêtée, ou tout au moins pour que son succès nous coûte le moins cher possible.

C'est dire que les T. C. O. sont très nombreux encore durant cette période.

Des troupes continuent à venir se masser en avant de Paris, dans la direction du Nord, et surtout dans la direction de l'Est. Sont amenées au nord de Paris, quatre divisions françaises, trois venant de l'Est, une amenée des Flandres, et deux anglaises. L'effectif de nos troupes dans la région de Dunkerque est désormais si réduit que, le 25 juillet, la régulatrice de Calais sera composée du personnel strictement indispensable.

En réserve se placent sept divisions, une, la 5<sup>e</sup> à Conty, Loeuilly, Prouzel, trois dans le Beauvaisis, la 14<sup>e</sup> amenée des Flandres, la 10<sup>e</sup> et la 9<sup>e</sup> venant du territoire de Belfort, trois dans la région de

Méru-Persan-Beaumont, où elles arrivent, la 70<sup>e</sup> des Vosges, la 166<sup>e</sup> de Blainville, Lunéville et la 108<sup>e</sup> de Saint-Omer, la 14<sup>e</sup> dans la première quinzaine de juin, les 5<sup>e</sup>, 70<sup>e</sup> et 166<sup>e</sup> dans la deuxième quinzaine, le reste en juillet.

Pour remplacer les divisions françaises appelées des Flandres, y sont envoyés les restes des divisions anglaises refoulées au Chemin des Dames, plus, en juillet, deux divisions anglaises (30<sup>e</sup> et 35<sup>e</sup>) et une américaine (27<sup>e</sup>), prises en Picardie ou en Artois. En outre, à partir du 24 juin, débarquent, à Serqueux, 18.000 hommes de troupes britanniques arrivant de Tarente par Vintimille.

En Champagne sont transportées, dans la région Trilport, trois divisions américaines, 4<sup>e</sup> venant de Montreuil et Hesdin, 28<sup>e</sup> embarquée dans la région de Hesdin-Wavrans (première quinzaine de juin), 26<sup>e</sup> amenée de Toul, Foug, Pagny (juillet). En seconde ligne nous trouvons notre 27<sup>e</sup> division, venue des Flandres, dans la région de Coulommiers (fin juin) et deux divisions anglaises, prises en Artois, la 62<sup>e</sup> et la 51<sup>e</sup> (13 juillet); elles devaient être dirigées, l'une vers Revigny, l'autre vers la région Mailly-Sommesous, mais, en raison des événements, elles reçoivent contre-ordre; la destination de la première devient Arcis-sur-Aube, Mailly, Sommesous, de l'autre, la région de Nogent-sur-Seine.

D'autre part, à Châlons et à l'est de cette ville, arrivent coup sur coup quinze divisions, dont une américaine, auxquelles les ordres ont été donnés à partir du 7 juin. Plusieurs ont vu leur destination changée en cours de route, telle la 46<sup>e</sup>, venant des Flandres, et dont les points de débarquement primitifs devaient être Marles, Coulommiers, La Ferté-Gaucher, Sézanne, les 71<sup>e</sup> et 72<sup>e</sup>, venant également des Flandres et acheminées d'abord sur Formerie, enfin la 14<sup>e</sup>, embarquée en Picardie pour la région de Romilly-sur-Seine.

A ces mesures se rattache la décision par laquelle le 15 juillet, une régulatrice recommence à fonctionner à Troyes.

Pour permettre à certaines divisions françaises d'entrer dans la bataille, quatre divisions américaines, jusque-là en réserve, sont mises en secteur; elles sont transportées : la 35<sup>e</sup> de Montérolier-Buchy vers la région Girancourt-Dounoux (7 juin); la 77<sup>e</sup> de la Picardie et des Flandres vers Thaon, Chatel, Charmes (8 juin); la 82<sup>e</sup> de Feuquières, Woincourt et Eu, vers la région Foug-Toul (13 juin), enfin l'infanterie de la 29<sup>e</sup>, de la région de Chalindrey vers le territoire de Belfort (16 juillet).

Ces transports représentent sur l'Est un mouvement de 318 trains par jour en juin, de 352 en juillet. Pour apprécier la valeur de

ces chiffres, il faut se rappeler que la ligne Paris-Avrincourt est inutilisable entre Château-Thierry et Epernay, ce qui a pour résultat d'allonger les trajets, puisque les courants sont obligés d'emprunter soit la ligne Sézanne-Sommesous, soit les lignes Paris-Belfort et Troyes-Châlons, soit enfin la ligne Paris-Dijon, prolongée par les lignes Sens-Troyes ou Saint-Florentin-Troyes.

**Renforcement des armées Mangin et Degoutte.**

Le 15 juillet, les Allemands attaquent en Champagne le front des armées Berthelot et Gouraud; le 17, leur offensive est brisée. Aussi va-t-on voir le général Foch puiser, entre au-

tres, dans les troupes de la IV<sup>e</sup> armée pour nourrir les attaques dont il va prendre à son tour l'initiative.

C'est d'abord celle que, dans le Tardenois, du 18 juillet au 4 août, mènent les armées Mangin (X<sup>e</sup>) et Degoutte (VI<sup>e</sup>), auxquelles sont envoyées en renfort, dans la deuxième quinzaine de juillet, cinq divisions françaises, 63<sup>e</sup>, venant de la région de Sainte-Menehould; 12<sup>e</sup>, prise à Einvaux, Bayon, Gerbévillers; 62<sup>e</sup> embarquée à Bruyères et environs; 17<sup>e</sup> embarquée à Bar-le-Duc; enfin 68<sup>e</sup>, partie de Villers-Daucourt et Givry-en-Argonne.

Il s'y ajoute trois divisions américaines, 32<sup>e</sup> venant du territoire de Belfort, 42<sup>e</sup> enlevée à la IV<sup>e</sup> armée (Saint-Hilaire, Châlons, Coolus, Vitry-la-Ville), et, au commencement d'août, 77<sup>e</sup> qui s'embarque dans la région Blainville-Charmes vers la région Coulommiers. Naturellement ces transports se font encore par itinéraires détournés.

**Constitution du groupe d'armées du maréchal Haig.**

La grande ligne Paris-Avrincourt dégagée, le maréchal Foch se préoccupe de libérer l'artère Paris-Amiens. A cet effet, il met sous les ordres du maréchal Dou-

glas Haig la 1<sup>re</sup> armée française (Debeney), qui, avec l'armée anglaise Rawlinson, attaquera d'Albert jusqu'au sud de Montdidier. Et voici que, du 25 juillet au 10 août, nous voyons affluer, dans la région Saleux-Bacouel, des troupes britanniques, venant soit d'Artois (2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> divisions canadiennes), soit des Flandres (1<sup>re</sup> division australienne et 22<sup>e</sup> division anglaise), tandis que nos 47<sup>e</sup> et 56<sup>e</sup> divisions débarquent sur la ligne Beauvais-Amiens.

Comme, d'ailleurs, il ne faut pas dégarnir l'Artois et les Flandres, d'autant que cette portion du front s'ébranlera comme les autres, le haut commandement y dirige successivement cinq divisions britanniques, 8<sup>e</sup>, embarquée à Eu, Woincourt, et Feuquières

(juillet), puis au commencement d'août, les 62<sup>e</sup> et 51<sup>e</sup>, ramenées de Champagne, enfin les 15<sup>e</sup> et 34<sup>e</sup>, alors dans la région de Clermont-Ormay. En même temps s'opère le groupement des unités anglaises.

**Groupement des forces américaines.**

De même se forme dans l'Est la 1<sup>re</sup> armée américaine. La 1<sup>re</sup> D. I. U. S. est transportée en 53 trains de la région Ormay à Toul (27-31 juillet); la 2<sup>e</sup>, en 50 trains, du même point vers Nancy, Jarville, Bayon (30 juillet-3 août); la 26<sup>e</sup>, en 60 trains, de la région Château-Thierry est envoyée au repos vers la région Châtillon-sur-Seine et Bar-sur-Seine (12-15 août); c'est la première unité transportée de nouveau par la ligne Paris-Avrincourt.

Puis, dans la deuxième quinzaine du mois, elles sont suivies par les 3<sup>e</sup>, 90<sup>e</sup>, 42<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 78<sup>e</sup>, 80<sup>e</sup>, 32<sup>e</sup> et 26<sup>e</sup> divisions venant de tous les points du front, entre Dunkerque et Epernay.

C'est aussi l'époque où les unités d'artillerie américaine à l'instruction sont envoyées nombreuses au front : de Vannes, les 53<sup>e</sup> et 153<sup>e</sup> brigades; de Coëtquidan, les 60<sup>e</sup> et 55<sup>e</sup>; du Valdahon, la 58<sup>e</sup>.

Dans le voisinage des troupes américaines se placent plusieurs divisions françaises, venant soit du Beauvaisis, soit de la région Clermont-d'Oise, soit surtout de la Marne.

**Renforcement de la III<sup>e</sup> armée.**

Elles remplacent un certain nombre de divisions reposées prises à l'armée Gouraud et envoyées à la III<sup>e</sup> armée, qui, le 10 août, va seconder l'attaque de la I<sup>re</sup>, ce sont les 25<sup>e</sup>, 127<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> divisions (deuxième quinzaine de juillet), 132<sup>e</sup>, 46<sup>e</sup>, 64<sup>e</sup> et 59<sup>e</sup> (première quinzaine d'août), 36<sup>e</sup> (fin d'août). Seule vient d'une autre région la 2<sup>e</sup> division marocaine qui s'embarque à Toul, Foug, Maron et Dongermain. Presque tous les débarquements se font dans la région Verberie - Pont-Sainte-Maxence; exceptionnellement la 59<sup>e</sup> division débarque à la fois sur la ligne Compiègne et sur la ligne Clermont. Tous ces transports passent par Flamboin, Brie-Comte-Robert, Noisy-le-Sec, Chantilly et Creil.

**Offensive générale (août).**

Puis, comme, de l'Artois à la Champagne, toutes les parties du front bougent successivement, il faut envoyer sur les différents points les grandes unités nécessaires. Sur le front de l'Artois, arrivent

d'abord trois divisions anglaises et deux américaines venant l'une de Pernes-Camblain (1<sup>re</sup>), trois des Flandres (13<sup>e</sup> anglaise, 27<sup>e</sup> et 30<sup>e</sup> américaines), une de Picardie (4<sup>e</sup> canadienne); pour la première fois, on retrouve le nom d'Arras dans la liste des gares de débarquement. Quinze jours après, sont envoyées sur ce front la 66<sup>e</sup> britannique venant de Formerie et de Serqueux, les 74<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup>, prises en Picardie, enfin, au début d'octobre, la 61<sup>e</sup> embarquée à Berguette, Thiennes, Steenbecque.

L'offensive menée sur l'Ancre est alimentée par les Flandres (74<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 46<sup>e</sup> divisions britanniques), l'Artois (1<sup>re</sup> française) et les réserves de Normandie (50<sup>e</sup> française). En arrière, à Pont-Remy, Abbeville, Saint-Riquier débarquent neuf bataillons anglais arrivant d'Italie par Modane et Vintimille. Tous ces mouvements se placent dans la première quinzaine de septembre.

**La voie de 0<sup>m</sup> 60.** A mesure que l'ennemi se replie, la voie ferrée s'efforce de le suivre, secondée par la voie de 0 m. 60. Sur notre front, derrière les I<sup>re</sup>, X<sup>e</sup>, V<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> armées, celle-ci réussit à accompagner la progression des troupes à raison de 1.500 à 2.000 mètres par jour; on posa ainsi plus de 300 kilomètres. Elle contribue, de concert avec les auto-camions, à assurer le ravitaillement de ces armées en prolongeant les voies ferrées, pendant le laps de temps nécessaire à leur remise en état. Par exemple, la ligne Montdidier-Ham, qui atteint Roye le 30 août, et Ham le 20 septembre, commence ses transports importants le 30 août avec 187 tonnes. Le 7 septembre, ils atteignaient 861 tonnes; du 8 au 22, ils oscillèrent entre 200 et 1.570, le maximum étant obtenu le 21 septembre. Les distances parcourues s'élevèrent jusqu'à 40 kilomètres.

**Offensive générale (septembre). Champagne et Lorraine.**

Aux armées qui marchent vers la Vesle, puis vers Laon, sont destinées quatre divisions françaises, plus le 2<sup>e</sup> Corps italien, transporté de la région Revigny dans la région Château-Thierry, pendant la première quinzaine de septembre.

Plus à l'Est continuent à se grouper les troupes qui attaqueront vers Saint-Mihiel le 6 septembre, en Argonne le 26, sur la Suippe le 30. Ce sont dix divisions françaises et onze divisions américaines, auxquelles les camps de Meucon, de Coëtquidan, de Souge et du Courneau continuent à envoyer de nouvelles brigades d'artillerie.

En prévision de l'offensive de Saint-Mihiel, le 20 août, le com-



**Pression sur tous  
les points.**

Le 19 octobre commence la pression générale, qui, le 5 novembre, déterminera la retraite générale allemande. Quelques divisions françaises, anglaises et américaines font l'objet de transports vers les différentes armées.

En Flandre, par exemple, sont envoyées les 91<sup>e</sup> et 57<sup>e</sup> D. I. U. S., qui, parties de la région de Revigny, sont acheminées vers la région d'Ypres, la première par Châlons, Pantin et Creil, la seconde par Neufchâteau, Bricon, Troyes, Noisy-le-Sec et Creil.

L'armée anglaise qui opère dans le Cambrésis reçoit, au commencement d'octobre une division australienne, au commencement de novembre une division britannique.

Dans la région Tincourt-Boucly-Roisel débarquent quatre divisions, deux britanniques vers le 20 octobre, une canadienne et une australienne à la veille de l'armistice; trois viennent de la région Amiens-Corbie, une de Strazeele et Bailleul.

Notre III<sup>e</sup> armée se renforce de la 168<sup>e</sup> D. I. venant de la région d'Epernay, de la 51<sup>e</sup>, embarquée à Montbéliard, Héricourt, Beaucourt et Morvillars, et de la 19<sup>e</sup>, au repos dans la région de Bruyère (10-25 octobre).

Au front Champagne-Argonne sont destinées deux divisions américaines, 6<sup>e</sup> et 81<sup>e</sup>, qui viennent toutes deux de la même région, l'une de Bussang-Remiremont, l'autre de Charmes (fin octobre).

La 88<sup>e</sup> D. I. U. S., alors dans le territoire de Belfort, reçoit le 5 novembre l'ordre de rejoindre l'armée qui opère sur Metz.

Enfin, à partir du 1<sup>er</sup> novembre, arrivent par voie ferrée, pour renforcer le groupe d'Armées Castelnau, cinq divisions, 127<sup>e</sup>, de Vic-sur-Aisne à Charmes, Châtel, Thaon, 3<sup>e</sup> coloniale de la région Epernay à Chaligny, Maron et Ludres, 56<sup>e</sup> de la région Chaulnes dans celle de Vittel, 53<sup>e</sup> et 87<sup>e</sup> de Mourmelon et Saint-Hilaire, l'une dans la région de Vittel, l'autre dans celle de Darney.

D'ailleurs, de nombreuses divisions ont été mises en réserve depuis le 1<sup>er</sup> septembre, quinze françaises (dont neuf depuis le 1<sup>er</sup> octobre), trois anglaises (dont deux depuis le 1<sup>er</sup> octobre), quatre américaines (dont deux depuis le 1<sup>er</sup> octobre) et une polonaise (en septembre).

Comme dans la période précédente, des brigades d'artillerie américaine arrivent de la Courtine, du Valdahon, de Coëtquidan, de Vannes.

**Effort sur le réseau  
des armées.**

On ne s'étonnera pas que, dans ces conditions, pendant les mois qui nous occupent, le trafic journalier ait atteint sur le réseau de l'Est 560 trains par jour, représentant un parcours de 44.000 kilomètres.

Or l'allongement du parcours, la charge résultant du ravitaillement des armées et des travaux de reconstitution, les difficultés de ravitaillement en charbon, limitent, en septembre, les possibilités de transport de grandes unités par vingt-quatre heures à 66 trains, soit un courant de vingt-quatre de long parcours, un courant de vingt-quatre de moyen parcours, un de dix-huit de petit parcours.

Ces chiffres doivent encore être réduits au moment de la progression des armées et, par note du 2 novembre 1918, ces possibilités de transport sur l'Est sont limitées à 30 trains par jour.

**Effort des réseaux  
de l'intérieur.**

Les réseaux de l'intérieur supportent, eux aussi, une charge considérable. Sans parler des transports de ravitaillement, des renforts, des évacuations, des trains de permissionnaires, le programme comprend l'envoi de canons en grande masse, d'avions, de chars d'assaut, de baraques pour cantonnements d'hiver, d'effets chauds pour la troupe, de fourrages, de vins pour les stations-magasins. Aussi bien le nombre des établissements militaires reliés à la voie ferrée a-t-il encore augmenté.

Certains réseaux supportent des charges spéciales, le Nord et l'Etat, par exemple, du fait des armées anglaises, à destination desquelles ils reçoivent toujours une grande quantité de marchandises apportées par mer. De plus, avec l'avance, les trains de permissionnaires voient leurs trajets augmentés.

Sur l'Est, l'Etat, surtout le P.-O. et le P.-L.-M., porte le poids des transports américains, devenus plus denses, en raison de l'accroissement des effectifs et de leur entrée dans la bataille. Les sept grands ports de base expédiaient, en mai, 80.000 hommes et 120.000 tonnes de matériel, en juin 110.000 hommes et 120.000 tonnes. Pendant les mois suivants, ces chiffres vont s'élever jusqu'à 320.000 hommes et 230.000 tonnes en septembre, et même jusqu'à 240.000 hommes et 400.000 tonnes en octobre.

Par contre, c'est au P.-L.-M. qu'incombe surtout le transport des charbons italiens qui, malgré la collaboration de la voie de mer, retenait encore en Italie de 10 à 15.000 wagons français. Aussi, en juillet, demande-t-on au Comité du tonnage maritime d'envisager

la totalité du transport par mer, puis, sur son refus, le transport direct en Italie par bateaux des charbons jusque-là débarqués dans les ports de la Gironde et réexpédiés par voie de fer. Comme la solution tarde à intervenir, les importations de charbon en Italie par voie ferrée durent être suspendues au mois d'octobre pendant quelques jours.

**Mesures prises.** A la même époque, on réduit encore le nombre des trains de voyageurs et l'on cherche tous les moyens de remédier à la crise, chaque jour plus aiguë, du matériel roulant et du personnel, qui devaient exécuter tous les transports énumérés plus haut. A la crise du matériel, aucun remède immédiat, sinon d'activer les réparations. En ce qui concerne la main-d'œuvre, pour donner satisfaction aux besoins des réseaux, on avait prévu, en septembre, la récupération complète par eux de leurs agents encore mobilisés et l'affectation de 52.000 hommes destinés à faire des agents auxiliaires; finalement on leur envoya quelques soldats de la réserve de l'armée territoriale et quelques centaines d'agents. C'est dire que la situation générale des transports commerciaux ne s'améliore pas durant cette période, d'autant que les ressources mises à la disposition des réseaux ne suffisent même pas pour la réoccupation des lignes reconquises.

---



## CHAPITRE XV

### LA REMISE EN ÉTAT DES RÉSEAUX <sup>(1)</sup>

Les destructions des réseaux. — Leur remise en état.

(Voir croquis n° 19)

**Les destructions.** Dès le 27 juillet, la Commission de réseau du Nord met à l'étude l'utilisation éventuelle de la ligne Clermont-Amiens (travaux nécessaires, signaux, logement d'agents). Mais la progression du front ne commence à libérer les lignes occupées qu'à partir du 8 août sur le Nord, à partir de fin septembre sur l'Est.

Dans quelle situation retrouve-t-on le réseau libéré? Quelques chiffres le feront comprendre. Sont détruits ou endommagés 2.901 kilomètres de voies doubles ou uniques, dont 1.700 sur le Nord, soit le tiers de la longueur totale exploitée en 1913 sur ces deux réseaux. La longueur des voies simples hors de service est de 5.600 kilomètres, soit 3.300 sur le Nord et 2.300 sur l'Est. Il faut reconstruire 1.583 ponts, soit 819 pour le Nord et 364 pour l'Est, dont vingt-cinq ouvrages de 70 à 200 mètres de longueur sur l'Oise, l'Avre, l'Aisne, l'Ourcq, la Marne et la Meuse. Sont ruinés treize tunnels, dont dix sur l'Est. N'existent plus 590 gares, dont 338 sur le Nord, et 150 alimentations d'eau, dont 115 sur le Nord. On devra remplacer 3.180 kilomètres de lignes téléphoniques et télégraphiques, et amener 20.000 tonnes de matériaux, signaux et ouvrages métalliques autres que les ponts.

Au point de vue du fonctionnement du service de la traction et de l'entretien, la situation n'était pas meilleure.

« Les ateliers de construction et de réparations de machines, voitures et wagons d'Hellemmes (près de Lille, réseau du Nord) étaient

---

(1) Le plus grand nombre des renseignements contenus dans ce chapitre est tiré, soit des rapports de M. Claveille, soit des comptes rendus des réseaux, soit de l'ouvrage de M. Javary, soit de l'article de M. Pellarin.

abandonnés par les Allemands avec les bâtiments intacts, mais complètement vidés de leur outillage et de leurs approvisionnements, avec leurs voies d'accès détruites.

« Les ateliers de Tergnier et de Lens étaient annihilés, ceux d'Amiens et d'Épernay désorganisés complètement par l'évacuation de l'été 1918; les ateliers de Roye, qui avaient été réinstallés en 1917 pour la réparation des machines, étaient détruits; ceux de Mohon étaient très endommagés.

« Les dépôts de Lens, Orchies, Tergnier, Hazebrouck, Béthune, Tourcoing, Lille, Douai, Arras, Somain, Valenciennes, Cambrai, Busigny, Aulnoye, Hirson, Laon, Roye, Mohon, Amagne, Longuyon, Conflans, Audun-le-Roman, Longwy, Verdun, Reims étaient complètement ou partiellement détruits.

« En somme, non seulement les voies et les gares du Nord et de l'Est subissaient des dégâts extrêmement importants, mais encore les organes vitaux du chemin de fer (ateliers, dépôts) étaient mis, en grande partie, hors d'usage, au grand préjudice de l'entretien du matériel. »

Ainsi s'exprime M. Claveille, alors ministre des Travaux publics, dans son rapport du 8 février 1919 au Président de la République.

***Façon dont les destructions ont été opérées:***  
***1° Plate-forme.***

Plus impressionnant encore que le chiffre des dévastations est un coup d'œil sur la façon dont elles ont été opérées.

Sur certaines lignes jalonnant le front, la plate-forme a subi parfois des détériorations profondes, équivalant à un bouleversement complet, par suite de son utilisation pour l'aménagement d'abris longitudinaux et transversaux d'un développement total de plusieurs kilomètres, de tranchées, de réseaux de fils de fer.

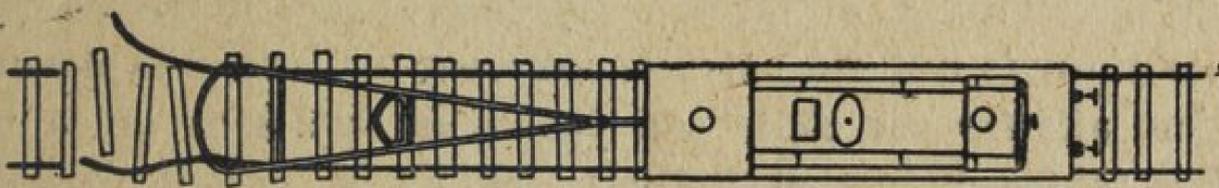
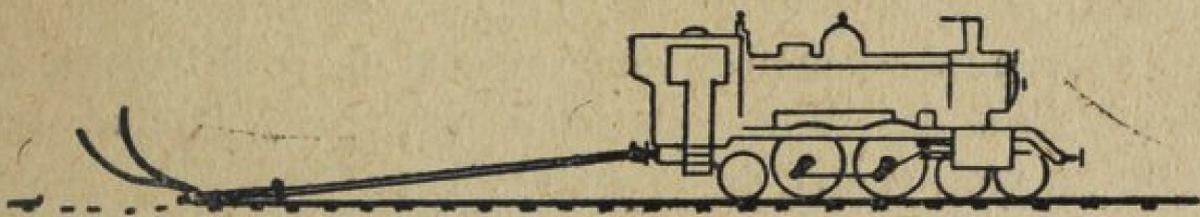
De même sur la ligne de Paris à Strasbourg au delà d'Emberménil et sur celle de Château-Salins, au delà de la Bouzule.

Sur la ligne de Reims à Laon, l'ennemi avait creusé des sapes considérables dans le remblai qui précède la gare de Loivre, côté Reims; pour dissimuler ces travaux aux avions, il avait porté les terres dans la tranchée qui suit cette gare, direction de Laon.

Ailleurs les détériorations des plate-formes sont dues soit à des explosions d'obus isolés, soit à des mines qui ont provoqué la formation d'entonnoirs de dix à vingt mètres de diamètre.

Sur certains points, les organisations défensives ont dispersé les matériaux entrant dans la composition des voies; ailleurs, parti-

culièrement sur l'Est, l'ennemi a déposé les voies elles-mêmes (100 kilomètres environ); mais les Allemands les ont surtout détruites sur des longueurs se chiffrant par des dizaines de kilomètres, soit en faisant sauter un joint sur deux, ce qui rend inutilisable une partie des rails et oblige à sectionner la partie restée bonne pour obtenir des longueurs utilisables, soit en arrachant les rails des traverses, au moyen de charrues traînées par des locomotives, qui mettent la voie dans un état tel qu'il faut commencer par déblayer complètement la plate-forme, puis poser une voie nouvelle dont tous les éléments doivent être apportés de l'arrière. Ce procédé, inauguré par l'ennemi lors du repli de 1917, a été employé surtout sur le Nord; sur l'Est on ne l'a relevé que pour quelques kilomètres, entre Amagne et Charleville.



Charrue pour la destruction des voies.

Il faut ajouter que, par le jeu des mines à explosions retardées, la destruction a continué encore plusieurs semaines et même plusieurs mois après l'armistice. Ces mines étaient d'ailleurs placées avec une science technique et un art de perversité inimaginables. M. Javary en apporte plusieurs exemples. Près de Roye, un pont de maçonnerie avait été purement et simplement coupé à la voûte par une explosion modeste. Un lieutenant du génie, défiant, tourne autour de l'ouvrage, voit de la terre fraîchement remuée dans le remblai aboutissant au pont, fait ouvrir un boyau et découvre une mine à retardement. Souvent, ces pièges étaient placés sur des voies de garage laissées intactes. Les Allemands savaient bien qu'on les utiliserait pour le dépôt des trains - parcs - cantonnements; ils espéraient bien le faire sauter avec la compagnie de sapeurs qui s'y logeait. De fait, l'un de ces trains a sauté, mais le personnel était au travail.

« Heureusement, ajoute M. Javary, une des clauses de l'armistice « comportait « la livraison par les Allemands de plans indiquant « l'emplacement de ces mines ». Ce sont ces documents qui nous « ont permis, notamment, de dégager la gare de Lille d'une série « de mines à retardement qu'ils avaient installées. Mais, volontai- « rement ou non, les documents qui nous ont été fournis ont été, « dans nombre de cas, si peu précis ou à si petite échelle, que « nous avons, je le répète, subi des explosions jusque dans les « premiers jours de 1919. »

### **2° Ponts, viaducs, tunnels.**

Pour les ponts, viaducs et tunnels, on fait la même constatation qu'en 1917; selon le mot de M. Javary « ils sont plus que détruits, il faudrait dire qu'ils sont balayés ».

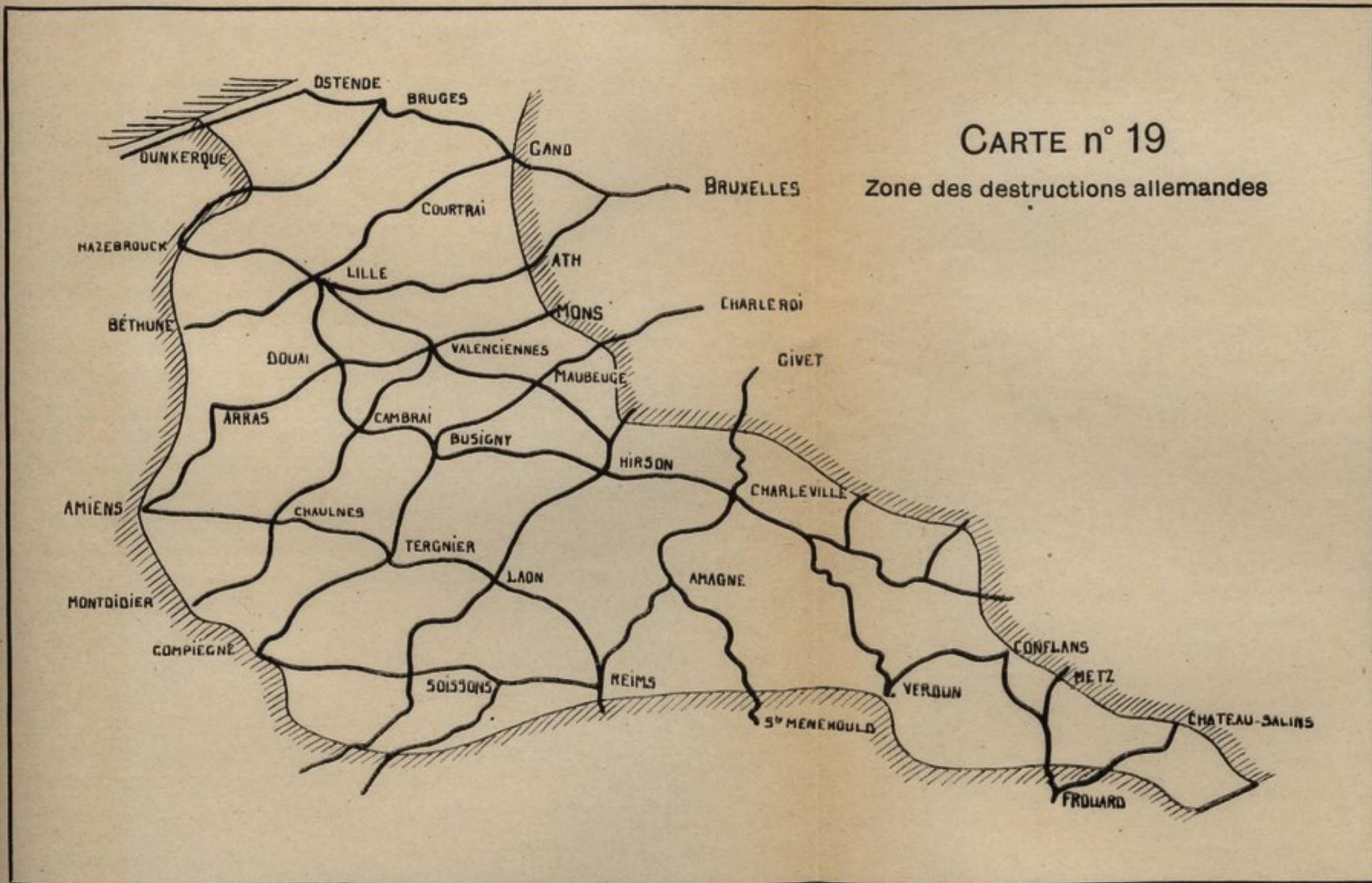
Tel ouvrage de 4 mètres sous remblai de 10 mètres de hauteur a été miné, dans des conditions telles que, pour rétablir le passage, il a fallu un pont Henry de 34 mètres de portée.

Les viaducs ne sont plus que des morceaux de décombres; les tabliers métalliques encombrant le lit des rivières. Dans certains cas, les Allemands ont précipité sur les décombres un certain nombre de locomotives, de façon à retarder encore le déblaiement.

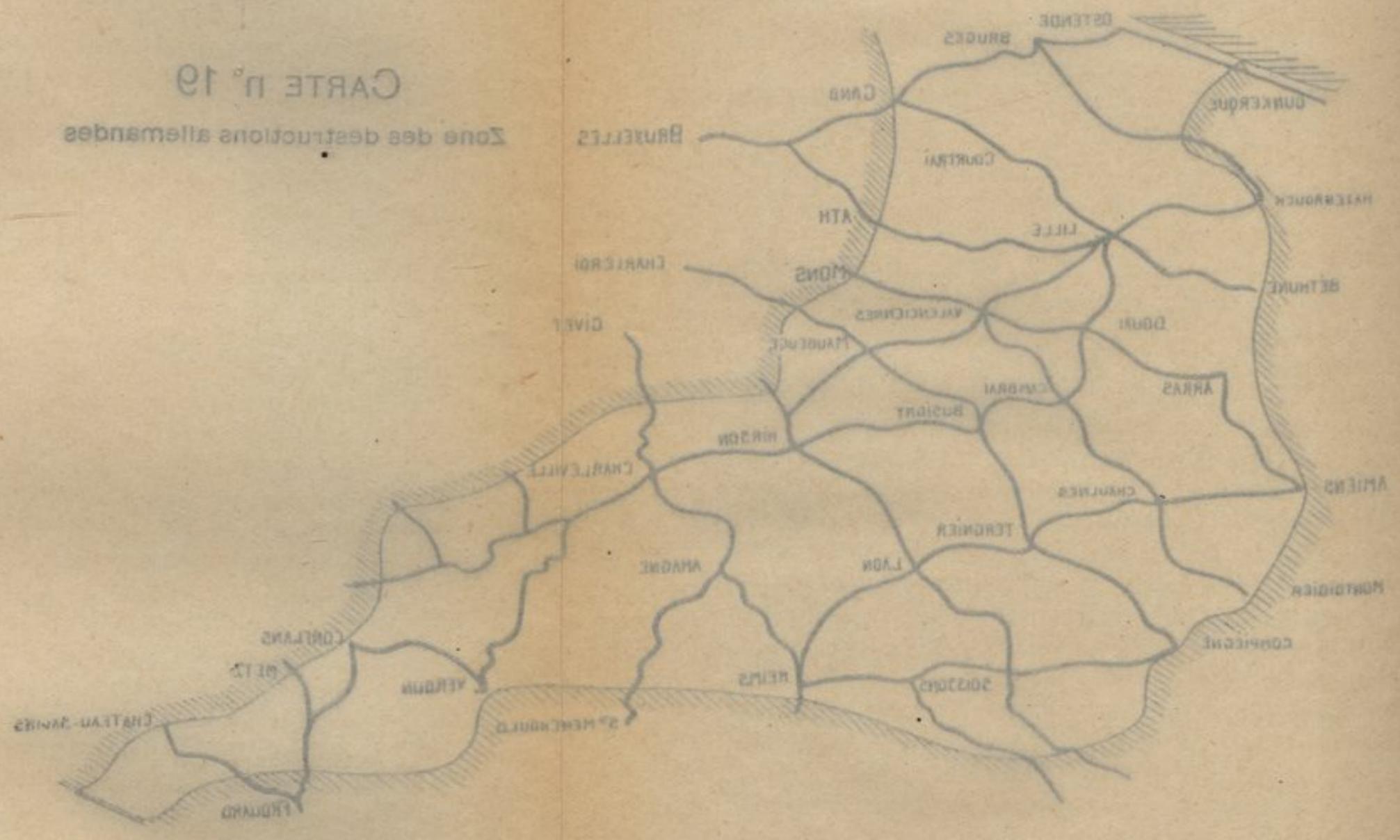
Les tunnels ont été détruits avec un tel luxe d'explosifs que le sol s'est affaissé sur toute son épaisseur au-dessus de la voûte. A Perthes (entre Reims et Rethel), les terres étaient ébranlées sur 25 mètres au-dessus des souterrains; il a fallu enlever aux deux têtes plus de 70.000 mètres cubes de déblais avant d'atteindre des parties de voûte à peu près en place. A Manre (entre Challerange et Somme-Py), quatorze puits de mine ont anéanti l'ouvrage; on a dû enlever 200.000 mètres cubes de déblais avant de pouvoir rétablir le passage au moyen d'une tranchée. Sont restés intacts 80 mètres seulement, le sixième de la longueur du tunnel. Dans certains souterrains, nous apprend M. Pellarin, on a retrouvé, entre les éboulements, des locomotives, et, dans celui de Manre, des cadavres de militaires surpris par les explosions et enterrés vivants. D'ailleurs ce souterrain, qui servait d'abri, était éclairé électriquement, chauffé à la vapeur et doté de bains.

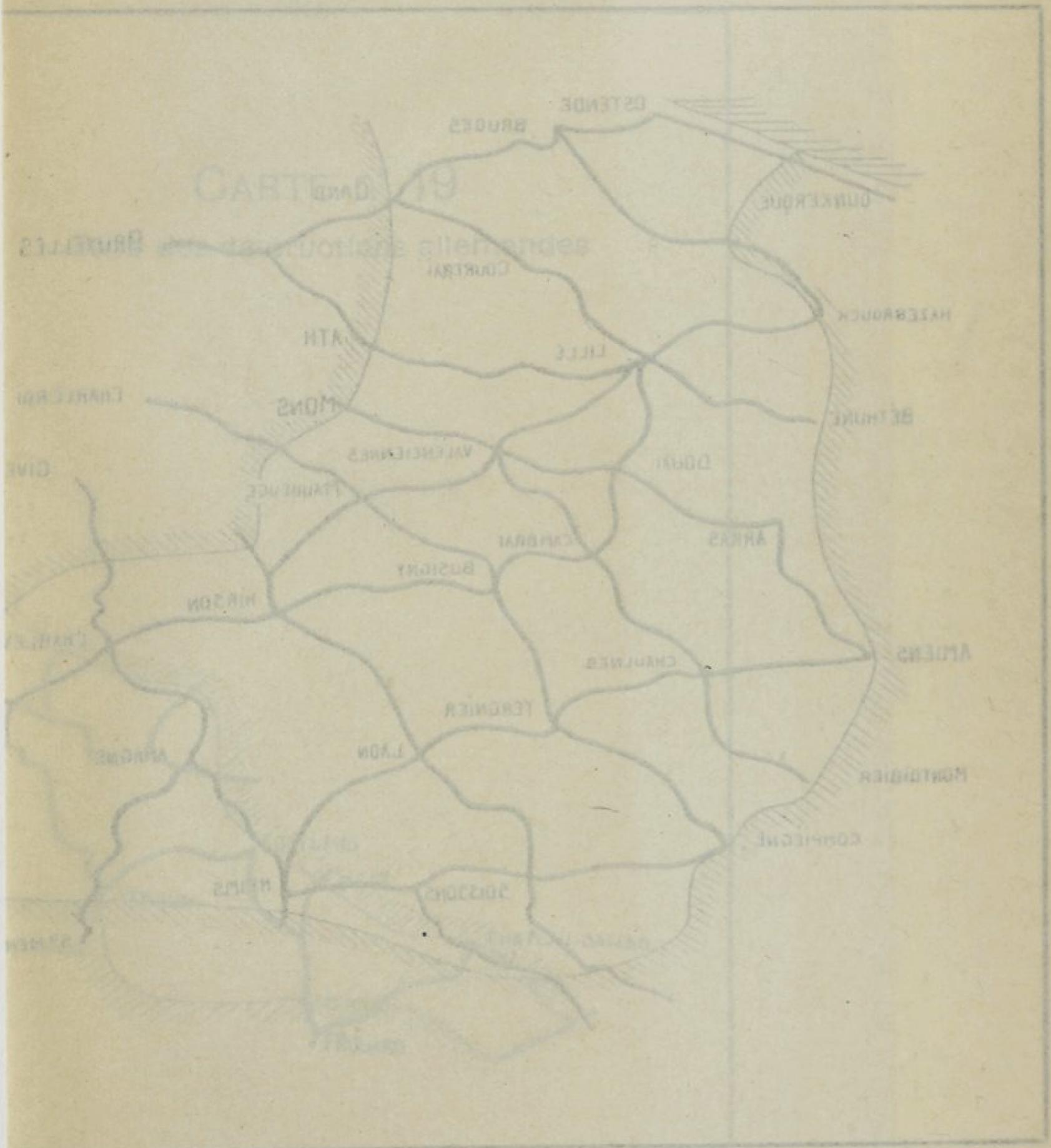
### **3° Appareils.**

« Les appareils, écrit M. Claveille dans son « rapport du 13 mars, ont été anéantis en presque « totalité dans toutes les gares de la zone considérée; les destruc- « tions atteignant l'aiguillage, le croisement, et, fréquemment, les



CARTE n° 19  
Zone des destructions allemandes





« rails de raccord, rendent les éléments mêmes des appareils complètement inutilisables pour une réparation ultérieure.

« Les alimentations d'eau ont été également détruites d'une façon presque complète dans toutes les parties non enterrées; les réservoirs métalliques ou en béton armé se sont effondrés sur les débris des tours en maçonnerie, atteignant du même coup toute la distribution; à de rares exceptions près, les grues hydrauliques ont disparu.

« La signalisation de toute la zone a disparu; l'ennemi a utilisé le matériel pour établir une signalisation de campagne conforme à ses errements et qu'il a d'ailleurs détruite en se retirant. Les postes d'enclenchements ont subi des destructions ou des transformations telles que, même dans la zone libérée après l'armistice, ils seront presque tous à reconstruire.

« Les lignes télégraphiques, dont l'importance avait été en beaucoup de points accrue par l'ennemi, ne forment plus que des masses informes de fils qui compliquent encore le travail de rétablissement des communications télégraphiques et téléphoniques. Les poteaux sont généralement restés debout avec leurs armatures, mais tous les fils de cuivre ont été remplacés systématiquement par du fer. »

Bref, toutes les installations du chemin de fer comprises entre la ligne extrême atteinte par l'ennemi en juillet 1918 et la ligne qui marque l'avance des troupes alliées le 11 novembre 1918, ont été dévastées, en majeure partie, de la façon systématique que nous venons de décrire.

**La remise en état :**  
**1° sapeurs de chemins de fer.**

Voilà en présence de quelle situation l'on se trouvait. Voici de quelle façon on a procédé à la remise en état des lignes récupérées, pour assurer, avec le concours des transports automobiles et de la voie de

0 m. 60, le ravitaillement des armées, et aussi des populations délivrées.

D'une façon générale, les travaux se divisent en deux phases : la première, confiée, sauf exception, aux sapeurs de chemins de fer des armées françaises et alliées, a pour but de rétablir la continuité du rail; dans la deuxième, qui est la phase de reconstruction proprement dite, ils sont remplacés par le service de la voie des réseaux et les entrepreneurs spécialistes.

Avec l'aide de travailleurs auxiliaires, bataillons territoriaux,

unités indigènes, prisonniers de guerre, les troupes de chemins de fer réparent les voies, combler les entonnoirs, franchissent l'emplacement des ouvrages détruits au moyen d'estacades ou de ponts provisoires (ponts Marcille ou Henry, poutres métalliques, paquets de rails), et, lorsque le rétablissement provisoire est impossible, contournent l'ouvrage par une déviation, comme celles de Saponay (près de Fère-en-Tardenois), de Perthes, de Rethel, de Warcq (près de Charleville).

Les sapeurs de chaque nation alliée réparent les lignes de la zone où opèrent leurs armées. C'est ainsi que les sapeurs français remirent en état des lignes belges et que les sapeurs anglais rétablirent environ 50 % des lignes du Nord. Les Américains se chargèrent de 100 kilomètres de voie simple en France (Verdun-Conflans et Lérouville-Sedan).

On se préoccupe d'atteindre le plus rapidement possible les points importants. Ainsi, pour arriver à Laon, au lieu de la voie directe, où la réparation du tunnel de Vauxaillon exige un long délai, on envisage, le 30 septembre, le passage soit par la ligne Appilly-Coucy amorcée en 1917, soit par la ligne de Crouy à Pontavert construite en 1917, et prolongée par le raccordement vers Saint-Erme établi par les Allemands. Dans le premier cas, on bouchera le canal; la ligne est en état jusqu'à Guny, et, une fois qu'elle sera rétablie jusqu'à Anizy, une dizaine de jours suffira pour arriver à Laon. La seconde voie est plus longue, mais n'offre pas d'ouvrages à réparer. Finalement l'on se décide pour la première solution et l'on est à Laon le 25 octobre. Saint-Quentin est abordé d'abord par Amiens, Flavy et Montescourt. Le 27 octobre 1918, le premier train de voyageurs arrive à Lille par Boulogne et Calais; mais c'est le 1<sup>er</sup> janvier 1919 seulement que la ligne normale est utilisée. De Busigny pour aller au Cateau, au lieu d'emprunter la ligne directe coupée au viaduc de Saint-Benin, les trains se détournent par la ligne de Busigny à Hirson, qu'ils abandonnent en avant de Wassigny pour suivre un raccordement rejoignant la ligne de Wassigny au Cateau, et finalement arrivent au Cateau par Saint-Souplet.

Dès que la compagnie d'avant-garde a rétabli la continuité du rail sur une voie de fortune, d'autres organismes arrivent; suivant le cas, on choisit tantôt une compagnie de spécialistes, quand il s'agit par exemple d'estacades en charpentes, tantôt les compagnies du génie sans spécialité pour la simple pose de voie courante, tantôt les groupements spéciaux du réseau pour les gares à improviser.

Les effectifs, auxiliaires compris, atteignent 100.000 hommes.

Le matériel de voie provient des stockages militaires de Chambly et Le Ployron sur le Nord, Dienville sur l'Est, Mantes sur l'Etat; les bois et les ferrures pour estacades sont expédiés de Romilly, où un approvisionnement est entretenu depuis le début de la campagne sur la base des quantités nécessaires pour 2.000 mètres d'estacades et reconstitué au fur et à mesure à ce taux par les envois des centres de bois de Besançon et Lons-le-Saulnier.

Toutefois les ressources en appareils et en voies courantes auraient été insuffisantes, et il fallut recourir à la dépose des installations devenues inutiles, telles que les lignes Loxéville-Pierrefitte, Souilly - Courouvre, Melette - Somme-Vesle, Juvigny - Ambonnay, Gizaucourt-Chatrices et de nombreuses extensions de gares.

Dès que le rail est rétabli, on se préoccupe d'abord de l'utiliser pour les besoins du ravitaillement des armées. Par exemple, l'équipement de la ligne Jussy-Saint-Quentin est réalisé en vue de l'aménagement des chantiers suivants : à Montescourt, un chantier de munitions; à Essigny-le-Grand, un chantier banal; à Saint-Quentin, un quai pour déchargement de blessés, deux chantiers de vivres, un chantier de matériel du génie, un chantier de macadam.

Puis, au fur et à mesure du rétablissement de bâtiments provisoires, on remet en marche quelques trains commerciaux, indispensables pour ces régions privées de tout.

Enfin voici le dernier stade, assez longtemps après l'ouverture de la gare au service commercial : le rail atteint Saint-Quentin le 17 octobre et c'est le 28 novembre seulement que le premier train de voyageurs entre à Saint-Quentin.

**2° Réseaux.** Les éléments militaires se réduisent par la démobilisation et certains d'entre eux sont nécessaires sur le Rhin; aussi les réseaux sont-ils peu à peu réduits à leurs seules ressources.

Toutefois les armées leur donnent leur concours le plus longtemps possible, notamment pour le rétablissement provisoire des ouvrages. Ce sont les Canadiens qui, par des estacades en bois, ont remplacé, à la place même où ils avaient été détruits, les sept ponts de la Sambre entre Aulnoye et Charleroi. Quand il s'est agi de rétablir les ouvrages définitifs, ce sont des ponts militaires lancés par le 5<sup>e</sup> génie à côté des estacades qui ont permis d'assurer le passage des trains pendant les travaux. Ce sont également des ponts

militaires qui ont été jetés sur l'Aisne à Villeneuve ou sur la Scarpe canalisée au nord de Douai.

Outre les reconstructions définitives, le réseau est chargé de tous les travaux sur certaines lignes où le rétablissement de la continuité du rail, jugé sans intérêt militaire ou d'une réalisation trop difficile, n'a pas été exécuté par les sapeurs (lignes de Bazancourt à Challerange et de Challerange à Apremont); enfin il attaque la réparation des grands ouvrages en des points où les sapeurs n'ont pas encore pu parvenir avec le rail (région de Liart et Vallée de la Meuse au nord de Charleville). Ces travaux, principalement ceux des lignes non encore desservies par le rail, ont nécessité de très gros transports sur route de personnel, de matériel, de matériaux et d'outillage.

Comme les réseaux mettent vingt-trois mille ouvriers (Nord) et vingt mille (Est) sur leurs chantiers de travaux, la réfection des voies avance assez rapidement; alors que la longueur des lignes détruites ou endommagées était de 2.901 kilomètres, la circulation était rétablie, le 1<sup>er</sup> février 1919, sur 2.155 kilomètres, soit 75 % de la longueur.

**Résultats.** Au 1<sup>er</sup> avril 1919, le réseau du Nord était soudé avec le réseau belge à tous les points de transit, mais ne pouvait communiquer avec le réseau de l'Est, ni par Laon-Reims, ni par Liart, ni par Hirson. Le réseau de l'Est était relié à tous les transits avec les réseaux d'Alsace-Lorraine et du Luxembourg, mais avec le réseau belge il ne communiquait que par Mont-Saint-Martin, Ecouvieux et Muno, la ligne de Givet n'étant pas rétablie.

Naturellement la réfection des ouvrages d'art ne marcha point du même pas. Par exemple, sur plus de 600 ponts sous rails, rétablis provisoirement par le réseau du Nord dès le commencement de 1919, 475 seulement, en avril 1920, étaient refaits définitivement, 80 en voie d'achèvement, les autres ne devant être terminés qu'au cours de l'année. A la même date, l'Est, sur dix souterrains détruits, en avait remplacé un par une tranchée et remis quatre en service; deux furent achevés en mai, les trois autres (Montmédy, Vachemont, près de Longuyon et Manre) avant la fin de 1920.

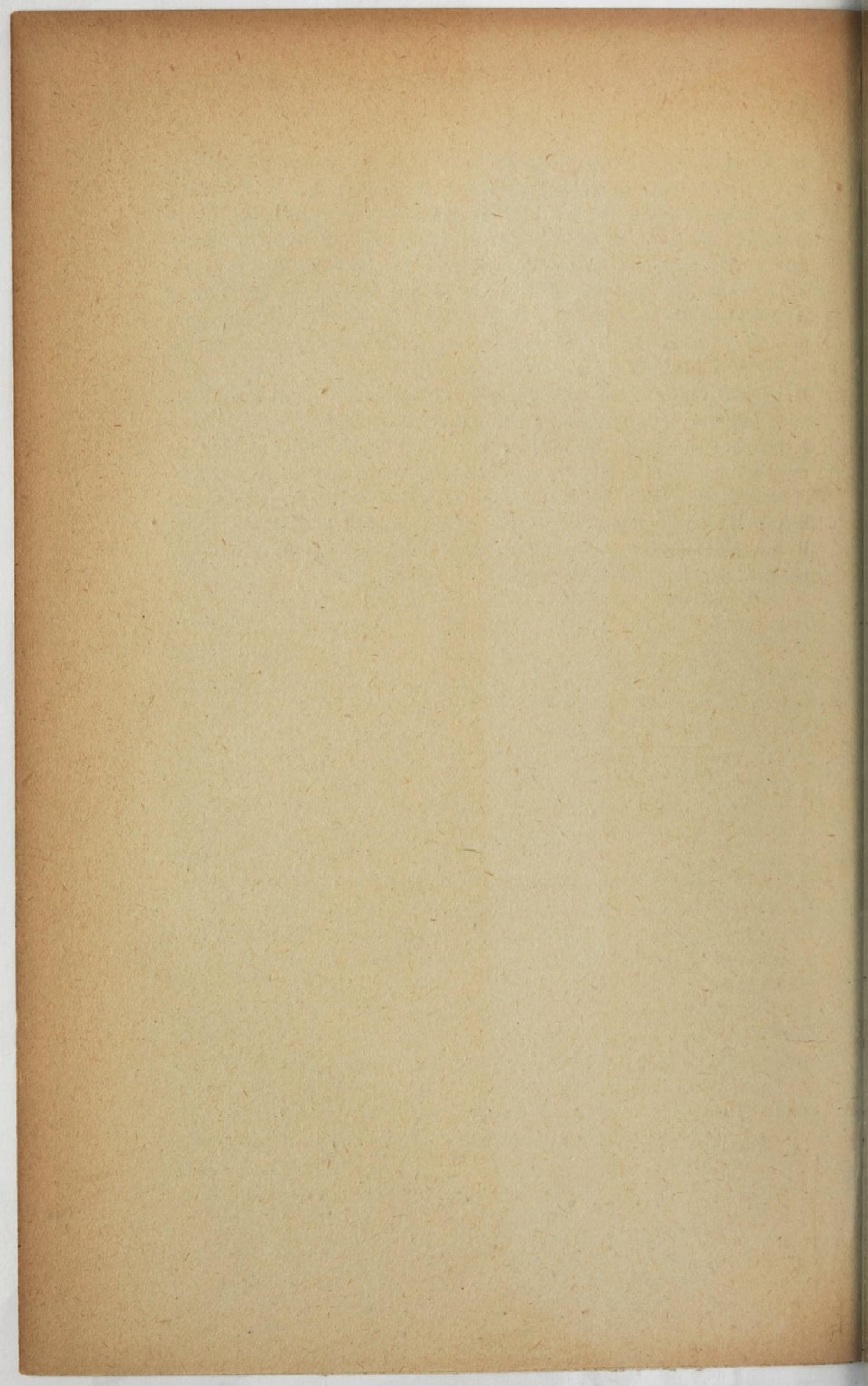
Quant aux bâtiments et aux passages supérieurs, ils ne sont pas encore tous remis en état à l'époque où paraît cet ouvrage (février 1922).

Que ce retard ne surprenne pas! Les Compagnies ont dû lutter

contre mille difficultés : nécessité souvent de construire des villages entiers pour loger la main-d'œuvre, et d'organiser des convois automobiles pour ravitailler les ouvriers et amener les matériaux, main-d'œuvre médiocre, difficultés à se procurer les matériaux, en particulier des traverses, crues des rivières pendant les hivers 1918, 1919, 1920. On peut, en effet, après ce que les réseaux du Nord et de l'Est ont dû faire pendant la campagne, se reposer sur eux pour agir au mieux en toute circonstance. Ils ont montré encore leur esprit d'initiative, et, comme l'on dit, de « débrouillage », dans la période, infiniment délicate, qui suit immédiatement l'armistice.

Toutefois, le long délai qui a été nécessaire même pour le rétablissement sommaire du réseau, fait ressortir les conséquences de destructions aussi profondes que celles exécutées par les Allemands, et montre que, s'ils avaient continué ces destructions sur le réseau belge, le réseau d'Alsace-Lorraine et sur la rive gauche du Rhin, ils auraient mis les armées alliées dans l'impossibilité de poursuivre pendant plusieurs mois des opérations importantes.

---



## CHAPITRE XVI

### LES TRANSPORTS APRÈS L'ARMISTICE

Exploitation. — Démobilisation et déconcentration.

#### *Caractère des transports.*

Les transports après l'armistice changent de caractère, sinon d'importance.

Comme il est naturel, les T. C. O. sont peu nombreux; ils se réduisent à quelques mouvements dans les régions occupées.

Ce qui domine, ce sont les transports de ravitaillement, ravitaillement de douze divisions belges, de soixante-quatre divisions anglaises, de cent huit divisions françaises et de vingt-neuf divisions américaines, celles-ci d'un effectif presque double des nôtres, ravitaillement des populations des départements français libérés, de la Belgique et de l'Alsace-Lorraine, qui doivent tout recevoir de l'arrière; les seules armées françaises, avec les populations du Nord et d'Alsace, représentent un total de 5.500.000 rationnaires. Nos alliés supportent des charges analogues.

#### *L'exploitation.*

Le premier problème qui se pose, avec celui de la reconstitution des réseaux français, est l'organisation de l'exploitation des voies ferrées jusqu'au Rhin.

En ce qui concerne la Belgique, la Commission interalliée de Calais, qui avait été constituée dès la fin de 1914 et avait reçu son statut définitif en mars 1916, prend en mains l'exploitation du réseau. Toutefois, en raison de la zone non reconstituée qui la sépare des voies ferrées belges à l'est de la Meuse, on crée une Commission de chemins de fer dite « des Ardennes », ayant son siège à Charleville et chargée de coordonner l'exploitation des lignes du réseau de l'Est et des lignes du réseau belge servant au ravitaillement des armées françaises dans la zone comprise entre les armées anglaises et américaines. Cette Commission relève d'ailleurs de la Commission de réseau de l'Est et de la Commission interalliée, chacune en ce qui

la concerne. Elle dispose d'un personnel français mobilisé par la 1<sup>re</sup> section des chemins de fer de campagne.

En même temps (13 novembre 1918) est créée une Commission de chemins de fer de campagne d'Alsace-Lorraine, composée d'un officier français et d'un agent supérieur du réseau de l'Est; à sa disposition est mis un personnel prélevé sur les troupes de chemins de fer et sur les réseaux français, de façon à exercer une surveillance sur les agents du réseau Alsace-Lorraine et à remplacer les défail-lants. Cette Commission, organisée à Nancy, se transporte ensuite à Strasbourg avec deux sous-commissions à Metz et à Mulhouse.

Enfin une Commission interalliée est chargée, le 24 novembre 1918, de l'exploitation des réseaux du Luxembourg, des voies fer-rées de la rive gauche du Rhin et des têtes de ponts de la rive droite au fur et à mesure de leur évacuation. La Commission, comprenant des représentants anglais, belges et américains sous la présidence du représentant français, se constitue d'abord à Luxembourg et se trans-porte ensuite à Trêves; elle détache des sous-commissions à Cologne, Mayence, Ludwigshafen, Sarrebrück et Luxembourg. Un personnel fourni par les sections de chemins de fer de campagne est mis à sa disposition.

***Les lignes de com-munication.***

Une répartition des lignes de commu-nication, au départ des gares régulatrices, est faite entre les armées alliées sur les bases

suivantes :

Les armées françaises d'Alsace-Lorraine et de Mayence disposent de trois lignes : Gray-Besançon à Strasbourg par Belfort et Mulhouse; Is-sur-Tille à Mayence par Jussey, Blainville, Sarrebourg, Saverne, Mannheim ou par Sarrebourg, Sarreguemines; Saint-Dizier à Thion-ville par Nancy, Metz et Boullay. Des annexes de régulatrices sont constituées respectivement à Belfort, Blainville et Nancy, puis à Mulhouse, Sarrebrück et Metz.

Les armées américaines sont ravitaillées par les lignes d'Is-sur-Tille à Coblenze et de Saint-Dizier à Arlon. La première passe par Neufchâteau, Toul, Metz, Thionville et Luxembourg; la deuxième par Commercy, Verdun, Conflans et Longuyon. Is-sur-Tille a comme annexes Liffol-le-Grand et Thionville, Saint-Dizier, Audun-le-Roman et Conflans.

Les trains destinés aux armées françaises occupant la Belgique et la région de Cologne se voient affecter également deux lignes. La première a un tronc commun Reims, Mézières, Carignan, Libramont,

alimenté soit par Connantre, soit par le Bourget, avec annexe prévue à Lumes. L'autre, de Creil se dirige sur Saint-Vith par Busigny, Hirson, Givet, Dinant, Marloie.

Les armées britanniques ont trois régulatrices : Romescamps, Boulogne, Calais, dont on prévoit le remplacement par Charleroi, Luttre et Louvain. Les lignes de communication se dirigent, la première sur Malmédy par Amiens, Chaulnes, Cambrai, Busigny et la ligne Paris-Cologne; la deuxième sur Liège par Saint-Pol, Arras, Valenciennes, Luttre et Tamines; la dernière sur Cologne par Lille, Bruxelles, Liège, Aix-la-Chapelle.

Dunkerque envoie à Courtrai, par Ypres et Roulers, le ravitaillement de l'armée française des Flandres.

Enfin, pour l'armée belge, la ligne de communication est jalonnée par Calais, Dunkerque, Thourout, Gand, Bruxelles ou Gand, Malines, Diest-Hasselt, Visé. La gare régulatrice doit être Gand. Ultérieurement le point de départ de la ligne sera porté à Ostende.

Mais il s'en faut que ce vaste programme puisse être réalisé; à l'armistice, tandis que les armées alliées atteignent la ligne jalonnée par Gand, Lessines, Mons, Erquelines, Chimay, Charleville, Sedan, Stenay, Damvillers, Fresne-en-Woëvre, les terminus d'exploitation sont à Lille, Arras, Cambrai, Busigny, Laon, Le Chatelet, Challerange, Charny, Pont-à-Mousson, et les soudures ne seront faites rapidement qu'avec le réseau d'Alsace-Lorraine par Metz et Avricourt et avec le réseau belge par Roulers, Tournai, puis par Ecouvies.

Aussi la gare régulatrice de Connantre fait-elle passer ses trains par Metz pour atteindre Libramont et établit-elle une annexe avancée à Longuyon. Celle du Bourget opère de la même façon. Quant à celle de Creil, elle fait passer ses trains à l'ouest de Hirson.

**Difficultés.** Les difficultés pour assurer le service sont considérables; les lignes rétablies ont été sommairement remises en état avec une signalisation inexistante, des alimentations hydrauliques, des communications téléphoniques et des installations de gare insuffisantes.

La Commission de Calais et celle des Ardennes ne disposent guère, pendant plusieurs mois, que des machines allemandes ou belges abandonnées par les Allemands comme hors de service et hâtivement réparées en revoyant les foyers et les joints. Malgré cela, toutes tombaient en détresse les unes après les autres pour des causes multiples, généralement le manque d'eau; elles embouteil-

laient des lignes entières. En outre, on manquait de matières premières pour les réparations. Dans les dépôts, il n'y avait pas de machines-outils.

Le personnel comprenait des sapeurs de chemins de fer et des sections de chemins de fer de campagne, les uns et les autres excellents; un personnel militaire auxiliaire, d'un rendement médiocre, faute d'expérience et d'entraînement; des employés belges, rouillés par quatre ans d'inaction; des employés alsaciens-lorrains, dont une partie était de sentiments douteux et dont tous les cadres à peu près avaient dû être remplacés; des prisonniers de guerre ou employés allemands, dont le travail avait besoin d'être surveillé et le zèle d'être stimulé. Notons en outre l'enchevêtrement des langues : tel agent français, en Belgique, avait sous ses ordres des employés flamands et des prisonniers de guerre allemands et dirigeait ses trains vers une zone exploitée par les Anglais.

Ajoutons les explosions de mines à retardement, les accidents dus à la malveillance : le 7 décembre, à Herzele, l'aiguille d'entrée, mise en service le matin même, est manœuvrée sous un train par un inconnu; le train déraile deux fois et prend feu : 9 morts et 26 blessés.

Néanmoins, dans ces conditions difficiles et pénibles, le ravitaillement est assuré grâce au dévouement du personnel allié et particulièrement français, grâce à la collaboration que se prêtent les diverses armées, grâce à l'unité de direction réalisée par la direction générale des communications et ravitaillements aux armées (D. G. C. R. A.) constituée près du commandant en chef des armées alliées.

**Permissionnaires.** Parallèlement aux transports de ravitaillement ont augmenté les transports d'évacuation. Désormais, il s'agit non plus d'évacuations massives de blessés, mais de permissionnaires dont le nombre est moins grand et, par contre, le parcours plus long.

En effet, les trains de permissionnaires français vers Survilliers, par exemple, partent maintenant de Dunkerque, de Tourcoing, de Clairfontaine et de Grevenbroich; Vaires-Torcy est le point d'aboutissement de trains formés à Bazeilles, Ottweiler, Coblenze, Mayence, Worms, Mulhouse et Belfort. Quant aux Anglais, sur les cinq trains que comprend le service du 1<sup>er</sup> février 1919, l'un vient d'Huy et de Cologne par Baisieux, Fives et Hazebrouck, un autre de la Belgique par Valenciennes, Douai, Arras, Berguette et Saint-Omer.

**Transports de déconcentration alliés.**

C'est surtout à la déconcentration et à la démobilisation que se rapportent les transports de cette période.

Transports de déconcentration américains, dont nous parlons ailleurs; transports de déconcentration anglais; transports de déconcentration italiens qui, le 11 février 1919, vont acheminer le 2<sup>e</sup> corps italien de France et de Belgique vers Modane par Is-sur-Tille; commencement des transports de déconcentration français qui, à partir de février, ramènent les corps d'armée frontière dans leurs garnisons du temps de paix.

**Transports de démobilisation français.**

Les transports de démobilisation concernent principalement les troupes françaises. Ils portent sur les classes 1892 à 1906, démobilisées en six échelons du 25 décembre 1918 au 30 mars 1919. Ils intéressent environ 700.000 hommes rien que pour les régions de l'intérieur, les autres transports étant laissés aux soins du maréchal commandant en chef.

Le démobilisé était dirigé par son corps sur un des centres de groupement organisés par le G. Q. G. en arrière des armées; les centres choisis furent au début Arras, Compiègne, Mailly, Nancy, Haguenau et Montreux-Vieux, chacun d'eux correspondant à une ou plusieurs armées. Les démobilisés étaient acheminés sur les centres soit par des trains spéciaux de ramassage, soit par camions-autos, soit à pied pour les distances inférieures à quinze kilomètres.

Les commandants des centres de groupement formaient des détachements par dépôts démobilisateurs et, d'accord avec le service des chemins de fer, groupaient ces détachements en trains complets d'environ 1.500 hommes à destination en principe d'une gare de répartition unique; 630 trains furent ainsi expédiés vers les régions de l'intérieur. Ils étaient composés, au début, de matériel P. V. ordinaire auquel on avait, dans la suite, substitué des wagons de voyageurs pour les démobilisés à destination des régions les plus éloignées. La durée du parcours moyen a été de 550 kilomètres.

Il avait été désigné dans chaque région une gare de répartition (quelquefois deux), située généralement à l'entrée de la région et sur laquelle étaient dirigés les trains à destination de celle-ci. La configuration des régions fut modifiée pour l'adapter mieux aux lignes de transport. Un certain nombre de subdivisions furent à cet effet passées d'une région à l'autre, mais cela uniquement au point de vue des transports.

Ces gares de répartition étaient appelées aussi « régulatrices de démobilisation ». Une Commission régulatrice y fonctionnait; elle se composait d'un officier d'état-major de la région, d'un officier du service des chemins de fer (généralement le commissaire de gare) et d'un agent technique des chemins de fer.

Le rôle de cette Commission était d'acheminer les détachements de démobilisés de la gare de répartition jusqu'aux dépôts démobilisateurs. Elle avait autorité pour faire descendre les détachements avant l'arrivée à la gare de répartition et pour faire continuer le train au delà lorsque les effectifs ayant à prendre une même direction le justifiaient. En général, le train ne dépassait pas la gare de répartition.

Les détachements étaient ensuite transportés jusqu'aux dépôts soit par trains commerciaux, soit par trains spéciaux, soit par rames spéciales accrochées à des trains de marchandises.

Les autres transports de démobilisation ont été faits par les trains de permissionnaires, puis, quand ceux-ci ont été supprimés (7 septembre 1919), par des trains du service commercial.

### **Transports de démobilisation anglais.**

Les transports de démobilisation anglais étaient opérés suivant des méthodes analogues, chaque centre de groupement dirigeant les hommes sur le port où ils devaient s'embarquer. Le choix de ce port résultait de la destination définitive; les démobilisés rentrant en Angleterre s'embarquaient à Boulogne, Calais, Dieppe; ceux à destination des dominions s'embarquaient au Havre, qui pouvait seul recevoir des bateaux de grand tirant d'eau.

Mais si les méthodes sont les mêmes, les principes qui régissent l'ordre dans lequel les hommes sont démobilisés sont différents, ceux-ci étant désignés non par classe, mais par spécialités, en commençant par celles qui paraissent les plus utiles à la reprise de la vie économique. Il en résulte de nombreux chassés-croisés entre les centres de groupement.

### **Autres transports.**

Ces transports militaires n'étaient pas les seuls; démobilisés en provenance de l'armée d'Italie, de l'armée d'Orient, d'Algérie, de Tunisie et du Maroc, démobilisés en provenance des régions de l'intérieur, bataillons sénégalais amenés pour l'hiver sur la Côte d'Azur, dépôts repliés rejoignant leur garnison du temps de paix, soldats anglais des armées d'Orient renvoyés dans leur patrie et qui, jusqu'en février, donnent encore lieu

à la mise en marche d'un courant en navette de trois trains par jour entre Modane et Le Havre, d'un par jour entre Marseille et Le Havre, tels sont les différents groupes dont il faut assurer l'acheminement.

**Prisonniers de guerre.** A ces obligations s'ajoute, à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1918, le rapatriement des prisonniers de guerre. Quatre ports : Dunkerque, Le Havre, Cherbourg et Brest, et deux gares : Dijon et Lyon, ont fonctionné comme centres de rapatriement de prisonniers et ont fait face à un mouvement de près de 300.000 hommes, dont 250.000 pour les ports. Ce mouvement a donné lieu à la mise en marche de 250 trains spéciaux d'un parcours moyen de 500 kilomètres pour lesquels il a fallu réserver 40 rames de 50 wagons couverts, soit 2.000 wagons, 350 voitures de voyageurs et 150 machines. Les prisonniers italiens étaient dirigés sur Leyment, les Anglais sur Calais, les Américains sur Saleux, Chelles et Revigny.

En outre, les réseaux ont eu à assurer la continuation par les frontières du Nord-Est d'une centaine de trains spéciaux de rapatriés.

**Charge qui pèse sur les réseaux.** On voit la charge qui, du fait de tous ces transports, pèse sur les réseaux; pour les transports de démobilisation et pour ceux qui ont été la conséquence des mouvements préparatoires de rassemblement, il a fallu constituer un nouveau lot important de près de 7.000 wagons couverts (exactement 6.750), 200 voitures de voyageurs et 400 machines, en tenant compte des retours de matériel. Ceux de l'armée anglaise exigent 90 machines et 1.100 wagons. Ceux de l'armée américaine se font, en principe, dans les rames de matériel américain remorquées par des machines américaines. Il reste encore, toutefois, six rames (type américain) de matériel français, soit 300 couverts, affectés à ces transports.

En résumé, pour assurer le rapatriement des prisonniers et les transports de démobilisation des armées françaises, anglaises et américaines, les réseaux français ont dû distraire, en janvier, un ensemble de 206 rames, 10.150 wagons couverts, 550 voitures à voyageurs et 750 machines.

Or la rotation des machines et des wagons est longue du fait des distances, de l'état des voies et des conditions de la circulation; sur l'Est, par exemple, presque tout le trafic passe par Metz ou Sarrebourg, si bien que le mouvement est à Frouard de 145 trains par

jour, à Blainville de 110. On aurait pu remédier au premier inconvénient en transportant à Dunkerque et Anvers les bases anglaises du Havre et de Rouen; mais nos alliés n'avaient accepté ces suggestions que lentement et partiellement.

**Les transports commerciaux.**

La part qui reste pour les transports commerciaux est donc très restreinte. Or il faut faire passer avant tout le ravitaillement du pays en vivres et en charbon, le réapprovisionnement des régions libérées, qui doivent chercher au loin les mille choses qui leur sont indispensables, l'alimentation des usines de l'armement auxquelles il faut bien laisser le temps de transformer leur fabrication, sous peine de jeter des milliers d'ouvriers dans le chômage, enfin l'envoi de matières premières aux autres usines nécessaires pour la reprise de la vie économique. Particulièrement angoissante est la question des combustibles, dont l'approvisionnement est précaire; les mines du bassin du Nord sont, ou bien détruites en partie, ou bien desservies par des lignes en mauvais état; d'autre part il n'a pas été possible, durant l'été, de constituer des stocks.

Conséquence : on doit refuser presque toutes les marchandises que l'on présente dans les gares et que l'on y présente en quantité d'autant plus considérable qu'il y a un reliquat d'envois dû aux restrictions des derniers mois. La situation est si tendue que, le 21 novembre, le ministre des Transports fait connaître qu'il se voit dans l'impossibilité de prolonger au delà du 15 décembre l'organisation du transport du charbon en Italie, telle qu'elle fonctionnait depuis le mois de mars.

C'est que les causes qui ont déterminé les crises antérieures se retrouvent, encore plus aiguës. Le matériel est diminué des locomotives et des wagons belges, qui sont rapatriés. Ce qui reste est fatigué et réclame des réparations, que le manque de personnel empêche souvent de faire; au 10 novembre 1918, sont immobilisés 2.573 locomotives, contre 1.643 au 1<sup>er</sup> avril 1914, et 35.412 wagons, contre 14.443 au 1<sup>er</sup> avril 1914. Les locomotives livrées par l'Allemagne ne sont pas toujours en bon état; beaucoup d'entre elles sont arrêtées au bout de peu de jours par manque de pièces de rechange; enfin elles sont faites pour brûler un autre charbon que celui dont sont chargés les tenders. Les équipes allemandes qui les montent n'en tirent peut-être pas toujours le meilleur parti possible. Dans ces conditions, à quoi servent les wagons allemands, qui souvent ne peuvent rouler, faute de combustible, de machines et de méca-

ciens, et, par suite, encombrant des installations déjà insuffisantes? Avec cela, les distances à couvrir augmentent du fait de l'avance rapide des armées alliées et les transports se font en partie sur des lignes à peine remises en état; nouvelle cause, pour le matériel, de diminution de rendement.

Le personnel subit aussi un déchet important, du fait des employés belges qui regagnent leur réseau, du fait des 12.000 agents mobilisés pour les sections de chemins de fer de campagne, puis de la libération des R. A. T. détachés sur les réseaux, sans parler de l'épidémie de grippe qui, au commencement de 1919, exerce des ravages inquiétants sur un personnel surmené. Pour combler le déficit, on ne peut compter que sur les agents retrouvés dans les régions libérées, quelques-uns affaiblis par les privations imposées, tous engourdis par quatre ans d'inaction. Quant aux R. A. T. ils seront remplacés par des militaires de la réserve, fournis par les armées parmi les classes non encore libérées, mais dont la bonne volonté ne suppléera pas à l'incompétence.

Pour hâter la fin de cette crise, tout au moins pour en atténuer les conséquences, le Parlement votait la loi du 10 janvier 1919 sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des réseaux ferrés dans leur état d'avant-guerre.

Sur l'ancien réseau des armées, on déposait les installations militaires devenues inutiles afin de se procurer le matériel de voie nécessaire à la reconstitution; de même la 10<sup>e</sup> section de Chemins de fer de campagne enlevait les câbles transbordeurs, en commençant par celui du Daren-See (23 décembre).

***Retour progressif  
au régime  
d'avant-guerre.***

Puis le décret du 2 février 1919, tenant compte de la situation nouvelle créée par l'armistice, décida que, tout en maintenant le régime prévu par la loi du 28 décembre 1888, le fonctionnement de tous les chemins de fer serait assuré, à partir du 10 février, par les administrations qui en étaient chargées en temps de paix, sous certaines réserves visant les transports indispensables aux armées et les transports ordonnés par le ministre dans un but d'intérêt général.

Enfin, pour mettre plus d'unité dans l'exploitation des chemins de fer, le Nord et l'Est rentraient, à partir de cette même date du 10 février, dans la zone de l'intérieur. En outre, les deux réseaux reprenaient, toujours à partir du 10 février, l'exploitation des lignes confiées jusque-là sur le Nord aux Anglais, sur l'Est aux Américains.

Le Nord devait se charger de tout le trafic à partir du 20 février; sur l'Est, l'opération devait être faite progressivement, en commençant par la ligne Pont-à-Mousson-Metz et les lignes de la région de Briey, en continuant par la ligne Verdun-Conflans, puis Lérouville-Sedan. Le concours de la traction américaine devait être maintenu aussi longtemps que possible en ce qui concerne les trains américains.

**Transports de déconcentration français.**

Parmi les transports que l'autorité militaire a dû régler, il convient de citer la fin des transports de déconcentration, à cause de leur importance. On se souvient que, dès le printemps, les corps d'armée frontière avaient été ramenés dans leurs garnisons du temps de paix. A partir du 1<sup>er</sup> avril, la mesure est généralisée, exception faite pour les troupes qui constituent le corps d'occupation.

Du 29 avril au 16 septembre, ces transports ont exigé 1.317 trains (290 du 29 avril au 23 mai, 410 du 8 juillet au 8 août, 383 du 10 au 31 août, 234 du 1<sup>er</sup> au 16 septembre), plus 672 trains de matériel, dont 375 de matériel d'artillerie et 297 de chevaux.

Le général directeur général des transports militaires avait fixé dès l'abord la densité totale des transports; elle a varié de douze à dix-huit trains par vingt-quatre heures. Une densité plus grande aurait risqué d'apporter dans les transports commerciaux des perturbations inacceptables alors qu'ils étaient déjà difficiles et n'assuraient le ravitaillement du pays qu'au jour le jour.

La densité totale fixée, on avait étudié les lignes de transport d'accord avec les réseaux, pour qu'il n'en résultât pas de gêne pour eux. On déterminait les halte-repas sur chaque ligne. Puis on prescrivait aux réseaux d'établir les marches.

Après quoi on établissait le « plan d'enlèvement » attribuant à chaque élément un jour et une marche.

On ne transportait pas les grandes unités successivement, mais simultanément, pour avoir une densité constante et faible sur chaque ligne de transport.

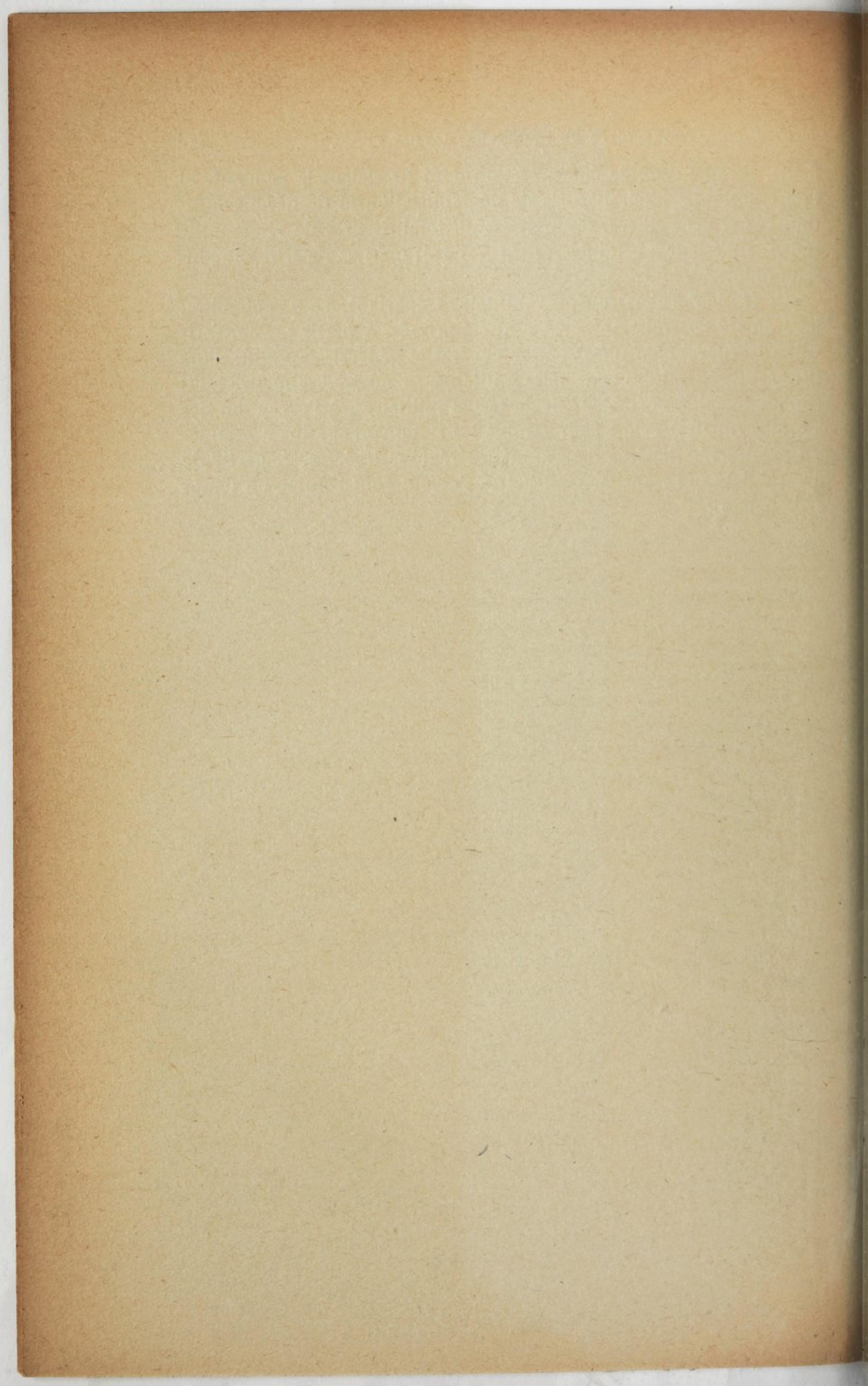
On employait en général les rames T. D. (1 voiture mixte première et seconde, 2 fourgons, 25 couverts, 21 plats) pour l'infanterie, l'artillerie et les Q. G., et les rames T. C. (1 voiture mixte, 2 fourgons, 33 couverts, 14 plats) pour la cavalerie. On transportait ainsi en trois trains le régiment d'infanterie, le groupe d'artillerie ou le régiment de cavalerie.

Les transports de déconcentration se sont effectués sans inci-

dents, comme ceux de concentration dont ils étaient le pendant. Si l'on additionne les transports de démobilisation et de déconcentration des armées alliées, on arrive à un total de près de vingt mille trains, supérieur à celui de 1914. Il est vrai qu'il se répartit sur plusieurs mois.

Ce fut le dernier transport militaire important. Le 7 septembre, les trains de permissionnaires sont supprimés. A partir du 30, écrivait au général chef d'état-major général le général Gassouin, alors Directeur général des transports militaires : « on peut admettre qu'il  
« n'y aura plus normalement de trains militaires, à l'exception des  
« trains (quatre) ayant pour origine les stations-magasins à destina-  
« tion des régulatrices desservant les régions libérées. A partir de  
« cette date, les transports militaires s'exécuteront comme en temps  
« de paix ».

---



## DEUXIEME PARTIE

# LES TRANSPORTS ANGLAIS

---

I. Transports de concentration. Prévision et exécution (1). — II. Jusqu'à la bataille de la Somme.  
III. De la Somme à la fin de la guerre.

(Voir croquis n<sup>os</sup> 20 et 21)

### I. — TRANSPORTS DE CONCENTRATION PRÉVISION ET EXÉCUTION

#### *Les difficultés particulières.*

Un plan de transport de troupes anglaises débarquant éventuellement en France avait été préparé, à titre d'étude, plusieurs années avant la guerre, par l'Etat-major de l'Armée (4<sup>e</sup> Bureau).

Comme les transports de troupes venant de l'Afrique du Nord, comme, plus tard, les transports américains, les transports anglais rentrent dans la catégorie des transports mi-maritimes, mi-ferrés, où le train continue le paquebot. Or les transports par mer comportent des aléas qui leur interdisent toute régularité et qui font de l'à-coup, sinon une règle, du moins un incident normal.

« De plus, écrit le colonel Andriot, tandis que l'armée française s'accommodait d'un plan rigoureusement arrêté, précis jusque dans le détail et qu'autorisaient son organisation bien établie, ses garnisons stables, un échelonnement minutieusement calculé dans toutes les opérations de sa mobilisation, l'armée anglaise se trouvait soumise, initialement, à plusieurs aléas excluant toute combinaison ferme.

« Tout d'abord, si l'Angleterre décidait de se joindre à nous, à

---

(1) Pour la rédaction de cette partie, nous devons beaucoup à une étude du Lieutenant-colonel Andriot, qui, en 1914, comme commissaire militaire adjoint à la Commission de ligne d'Amiens, a suivi de près la question. C'est de ce travail que le Lieutenant-Colonel Andriot a tiré l'article publié dans la *Revue générale des Chemins de fer*, de septembre 1921.

quel moment enverrait-elle son armée et quel serait, par rapport au nôtre, son « premier jour de la mobilisation? » Les transports anglais ne risquaient-ils pas de venir se superposer aux transports français à une époque et dans des conditions difficiles, soit au point de vue de la fourniture du matériel, soit au point de vue de la charge des lignes et de l'orientation donnée aux débarquements?

« Autre aléa — non moins grave pour le chemin de fer — et imposé par la traversée du Pas-de-Calais : les conditions de réunion de la flotte nécessaire, l'état de la mer, l'incursion possible de sous-marins ennemis permettront-ils le développement normal d'un programme prévu? N'y a-t-il pas là, à la base même de la question, des circonstances susceptibles de contrarier toutes les prévisions et de jeter un trouble complet dans l'exécution la mieux ordonnée des opérations de transport?

« Dernier point : l'armée anglaise se trouvait, au cours des années précédant immédiatement la guerre, en voie de transformation incessante. Des conditions politiques nouvelles exigeaient une réorganisation des formations, de leur groupement, de leur outillage, de leur armement. Le travail était tel que le tableau de composition de l'armée était l'objet d'une évolution de tout instant et qu'une tenue à jour des unités — effectifs et matériel — et des documents de transport correspondants, eût été à peu près impossible. »

En d'autres termes, l'on ne pouvait prévoir exactement ni dans quels ports, ni dans quel laps de temps, ni avec quel ordre de bataille ou quels effectifs arriverait en France l'armée anglaise.

***Le plan éventuel  
adopté.***

Après de nombreux tâtonnements, le 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-major de l'Armée finit par aboutir à un plan éventuel pouvant être appliqué, malgré les modifications apportées soit à l'armée anglaise elle-même, soit aux conditions stratégiques de la concentration.

En voici les grandes lignes.

Les éléments de l'armée anglaise atterrissent en divers ports : Boulogne, Rouen, Le Havre. Enlevés par chemin de fer dans les gares qui desservent ces ports, ils suivent deux lignes de transport aboutissant à Amiens et prolongées sur Busigny par deux itinéraires : l'un par Arras et le raccordement de Sin-le-Noble, l'autre par Chaulnes et le raccordement de Jussy; les débarquements de concentration se font, en principe, dans la zone Maubeuge-Busigny-Hirson (cette dernière localité exclue); une zone est affectée ferme à chaque groupe de divisions (3 et 5; 4 et 6; 1 et 2).

La division en deux courants à la sortie d'Amiens permet, tout en répartissant la charge des transports, d'affecter la branche de Sin-le-Noble aux éléments qui débarquent sur la ligne Busigny-Jeu-mont. C'est un commencement de reconstitution des grandes unités.

On prévoit enfin l'emploi éventuel du port de Calais pour suppléer à l'embouteillage possible d'un des autres ports.

Les transports seront dirigés par une Commission de ligne à Amiens, une Sous-Commission à Rouen-gauche, des délégations à l'embarquement à Boulogne, Rouen, Le Havre, une Commission régulatrice de débarquement (normalement à Busigny).

Pour remédier, dans toute la mesure du possible, à l'impossibilité de fixer d'une manière précise le nombre et la nature des éléments anglais arrivant à telle ou telle date, on avait imaginé le système des vingt-quatre heures.

Les transports de concentration anglais s'effectuent, en principe, par tranches successives de vingt-quatre heures, chacune de ces opérations donnant lieu à un plan ferme préparé comme suit.

Il est admis que tout élément, qui atterrit à un jour donné, est susceptible d'être enlevé par chemin de fer le surlendemain. En effet, un séjour de vingt-quatre heures est nécessaire — et suffisant — pour assurer aux hommes un repos convenable après la traversée et pour donner le temps d'effectuer les préparatifs indispensables. Il permet entre autres à la Commission de ligne de régler le transport des unités qui viennent de débarquer et de donner les ordres nécessaires aux délégations fonctionnant dans les ports de débarquement.

Enfin, pour « mieux utiliser le matériel roulant, dont l'effectif est limité, les unités mobilisées de l'armée française sont enlevées par des trains constitués à la mesure exacte de chacune d'elles. La formation des multiples matériels ainsi nécessités est soigneusement prévue dans de véritables journaux de mobilisation, qui dictent aux gares de formation des réseaux leur plan quotidien de travail : nombre, composition et échelonnement des rames, expédition sur les gares d'embarquement, etc... Ce procédé est-il applicable aux unités anglaises ?

« Mais celles-ci arrivent aux ports dans un ordre quelconque : il faudrait donc faire la commande des rames à l'atterrissage seulement. D'autre part, les ports disposant de peu de ressources en matériel et moyens de formation, il faudrait répartir la commande entre d'autres gares plus ou moins éloignées et qui, suivant les circonstances, varieraient d'un jour à l'autre. Assurément, cette solution

n'est pas impossible, mais elle exigerait un temps considérable et comporterait des à-coups, des incertitudes et des retards inacceptables qui se traduiraient par l'engorgement des ports.

« On en arrive donc à la constitution, d'avance, de trains-types, d'un nombre limité, mais dans lesquels trouvent place les éléments de toutes armées, sauf de rares exceptions. Le système a l'inconvénient d'une moins bonne utilisation du matériel, mais il apporte les avantages précieux d'une grande simplification dans la préparation des rames et d'un important gain de temps ». (Andriot.)

Après étude minutieuse de la constitution des unités anglaises, cinq types de trains sont admis : K, type bataillon; U, type escadron ou batterie à cheval; R, type artillerie, colonne de munitions, etc...; S, pour le génie ou les ambulances; Y, pour les éléments divers, notamment les quartiers-généraux. Dans le cas exceptionnel d'éléments ne s'adaptant à aucun des trains-types, la composition détaillée d'un « hors-type » est fixé par la Commission de ligne.

Les quatre premiers types comprenaient cinquante véhicules, le dernier quarante-deux seulement; ils différaient entre eux par le nombre des wagons aménagés, des wagons à chevaux et des trucks.

Pratiquement, la commande des trains-type à mesure des atterrissages s'effectue à l'aide d'un document préparé d'avance par notre état-major de l'armée. Sur un répertoire étaient portés tous les éléments de chaque grande unité, avec un numéro d'ordre constituant, à proprement parler, le nom de chacun de ces éléments et l'indication du train-type correspondant.

« La France mobilise ses armées le 2 août 1914. Deux jours après, devant le fait accompli de la violation du territoire belge par les armées allemandes, l'Angleterre se détermine à entrer en lutte. La décision prise, il est convenu que le premier jour de la mobilisation anglaise sera le 5 août; par suite, les transports de concentration sur les chemins de fer français commenceront le septième jour, soit le 11 août.

« Les retards qui se produisent dans les opérations de la mobilisation en Angleterre, ajoutés à diverses circonstances, obligent le Haut commandement à modifier ces données initiales et à reporter au 9 août le premier jour de la mobilisation. Les premiers éléments s'embarqueront donc dans les gares françaises le 15 août.

« Conformément au plan étudié, aussitôt que l'Angleterre s'est rangée à nos côtés, la Commission de ligne et ses organes subordonnés se rendent à leurs postes. Dès le 7 août, les communications téléphoniques sont vérifiées. Le personnel complémentaire militaire

et technique s'installe. Des officiers anglais chargés de la liaison avec le service des chemins de fer se présentent dans les ports et auprès des diverses Commissions. Tout est prêt pour déclencher la concentration de l'armée anglaise, et la Commission de ligne n'attend que la confirmation définitive des ports d'embarquement, de la zone de débarquement et des unités à transporter.

« Sur les ports à utiliser, l'accord est évident : rien ne s'oppose à l'emploi de Boulogne, Rouen et Le Havre, efficacement protégés par les mesures spéciales prises dans le Pas-de-Calais et dans la Manche.

**Zone de concentration.** « Quant à la zone de concentration, l'état-major français insiste pour que soit admise la région Maubeuge-Busigny-Hirson, qui place l'armée anglaise exactement à gauche et à hauteur des armées françaises. L'accord tardant à s'établir, une mission est envoyée d'urgence auprès du gouvernement anglais à Londres » (Andriot).

Entre les officiers des deux états-majors, l'entente se fait promptement et le maréchal French, ainsi que les généraux Murray et Wilson, sont bien d'accord sur la nécessité d'un débarquement aux côtés des armées françaises engagées. Cependant le gouvernement anglais, envisageant encore exclusivement la situation de son armée et tenant avant tout à placer celle-ci dans le meilleur état de préparation matérielle et morale, manifeste l'intention de la faire débarquer dans une zone suffisamment en arrière du front pour lui assurer un minimum de jours de repos avant son entrée en ligne. La région d'Amiens, située à quatre étapes en arrière de la gauche française, lui paraît propice, et il prévoit, non seulement une reconstitution de ses unités sur la ligne de la Somme, mais l'organisation, sur ce terrain et par les troupes elles-mêmes, d'une véritable position défensive.

Ces conditions, on le voit, ne répondent pas aux circonstances; elles retardent l'action des forces anglaises par rapport à celle, tout à fait imminente, des armées françaises; bien plus, elles placent ces forces en telle situation, dans l'espace et dans le temps, qu'une coopération ultérieure, efficace et opportune, peut se trouver compromise.

Une longue discussion s'ouvre sur ce sujet au War Office, dans le cabinet de lord Kitchener, le 12 août après-midi, entre les officiers français et anglais d'une part, et lord Kitchener, secrétaire d'état à la Guerre, d'autre part. Les arguments de tous ordres, matériels et moraux, stratégiques et techniques, n'ont raison du secrétaire d'Etat qu'au bout de trois heures d'horloge. Avec la même vigoureuse

loyauté qu'il a d'abord mise à soutenir ce qu'il estimait être l'intérêt de l'armée britannique, lord Kitchener présente à son gouvernement, le soir même, la cause qu'il accepte de faire sienne et obtient que les divisions anglaises viennent immédiatement prendre place auprès des armées françaises, dont elles prolongeront le front. Le gouvernement décide toutefois, pour des raisons qu'il juge correspondre à la sécurité territoriale de l'Angleterre, de n'envoyer en France que quatre divisions d'infanterie sur les six du corps expéditionnaire, les deux autres devant d'ailleurs suivre aussitôt que les circonstances le permettront.

Les télégrammes nécessaires sont envoyés de Londres à Paris, le 13 au matin, et la Commission de ligne est avisée dès midi, à Amiens, des conditions définitives de la concentration anglaise. C'était le dernier délai pour qu'elle pût arrêter son « plan des vingt-quatre heures » du 15 août, première journée effective des transports par chemin de fer.

Le 12 août, les éléments avancés atterrissent dans les ports. A partir du 13, les arrivées sont intenses.

**La concentration.** Comme il avait été prévu à la Conférence de Londres, les embarquements commencent le 15.

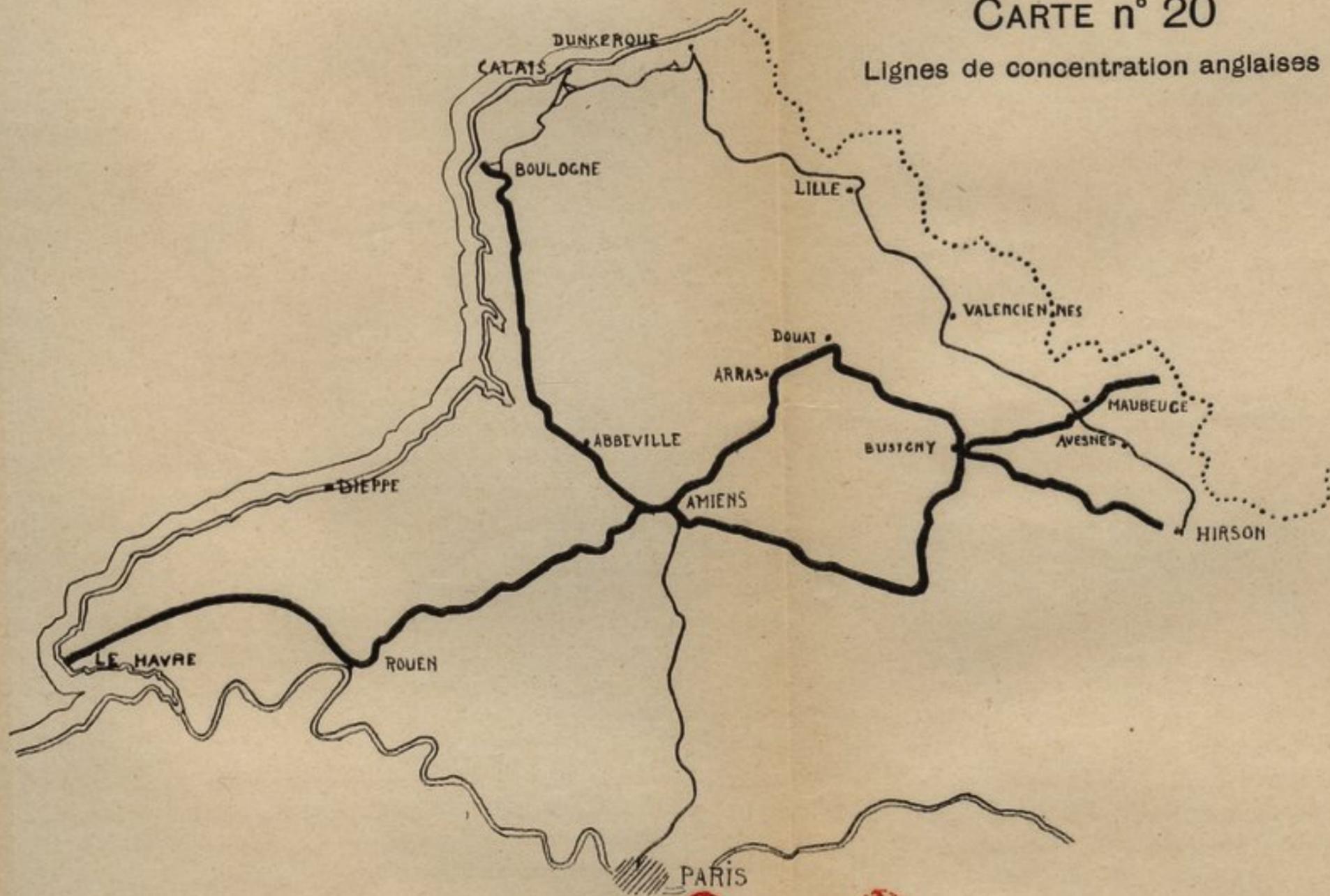
La première Armée (courant Nord), qui comprend les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> divisions d'infanterie, est dirigée, au départ d'Amiens, par Arras, Cambrai, Busigny, sur la ligne d'Hirson, et débarque dans la région du Nouvion (1<sup>re</sup> division) et de Wassigny (2<sup>e</sup> division). La deuxième Armée (courant Sud), qui se compose des 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> divisions d'infanterie, est acheminée, au départ d'Amiens, par Chaulnes, Saint-Quentin, Busigny, sur la ligne de Jeumont, et débarque dans la région d'Aulnoye pour la 3<sup>e</sup> division, de Landrecies et du Cateau pour la 5<sup>e</sup>. Le Grand quartier-général débarque au Cateau.

Le corps de cavalerie, qui est constitué par une division et une brigade, plus une troupe d'infanterie montée, suit le même itinéraire et peut débarquer dans la région de Hautmont, Maubeuge et Jeumont.

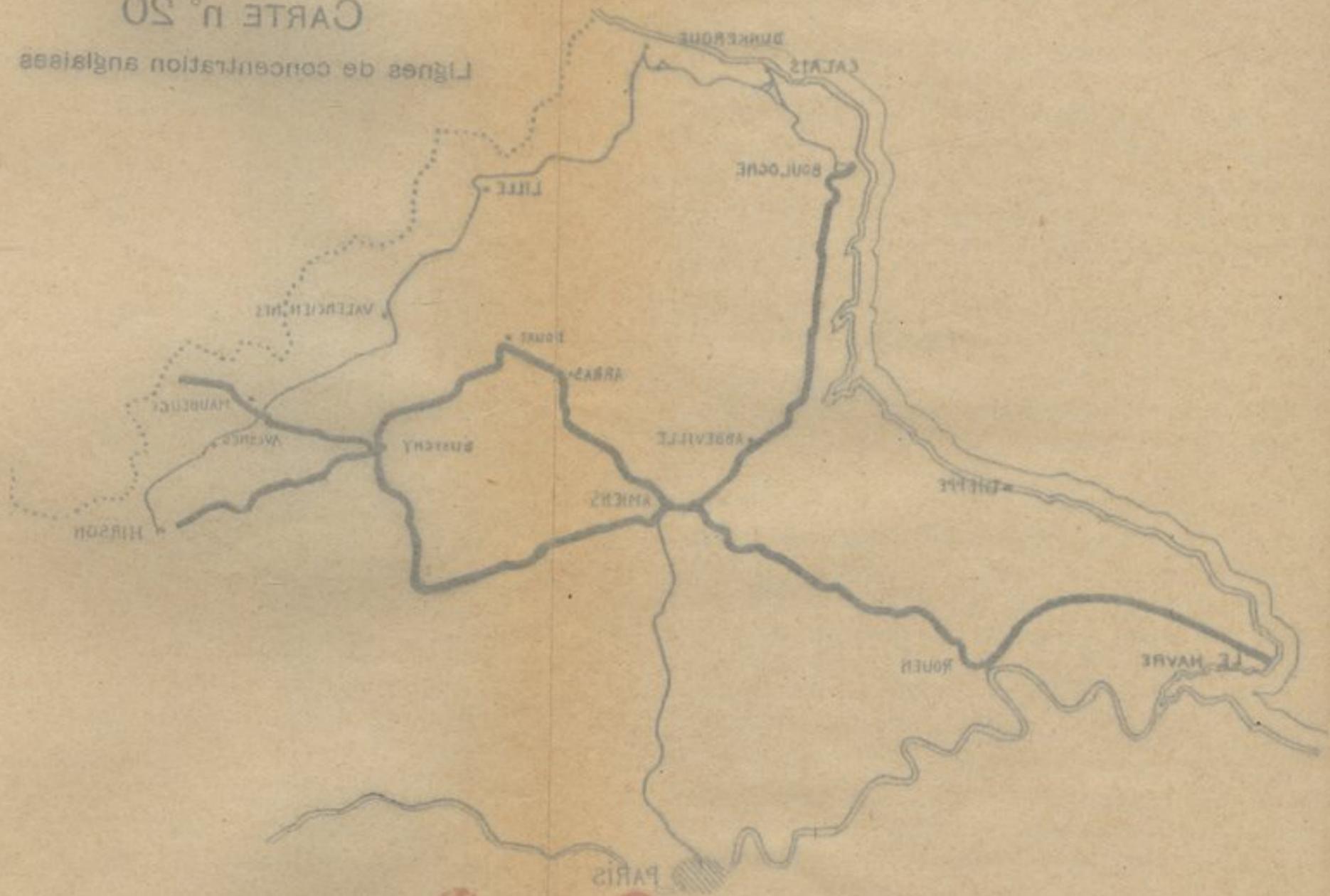
Deux trains de ravitaillement quotidien approvisionnent ces troupes : l'un de Boulogne à Boué (1<sup>re</sup> armée); l'autre du Havre à Landrecies (2<sup>e</sup> armée et G. Q. G.) et à Douzies (corps de cavalerie). La destination de ces trains change d'ailleurs à mesure que les troupes anglaises se replient devant la poussée allemande. A la fin du mois d'août, ils sont dirigés de Rouen et du Havre sur Creil, où se

# CARTE n° 20

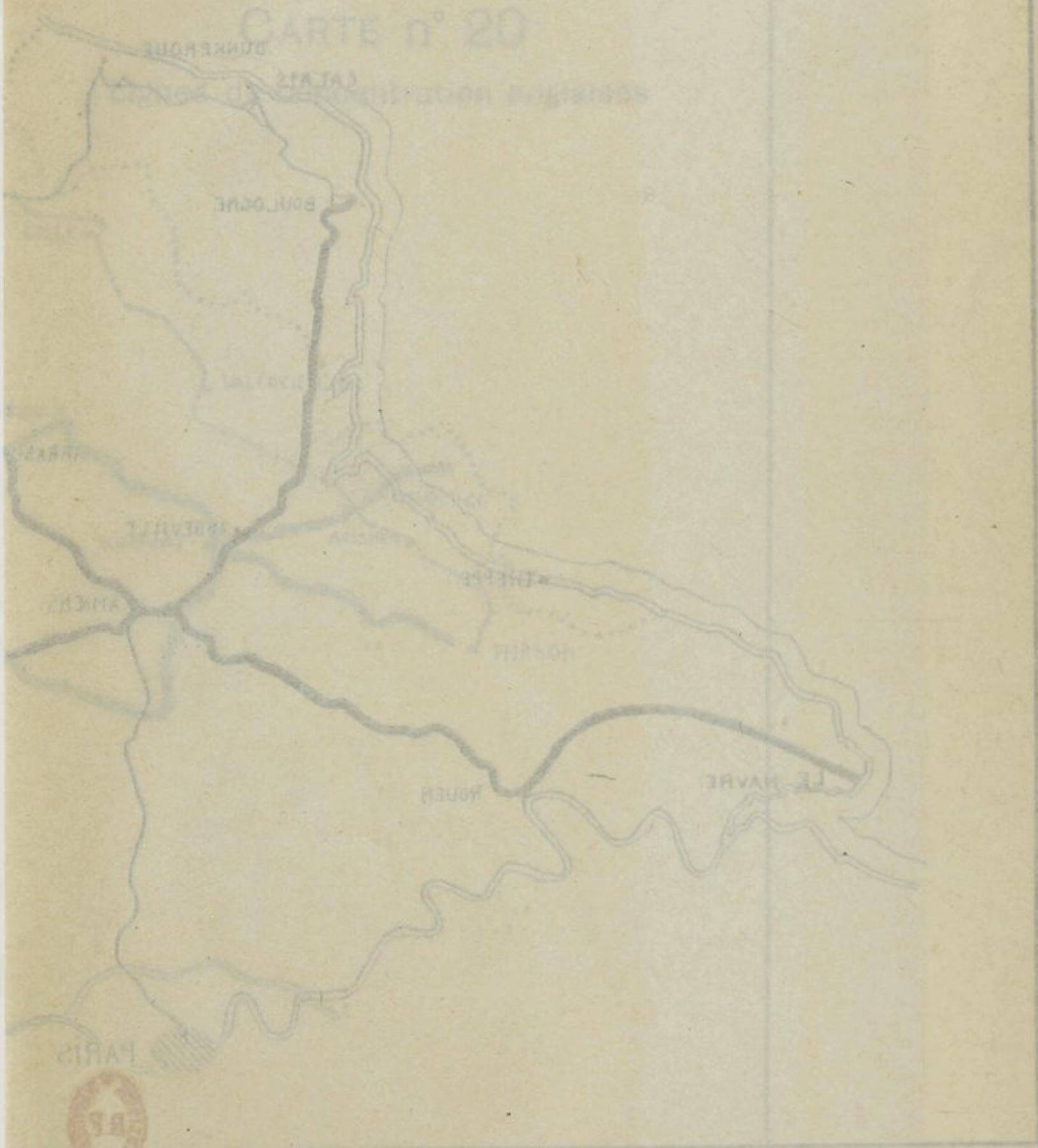
Lignes de concentration anglaises



CARTE N° 20  
Lignes de concentration anglaises



CARTE n° 20



trouve une régulatrice provisoire. En outre, pour les évacuations, six marches sont réservées d'Amiens à Rouen et au Havre.

Une cinquième division d'infanterie (n° 4) arrive en France à partir du 22 août et débarque d'abord autour de Busigny, puis près de Valenciennes; la 6° division ne devait venir qu'en septembre. La 7° et une deuxième division de cavalerie sont débarquées en septembre à Ostende, où la 8° division d'infanterie prend terre en octobre.

En principe, c'est le surlendemain de leur atterrissage que tous les éléments devaient être dirigés sur leur destination. Dans la pratique, comme les diverses unités furent quelquefois dissociées par suite de leur atterrissage dans les ports différents, les embarquements dans les trains et les acheminements furent assez délicats à régler. Toutes les difficultés s'aplanirent grâce à l'activité des différentes Commissions prévues.

**Nombre de trains et effectifs.** On mit en marche 339 trains, savoir : 3 Q. G., 60 K (infanterie), 58 U (cavalerie), 117 R (artillerie), 9 U R (cavalerie et artillerie), 92 S (convois, génie, signaleurs). Ils transportèrent 4.480 officiers, 115.043 sous-officiers et soldats, 45.623 chevaux, 5.565 canons et fourgons, 1.380 voitures et 2.108 bicyclettes vers la régulatrice de débarquement de Busigny. L'escadrille aérienne, comprenant 54 appareils, était venue à Amiens par la voie des airs. Les camions automobiles rejoignent le front par leurs propres moyens.

L'effort principal fut donné par le Havre, qui expédia 2.742 officiers, 70.440 sous-officiers et soldats, 24.296 chevaux, 2.701 canons et fourgons, 661 voitures et 1.038 bicyclettes.

**Lès débarquements.** Au début, ce fut la Commission régulatrice de Busigny qui désigna les gares de débarquement de chaque élément; mais lorsque les événements militaires eurent modifié les prévisions du Haut commandement, ce fut la Commission de ligne d'Amiens qui indiqua à la régulatrice de Busigny les gares de débarquement. A partir du 19 août elles furent reportées en arrière et, à partir du 25, limitées à celles de la ligne Amiens-Chaulnes-Saint-Quentin-Busigny, les lignes Chaulnes-Cambrai et Cambrai-Busigny ne devant plus avoir qu'une capacité réduite et ne devant être utilisées qu'exceptionnellement et jusqu'à nouvel ordre seulement.

Grâce à l'excellente organisation du réseau du Nord et à sa mé-

thode pratique d'exploitation, les transports se firent avec une régularité parfaite. « La gare de Busigny parvint à assurer le croisement des deux courants, que surchargent encore un certain nombre de trains français, sans qu'aucune interruption se produise dans le mouvement. Les craintes qu'avait parfois inspirées, en temps de paix, ce « cisaillement » en gare de Busigny et qui avaient même justifié l'étude d'un passage en-dessous pour un des courants, se révèlent comme superflues. » (Andriot.)

Le temps prévu pour le parcours, soit onze heures et demie de Boulogne à Jeumont (296 kilomètres), douze de Rouen à Jeumont (290 kilomètres), dix-sept du Havre à Jeumont (384 kilomètres) ne fut pas sensiblement dépassé.

Quant aux gares de débarquement, convenablement outillées en personnel et matériel, elles assurèrent leur service sans à-coups. Parmi les chantiers où régna la plus grande activité, on peut citer Le Cateau, qui reçut quarante trains et un demi-train; Landrecies, avec un mouvement de trente-deux trains et sept demi-trains; Hautmont, où trente-trois trains vinrent débarquer.

Dans l'ensemble, malgré les nombreuses difficultés de toutes sortes, ces transports s'effectuèrent sans retards appréciables de la part du chemin de fer, avec la même régularité que les transports de concentration des armées françaises.

Les derniers éléments avaient été débarqués le 27 entre Chaulnes et Saint-Quentin. Ce jour là, la régulatrice de Busigny qui, le 25, s'était repliée sur Chaulnes, termine ses fonctions. Quant à la Commission de ligne, ses officiers se replient sur Rouen, où ils organisent une première « Commission régulatrice de communication » destinées à ravitailler les armées britanniques en campagne. Ils devaient quelques jours plus tard, se transporter au Mans, où ils étaient alimentés par la base de Saint-Nazaire, remplaçant Le Havre. Une régulatrice avancée, dont le personnel était celui de Creil, fonctionnait à Villeneuve-Saint-Georges.

Telle fut l'organisation jusqu'à la fin du mois d'octobre.

## II. — JUSQU'A LA BATAILLE DE LA SOMME

### *Les transports de troupes.*

D'octobre 1914 à juillet 1916, ce sont les réseaux français qui se chargent encore de tous les transports nécessaires aux armées anglaises et les troupes françaises à peu près de tous les travaux qui s'imposent sur

les lignes de communication anglaises, nos alliés n'ayant encore formé ni service, ni troupes de chemin de fer.

Le premier transport consiste à porter l'armée anglaise à la gauche du dispositif, de manière à la rapprocher des ports de la Manche, ses bases. Du 5 au 9 octobre, le 2<sup>e</sup> corps d'armée anglais est acheminé en 105 trains de Compiègne et Pont-Sainte-Maxence vers Hazebrouck et Saint-Omer par Creil, Amiens et Calais. Il est suivi par le Grand Quartier Général, transporté en quatre trains de Fère-en-Tardenois à Saint-Omer par Ormoy, Epluches, Creil et Calais. Du 9 au 14, le 3<sup>e</sup> corps s'embarque dans la région de Creil pour Calais, où débarque également une division du premier corps embarquée à Fère-en-Tardenois du 13 au 16. Le reste de l'armée anglaise et les troupes d'étape suivent du 15 au 18.

Dans les Flandres, l'armée anglaise est grossie d'abord d'une division canadienne, qui avait débarqué en septembre à Saint-Nazaire, puis de la 8<sup>e</sup> division anglaise qui, du Havre où elle prend terre, est amenée à Hazebrouck entre le 9 et le 13 novembre, enfin des troupes indiennes.

*Les troupes indiennes.* Une attention particulière doit être accordée à ce transport qui intéresse plusieurs réseaux et qui se fait en deux étapes; ces divisions sont acheminées de Marseille sur les Aubrais-Orléans, d'où elles se rendent au camp de Cercottes pour y achever leur mobilisation au moyen de matériel envoyé d'Angleterre (31 trains). Après quelques jours de repos, elles repartent vers la région des Flandres. Il fallut équiper en conséquence les gares des Aubrais et d'Orléans, où fonctionnaient déjà de multiples services militaires, y préparer cinq chantiers de débarquement pour les troupes, un entièrement clos pour les trains de vivres, un pour le déchargement des chèvres destinées au ravitaillement des troupes indiennes, un enfin pour les trains d'habillement, d'équipement et de munitions. Nous ne parlons pas des précautions à prendre pour ménager les susceptibilités de race ou de caste.

Le premier transport comportait deux divisions d'infanterie (Lahore et Meerut) et une division de cavalerie; effectif total : 1.430 officiers, 37.200 hommes, 16.350 chevaux, 2.160 voitures, 893 wagons de vivres, ayant exigé 635 trains. La division de Lahore, arrivée du 27 septembre au 7 octobre, repartit les 17, 18 et 19 octobre vers Arques et Wizernes par Juvisy, Versailles, Sotteville, Darnetal, Abancourt, Eu, Abbeville, Etaples, Calais; c'est la ligne que suivront

les troupes indiennes. La division de Meerut et une brigade de cavalerie débarquèrent aux Aubrais du 19 au 28 octobre pour être expédiées, du 26 au 31, vers la région de Berguette où se concentrèrent les contingents indiens. La 1<sup>re</sup> division de cavalerie et l'artillerie de la division de Meerut furent reçues du 12 au 22 novembre et repartirent, l'artillerie du 19 au 21, en 11 trains, la cavalerie du 26 novembre au 1<sup>er</sup> décembre. Enfin la 9<sup>e</sup> brigade d'infanterie partit du 5 au 7 décembre.

Fin décembre débarquait aux Aubrais une deuxième division de cavalerie à l'effectif de 250 officiers, 4.000 hommes, 4.500 chevaux; elle fut envoyée au front à partir du 31 décembre.

**Autres renforts.** Il y a ensuite un ralentissement, qui s'explique par le temps nécessaire à l'organisation des forces nouvelles. En décembre arrive une seule division, la 27<sup>e</sup>; en janvier 1915 une seule, la 28<sup>e</sup>; en février une seule, une division canadienne qui, elle, débarque à Saint-Nazaire et non au Havre. En mars, au contraire, trois divisions sont dirigées sur les Flandres, North Midland et South Midland, 2<sup>e</sup> division de Londres; en avril, les divisions West Riding et Northumberland renforcent les armées anglaises; mais c'est en juillet que les débarquements atteignent le maximum d'intensité avec six divisions, dont le transport exigea 290 trains. Bref, en 1915, Le Havre seul expédia 26 divisions et une brigade. Et, comme l'on sait, le mouvement ne s'arrêta pas en 1916. Aussi, en février 1916, la X<sup>e</sup> armée française est-elle retirée du front d'Artois où elle est remplacée par des troupes anglaises.

Il est vrai que sept divisions britanniques avaient été dirigées sur Marseille, en octobre, novembre et décembre 1915, pour être transportées en Orient : divisions de Meerut et de Lahore, plus les divisions qui tenaient le front entre la Somme et la ligne d'Amiens à Chaulnes; elles avaient été remplacées par la VI<sup>e</sup> armée française.

**Les transports de ravitaillement et d'évacuation.**

On se rend compte de l'importance que devaient atteindre, pour une telle armée, les transports de ravitaillement et d'évacuation. Dans les prévisions du début, on avait attribué aux troupes anglaises huit marches pour les transports de ravitaillement et six pour les évacuations. Cela pouvait suffire à « la misérable petite armée anglaise » de 1914.

Mais que l'on songe que les importations anglaises au Havre passent de 43.000 tonnes en janvier 1915 à 90.000 en novembre de la

même année, à 150.000 en août 1916, puis, après être tombées à 117.000 en avril 1917, s'élèvent jusqu'à 158.000 en juin, descendent à 102.000 en août, remontent à 160.000 en janvier 1918 (chiffre maximum) et sont encore de 126.000 tonnes en septembre!

Que l'on songe que le chiffre cumulé des entrées et sorties de l'armée anglaise dans le port de Rouen, qui oscille autour de 80.000 tonnes en 1915, atteint son maximum, 191.200 tonnes, en juillet 1916, varie en 1917 de 171.200 tonnes en janvier (chiffre maximum) à 114.000 en août (chiffre minimum) et dans les dix premiers mois de 1918 ne tombe pas au-dessous de 105.000 tonnes!

Que l'on songe que, pour les seuls besoins de l'armée anglaise, le seul arrondissement de Rouen a dû former, en 1915, 10.914 trains complets, composés de 406.643 wagons; en 1916, 13.599 trains complets, composés de 472.501 wagons, plus, par trains divers, 12.829 wagons en 1915 et 40.800 en 1916!

Au prix de quelles difficultés, à l'aide de quels travaux ces transports furent assurés, on le devine.

### **La ligne de communication.**

Après la Marne, la régulatrice anglaise de Villeneuve-Saint-Georges revient à Sotteville-les-Rouen. L'évacuation par

les services anglais de la gare du Mans-Triage dura plus longtemps. Par contre, dès novembre 1914, une annexe fut créée à Boulogne.

La ligne de communication part du Havre. Mais la ligne d'Amiens à Rouen étant coupée à Poix par la destruction d'un viaduc de trente mètres de hauteur, les transports ne pouvaient s'écouler que par des lignes à voie unique (Abancourt-Eu-Abbeville-Longroy-Longpré), d'un profil difficile et qui, aux stations de bifurcation, n'étaient nullement disposées pour des courants de ce sens. D'autre part, au nord-est de la ligne Amiens-Abbeville, ces transports se répartissaient sur les lignes à voie unique comprises entre la ligne Abbeville-Calais-Hazebrouck et le front et passant à Doullens, Frévent, Saint-Pol, Arques et Merville.

C'est pour diminuer ces difficultés que sont spécialement construits les raccordements d'Abbeville (Ouest), de Doullens, de Frévent, de Saint-Pol, surtout de Darnetal, qui évitait le rebroussement en gare de Sotteville pour passer de la ligne Rouen-Paris sur la ligne Rouen-Amiens; malheureusement les difficultés du terrain ne permirent pas de lui donner plus de 200 mètres de longueur utile.

Plus tard, comme cette ligne devenait insuffisante avec l'augmentation de l'armée anglaise, il fallut envisager le retour du maté-

riel vide par Eu-Dieppe-Serqueux, ce qui entraîna la construction (mars-avril 1915) d'un raccordement à Rouxmesnil, pour éviter d'avoir à pénétrer en gare de Dieppe et à y rebrousser.

Enfin, aussitôt le viaduc de Poix réparé, on envisage le passage des trains de ravitaillement anglais par Amiens-Saint-Roch et l'on construit dans cette gare, en juin 1915, un raccordement à voie unique, doublé ultérieurement, afin de supprimer le rebroussement en gare de Saint-Roch des trains venant de Rouen et se dirigeant ensuite vers Canaples ou vers Boulogne. A partir du 26 juillet, les transports au départ de Rouen qui, jusque-là, étaient dirigés par Longroy-Gamaches et Longpré, ont été détournés par Poix-Saint-Roch.

### **Travaux dans les bases.**

Dans les bases, on doit envisager des travaux analogues, mais beaucoup plus importants.

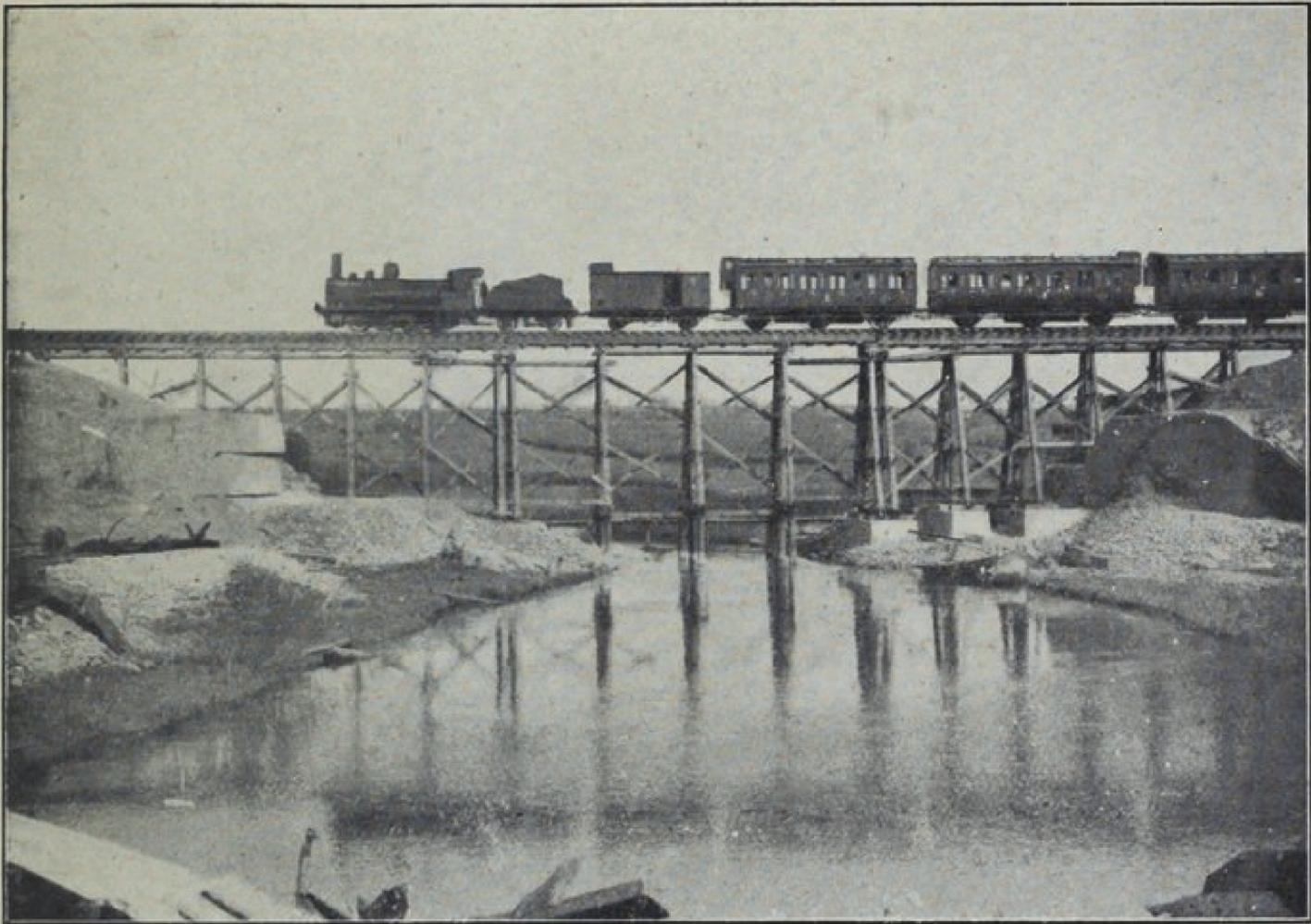
A Rouen, plus de cinquante kilomètres de voie ferrée sont ou seront posés soit sur le port proprement dit pour le déchargement des navires et la desserte immédiate des quais (18 kilomètres), soit dans les gares qui le desservent, afin d'augmenter leurs capacités de triage et de desserte générale.

Au Havre, les agrandissements sont encore plus considérables; ils ne représentent pas moins de soixante-cinq kilomètres de voie. Le port n'était relié aux voies principales que par un long raccordement à voie unique suivant le boulevard de Graville; en premier lieu, ce raccordement est mis à double voie, puis une seconde sortie du port est créée, prenant naissance à l'extrémité Est de la gare maritime et rejoignant les voies de Paris avant la gare d'Harfleur. Cette sortie traversait le plateau de Soquence, où devait être faite une gare annexe du Havre et l'utilisait pour la pose de voies de stockage et de garage.

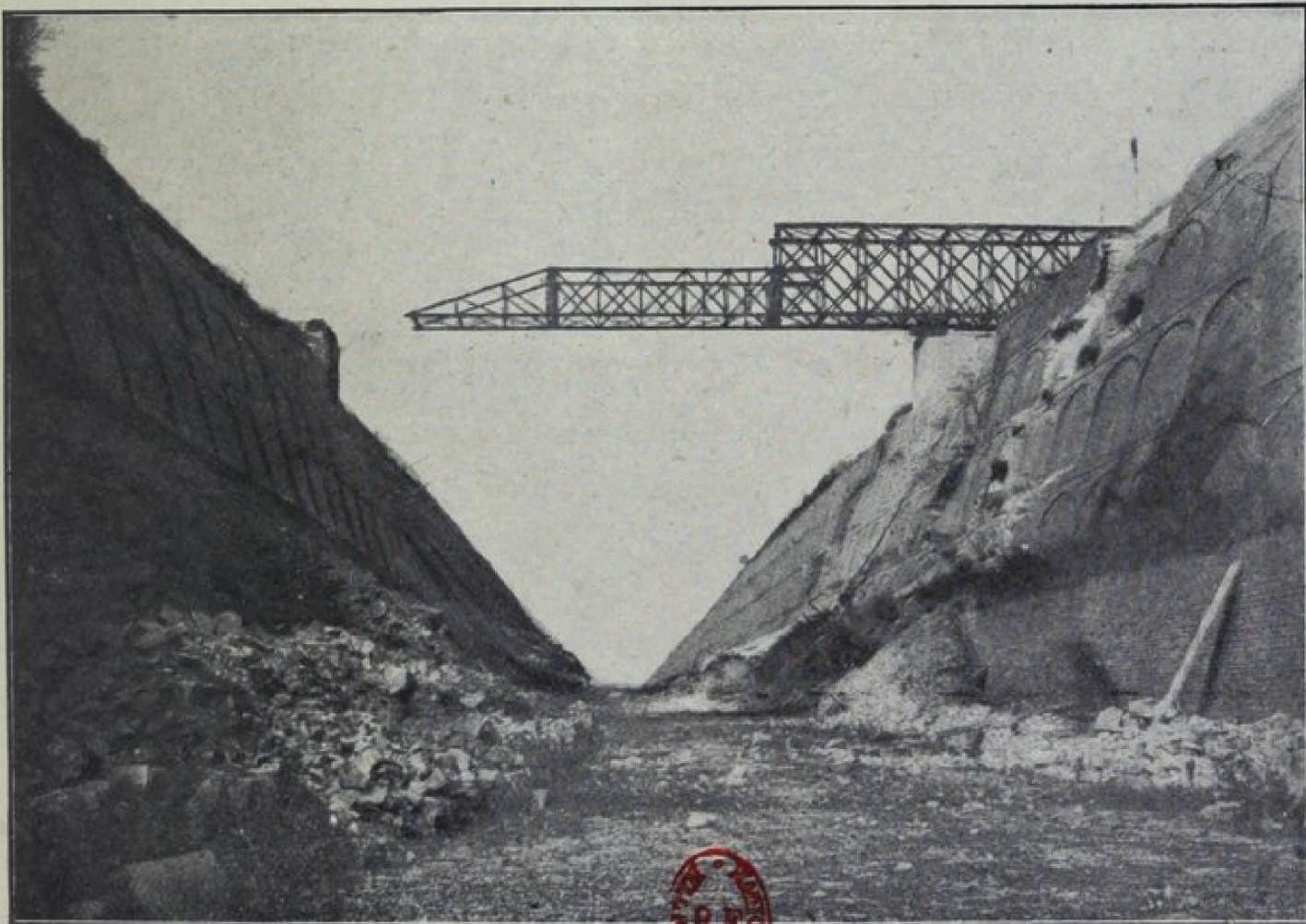
Il convient d'ailleurs de noter que ces travaux servaient à la fois pour les besoins propres des services anglais et pour les besoins généraux du trafic.

### **Travaux à Boulogne et annexes.**

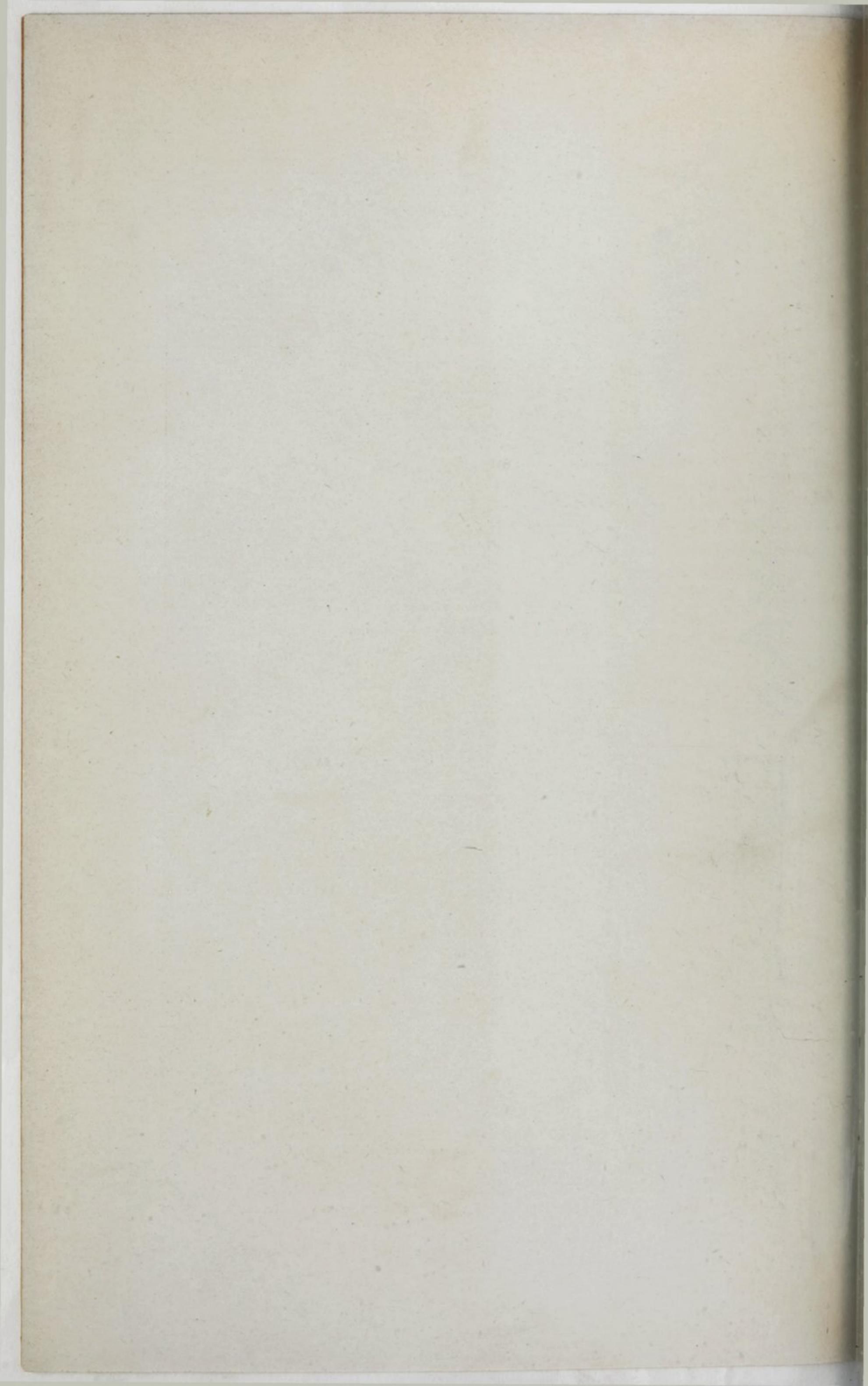
D'autre part, l'importance de Boulogne s'accroît de jour en jour. Les mouvements au départ de ce port vers Hazebrouck par Calais, vers Saint-Pol par Etaples, enfin vers Amiens par la ligne de la côte deviennent considérables. Pour les rendre plus faciles, des travaux sont exécutés. Citons le raccordement de Rivière-Neuve, à Calais, qui établit une liaison directe entre les lignes Boulogne-Ca-



Viaduc d'Ohis. Réparation provisoire.



Lancement d'un pont Henry, à Havrincourt, sur le canal du Nord.



lais et Calais-Dunkerque et exige la construction d'une estacade de 18 mètres de longueur sur le fossé des fortifications; celui d'Etaples qui donne communication directe entre les lignes Amiens-Boulogne et Etaples-Saint-Pol, sans passer par la gare d'Etaples, où les installations étaient alors très restreintes; enfin le doublement, par les sapeurs de chemins de fer anglais, de la ligne Hazebrouck-Ypres, ce qui, par voie de conséquence, entraîne un remaniement de l'entrée de la gare d'Hazebrouck, gare qui, en décembre 1914, avait subi un premier agrandissement.

Boulogne a deux annexes : Calais et Etaples.

A Calais, on pose trente kilomètres de voie, notamment au garage de Coulogne et au triage de Rivière-Neuve, destiné à former les trains de ravitaillement anglais avec les rames de Boulogne et Calais. Le garage de Coulogne comprend d'abord (juin 1915) deux voies d'échange de rames avec le faisceau de la Rivière-Neuve, six voies de garage de trains sanitaires et un chantier d'embarquement; ces voies ont été posées par les sapeurs de chemins de fer français avec du matériel anglais. Les sapeurs anglais y ajouteront successivement dix-sept voies de garage en septembre 1915 et, en janvier 1916, un faisceau de cinq voies desservant le dépôt de pétrole, au total 8.600 mètres de voies nouvelles. A Calais Rivière-Neuve il a fallu dévier 3.356 mètres de voie principale, poser 3.900 mètres de garages neufs et exécuter 49.000 mètres cubes de terrassements, dont 42.000 de remblai.

Le transfert à Calais des installations anglaises conduisit d'ailleurs à transporter à Bourbourg, à Gravelines et à Dunkerque (Coudkerque-Triage) certains services belges de ravitaillement, jusqu'à concentrés à Calais. Aussi bien, la reconstitution progressive de l'armée belge exigeait-elle des moyens plus abondants que ceux dont elle disposait à Calais. La nouvelle organisation commença à fonctionner le 12 mai. Elle avait obligé à d'importants travaux dans ces différentes gares (deux vastes hangars et 2.450 mètres de voies nouvelles à Gravelines, 2.400 à Bourbourg) et aussi à Calais, où la nécessité de localiser les services belges au bassin à flot de l'Ouest avait amené la construction de 5.500 mètres de voies nouvelles. La presque totalité de ces travaux est effectuée par notre 5<sup>e</sup> Génie.

A Etaples, en janvier 1915, est réalisée une première et légère amélioration. Puis, successivement, on y pose 6.500 mètres de voies nouvelles, qui entraînent environ 110.000 mètres cubes de terrassements, dont 60.000 de déblais, l'emplacement nécessaire à l'implantation de la gare annexe ayant dû être taillé dans une falaise de craie.

**Régulatrice d'Abbeville.**

Boulogne et ses annexes ne pouvaient rester longtemps suffisantes. On décide d'organiser à Abbeville une nouvelle régulatrice anglaise destinée plus spécialement à recevoir les envois des bases sud. Le 27 janvier 1915, le général commandant en chef donnait l'ordre d'exécution des travaux, qui furent commencés en février.

L'ensemble des voies posées représentait environ 25 kilomètres. Elles furent exécutées partie avec du matériel français, partie avec du matériel anglais et par les troupes de chemins de fer des deux nations (deux compagnies françaises et trois anglaises). Ajoutons que les nouvelles voies, établies sur un terrain tourbeux, exigèrent, pendant toute l'année 1915, d'importants travaux d'entretien et de relevage.

Les stations-magasins desservant Abbeville étaient Rouen R. D. et Abancourt. La gare d'Abancourt, qui devait desservir cette station-magasin et, ultérieurement, le dépôt du génie de Blargies-Sud et le dépôt de munitions de Blargies-Nord, subit de nombreuses modifications ayant pour but d'établir la liaison entre ces différents établissements.

Quant aux dépôts de Blargies, ils offrent un exemple du type commun à toutes les installations britanniques et qui a la forme d'une arrête de poisson, un faisceau central de manœuvre et de formation des trains, des voies extérieures d'où se détachent un certain nombre d'épis desservant les magasins et les dépôts.

**Régulatrice de Romescamps.**

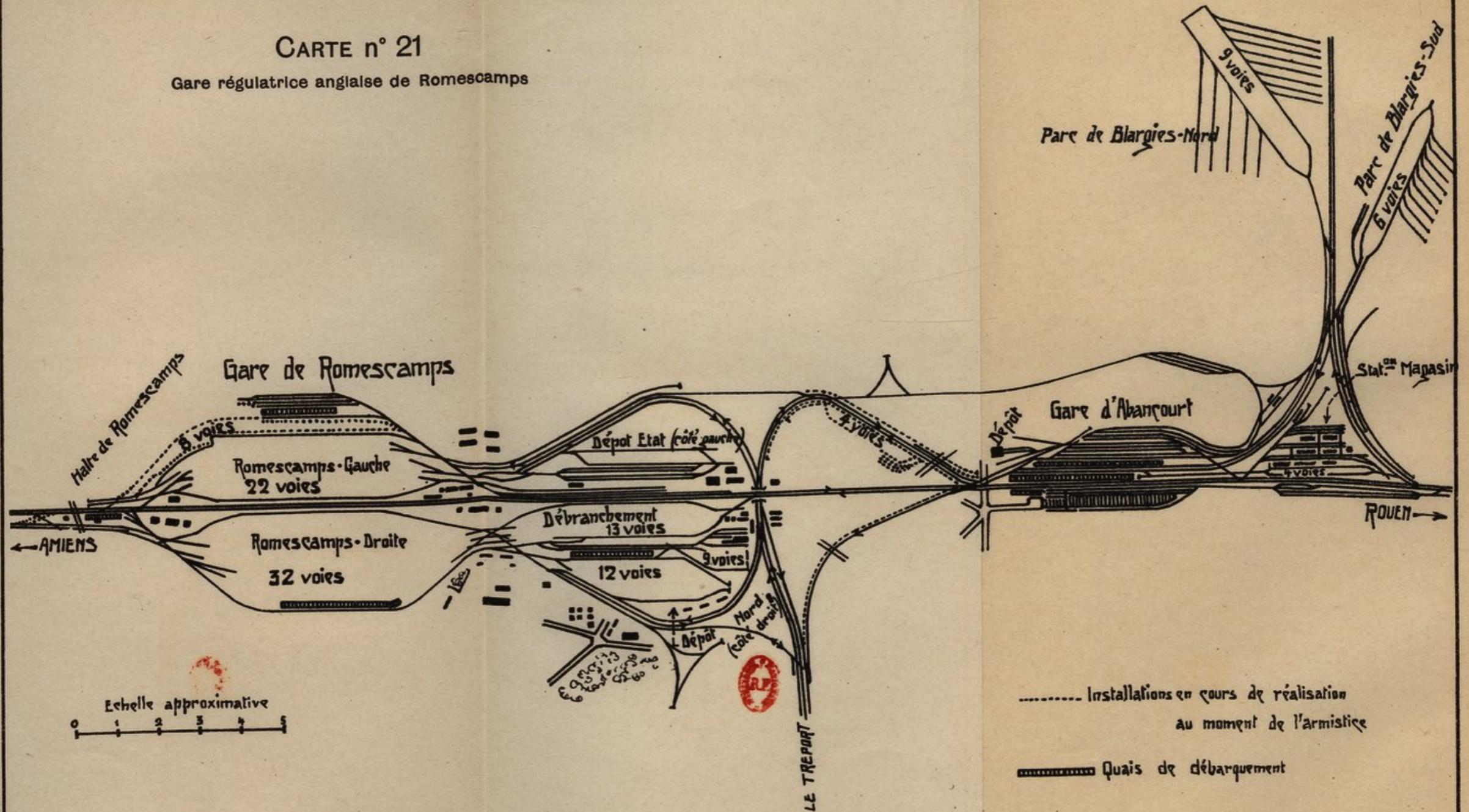
Mais les trains expédiés des bases maritimes de Rouen, Le Havre et subsidiairement Dieppe étaient généralement envoyés directement jusqu'au front et d'ailleurs ne pouvaient être remaniés sur leur itinéraire direct. Cette méthode trop rigide devint inapplicable avec l'accroissement des effectifs britanniques et la complexité des ravitaillements. Il fut donc indispensable d'interposer entre ces bases maritimes et les armées une gare régulatrice présentant, au point de vue de la formation des trains, les mêmes ressources que les gares desservant les armées françaises.

Abbeville était bien placée pour recevoir les expéditions de Calais, de Boulogne et des grands dépôts en voie de création dans son voisinage : Mautort, Saigneville et Fresseneville; elle se prêtait mal au rôle de régulatrice pour les envois des bases maritimes-Sud depuis que leur tonnage s'était considérablement développé.

D'autre part, le groupe Amiens-Longueau était trop près du front

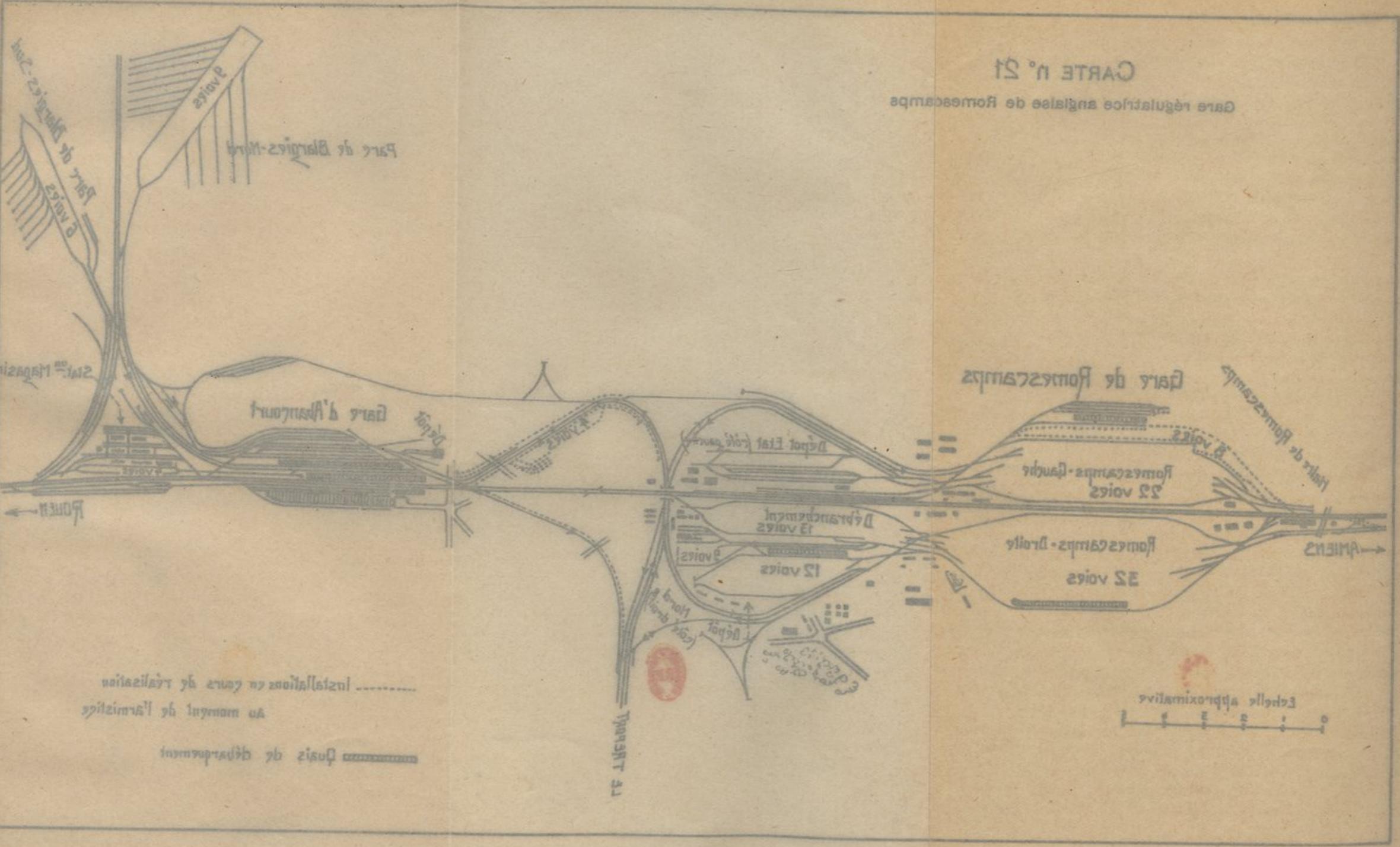
# CARTE n° 21

Gare régulatrice anglaise de Romescamps



CARTE n° 21

Gare régulatrice anglaise de Romescamps



Echelle approximative

----- installations en cours de réalisation  
 Au moment de l'impression  
 ===== Quais de département

CARTE N° 21

Gare régulatrice anglaise de Romescamps



Echelle approximative

A horizontal scale bar with markings at 0, 1, 2, 3, 4, and 5. The text 'Echelle approximative' is written above the bar.

pour tenir lieu de régulatrice complète et d'ailleurs son emploi était indispensable pour les armées françaises, au profit desquelles il jouait le rôle de régulatrice avancée de Creil et du Bourget.

Il était donc nécessaire de créer de toutes pièces, sur le courant Rouen-Amiens, une régulatrice située de telle façon qu'elle pût recevoir les envois des trois bases maritimes (c'est-à-dire à l'est de Serqueux), mais également ceux des grands dépôts créés à Abancourt et Blargies, ce qui obligeait à la placer au delà d'Abancourt; le terrain, très accidenté en se rapprochant de Poix, ne laissait pas beaucoup d'espace pour trouver un emplacement favorable. Pour tous ces motifs, l'on fit choix de Romescamps, où l'on pouvait, avec des terrassements d'importance moyenne, réaliser une installation remplissant toutes les conditions voulues.

Le croquis 21 permettra de se rendre compte de la disposition de la gare, où l'on avait pu réussir à faire tous les mouvements, soit entre les faisceaux, soit entre la gare régulatrice et les stockages, sans engager les voies principales.

On remarquera que la régulatrice ne comportait pas, comme les nôtres, de stockages annexes, toutes les installations de cet ordre étant à Abancourt, Blargies-Nord et Blargies-Sud.

Commencée le 20 février 1916, elle recevait, dès le mois de mai, 5.489 wagons et en expédiait 5.510, déchargeant sensiblement Abbeville. Le 20 juin elle fonctionnait à plein.

Complètement terminée en juillet, elle avait demandé, pour sa construction, la main-d'œuvre suivante : trois compagnies de notre 5<sup>e</sup> Génie, une section d'ouvriers en bois, un bataillon territorial, 200 Kabyles. Elle comportait 32 kilomètres de voies, 90.000 mètres cubes de terrassement et 7.000 mètres carrés d'empierrement. Elle avait, comme l'on voit, été complètement réalisée par la main-d'œuvre française; les Britanniques n'y avaient participé, au début, que pour quelques installations annexes, camps, baraquements, etc...

D'ailleurs, les autorités britanniques, qui avaient fait quelques objections à la création d'une G. R. intermédiaire entre les bases et la région d'Amiens, n'en sentirent vraiment toute l'utilité qu'au moment des opérations de la Somme, pendant lesquelles le ravitaillement par les bases du Sud et les évacuations vers ces bases auraient été impossibles sans l'existence de Romescamps, remarquable instrument d'exploitation qui a permis de rendre plus active la circulation sur la ligne Rouen-Amiens, d'alléger le travail des bases maritimes et d'augmenter ainsi leur rendement.

**Audruicq.** Enfin, au printemps 1916, l'armée britannique établit à Audruicq un immense dépôt où elle concentre tout le matériel de chemin de fer dont elle dispose et qui constitue l'homologue des différentes installations de l'École des chemins de fer réparties sur l'ensemble du territoire français. Une installation de montage de wagons y fut ajoutée. Ultérieurement un important dépôt de munitions y est annexé. Les troupes de chemins de fer françaises se sont bornées à effectuer en gare d'Audruicq les liaisons avec les voies principales et les voies de garage.

C'est le prélude des grands travaux que les troupes spéciales britanniques vont exécuter au cours des deux années suivantes.

### III. — DE LA BATAILLE DE LA SOMME A LA FIN DE LA GUERRE

#### **Organisation du service militaire des chemins de fer.**

Pendant cette période, les travaux dans la zone anglaise prennent un grand développement et sont exécutés en très grande partie par les Anglais eux-mêmes; de même leurs transports emploient pour une bonne part des wagons anglais.

Au début de la campagne, il avait été admis, en raison des faibles effectifs britanniques opérant en France et du peu d'importance relative de leurs besoins, que la France assumerait seule avec ses disponibilités la charge des transports par voies ferrées (exploitation, constructions neuves, réoccupation des lignes). En fait, il ne pouvait en être autrement, l'armée britannique n'ayant en propre ni sapeurs de chemins de fer, ni organes analogues à nos sections de chemins de fer de campagne.

Mais lorsque la stabilisation du front comporta une organisation plus complète des services, et surtout lorsque le gouvernement britannique eut pris la décision d'augmenter ses forces sur le front occidental, il parut nécessaire de demander au gouvernement britannique une aide en matériel et surtout en personnel.

Toute une organisation du service militaire des chemins de fer fut donc établie. Il avait à sa tête le D. R. T. (Director Railway Transport) appelé ensuite D. R. (Director of Railways) et qui, à la fin de 1916, prit le titre de D. G. T. (Director General of Transportation); à partir de ce moment, il a également sous ses ordres la voie de 0 m. 60, les routes et les voies navigables. L'A. D. R. T. (Assistant

Director Railways Transport) et le D. D. R. T. (Deputy Director Railways Transport) correspondaient à peu près à nos régulateurs et les R. T. O. (Railway Transport Officer) à nos Commissions de gare. La R. O. D. (Railway Operating Division) équivalait à nos sections de chemins de fer de campagne et, à la fin de la guerre, représentait une force appréciable.

C'est la R. O. D. qui exploitait les lignes militaires anglaises, au moyen de machines et de wagons anglais. Les machines étaient garées, soit dans les dépôts du réseau, soit dans les dépôts construits spécialement, comme celui de Tachincourt.

**Le matériel.** En ce qui concerne les wagons, dès le mois de mars 1915 il avait été reconnu que les autorités militaires françaises ne pouvaient disposer des wagons (20.000 et plus) nécessaires à cette époque pour les besoins de l'armée anglaise, transport du personnel et du matériel, immobilisations prolongées sur les lignes militaires anglaises. Un secours fut donc promis par nos alliés, mais il ne fut effectif qu'à partir de décembre 1916, et ne comprit tout d'abord que des wagons type continental commandés en Angleterre et au Canada.

L'énorme progression des armées britanniques en 1916 et l'effort demandé aux transports pendant l'offensive de la Somme prouvèrent d'une manière concluante qu'une aide plus importante serait nécessaire. A la suite de la conférence du 13 décembre 1916, des accords furent conclus, aux termes desquels les autorités anglaises s'engageaient à importer un nombre de wagons suffisant pour satisfaire à tous les transports de l'armée britannique, sauf les transports des troupes, ainsi qu'un certain nombre de locomotives avec leurs équipes. Mais pour que cette mesure fût exécutée, il fallut, indépendamment de nouvelles commandes, prélever du matériel sur le parc des réseaux anglais en imposant des restrictions au public, et libérer le fret par des restrictions mises aux importations. Ces mesures ne pouvaient être que progressives, elles demandèrent plusieurs mois. Mais alors le secours fourni est intéressant et atteint jusqu'à la valeur de 49.000 wagons de dix tonnes.

Dans ce matériel une mention spéciale doit être accordée aux wagons sanitaires, en particulier à ceux qui constituaient le train offert par la Cité de Londres : nos alliés en étaient particulièrement fiers, à juste titre.

Pour amener locomotives et wagons provenant des réseaux anglais, nos alliés avaient construit trois lignes de ferry-boats, portant

chacun cinquante wagons ou l'équivalent en locomotives ou en A. L. V. F. Ces lignes partaient de Newhaven et de Richborough, pour aboutir à Dieppe, à Calais et à Dunkerque. Dans chacun de ces ports, ils avaient fait des installations considérables de passerelles oscillantes pour embarquer et débarquer les trains, en tenant compte à la fois des oscillations des navires et des variations de hauteur dues à la marée. Elles servirent aussi, notamment celle de Dieppe, à réembarquer, après l'armistice, les wagons anglais. Les locomotives furent entretenues dans des ateliers improvisés, mais bien organisés; le plus puissant, celui de Borre, au nord d'Hazebrouck, à vingt kilomètres des premières lignes, fondait lui-même les pièces qui lui étaient nécessaires. Un autre atelier installé dans les locaux du réseau de l'Etat, à Saint-Etienne-du-Rouvray, suppléait Borre et le remplaça quand il dut être évacué.

**Différents transports.** La R. O. D. assurait principalement les transports de ravitaillement et d'évacuation entre la régulatrice et le front; toutefois elle participa également, sur certains secteurs, à la traction des rames employées aux transports en cours d'opération; ces transports présentent peu d'intérêt et comprennent surtout des mouvements de relève, exception faite pour ceux qui se rapportent, soit à l'envoi de secours à l'Italie, soit aux opérations qui ont suivi l'offensive de mars 1918; nous avons parlé des uns et des autres dans l'étude d'ensemble consacrée à ces questions (1).

Au contraire, c'est aux réseaux français qu'incombèrent, d'abord en totalité, puis en majorité, les transports de permissionnaires, inaugurés en novembre 1915. Le nombre de trains mis en marche chaque jour varia de un à cinq, maximum atteint le 12 juillet 1917. Ils furent dirigés d'abord vers Le Havre, puis à la fois sur Boulogne et sur Le Havre, auxquels Calais s'ajoute en juillet 1917; par contre, en juillet 1918, Le Havre disparaît de la liste. Les permissionnaires à destination de Paris avaient à leur disposition, à partir du 12 juillet 1917, un train Arras-Amiens. Les points de départ des trains, eux aussi, se rapprochent ou s'éloignent des bases suivant l'avance ou le recul des troupes. Notons que les permissionnaires anglais apprécieraient, moins encore que les nôtres, les bancs qui garnissaient les wagons aménagés; ils ne se firent pas faute, plus d'une fois, de les démolir et d'en jeter les débris par les portières.

(1) Chapitre IX, p. 96 et suiv. et 102 et suiv. Voir aussi, p. 65 et suiv., Organisation de la ligne Cherbourg-Tarente, et, p. 208 et suiv., la démobilisation anglaise.

Ce sont les réseaux français qui supportent également presque toute la charge de la démobilisation, qui a exigé 2.360 trains, soit 1.200 de troupes, 600 de trains sanitaires, 500 de matériel et 60 de chevaux.

Par contre, à peu près tous les travaux que nous allons énumérer sont exécutés par la main-d'œuvre anglaise, alors que ceux intéressant la circulation générale sont effectués par les troupes de chemins de fer françaises.

*Offensive de la Somme.* Ils sont tous en rapport avec des offensives exécutées ou projetées.

Avant l'offensive de la Somme, et sans parler d'aménagements divers sur la ligne Amiens-Albert, à Buire et à Edge-Hill, les armées britanniques posent les lignes Fienvillers-Candas-Acheux, Dernancourt-Plateau et Daours-Contay, qui représentent 150 kilomètres (voir croquis 12). La première desservait les dépôts de matériel de cette zone, que les voies ferrées existantes ne pouvaient pas atteindre. Exploitée par la R. O. D., elle fut prolongée ultérieurement, d'une part, sur Aveluy, d'autre part sur Achiet. Elle entraîne, à Acheux, des remaniements importants imputables à la situation de cette gare au sommet du plateau, entre des déclivités de 12 et de 14  $\frac{m}{m}$ . La ligne Dernancourt-Plateau était à double voie jusqu'à Méaulte, à voie unique jusqu'à Plateau-Station. C'est à Loop que vint se souder la ligne française Chemin-Vert - Bray-sur-Somme. Elle fut alors prolongée sur Méricourt et Bois des Trones. Enfin la ligne Daours-Contay desservait les dépôts de matériel situés à l'ouest de la ligne ci-dessus.

Comme ces travaux étaient les premiers qui fussent exécutés par les troupes de chemins de fer britanniques, on y trouvait des rampes un peu fortes, dépassant même 25 % (entre Dernancourt et Méaulte, par exemple) et lorsque, au cours des opérations de la Somme, la ligne Dernancourt-Plateau fut reprise par le 5<sup>e</sup> Génie français, puis par la 3<sup>e</sup> Section de chemins de fer de campagne, on dut établir une deuxième voie au profil maximum de 16  $\frac{m}{m}$  en déviation de la ligne anglaise; elle fut affectée à la circulation des trains chargés, l'autre étant réservée au retour des trains vides. Mais, de la disposition de ces deux voies par rapport l'une à l'autre, il résultait que la circulation sur cette partie de la ligne doublée se faisait sur la voie de droite et non sur la voie de gauche, ce qui créait, à l'entrée de la gare de Méaulte, un goulot dangereux.

A l'arrière est mise en service, à Outreau, une nouvelle régula-

trice destinée à recevoir et à classer les ravitaillements de la base de Boulogne, dont les places à quai sont en presque totalité occupées par l'armée britannique. La longueur totale des voies posées était de 16 kilomètres, le volume des terrassements exécutés de 63.000 mètres cubes, dont 45.000 de remblais. De plus, en raison de la médiocrité du terrain, on avait dû exécuter d'importants travaux de drainage et de consolidation de fossés et de talus.

Ces importants travaux furent l'œuvre des sapeurs de chemins de fer français; nos alliés se chargeaient de l'aménagement du bassin Loubet.

**Travaux en vue de  
l'offensive de 1917 :  
Lignes nouvelles.**

La bataille de la Somme à peine terminée, il est décidé que l'année 1917 sera marquée par une série d'offensives simultanées sur tous les fronts. L'armée anglaise devait attaquer d'abord, sur l'Ancre et vers Arras, le saillant allemand dessiné par la bataille de la Somme; en même temps, sa 1<sup>re</sup> armée essaierait de s'emparer de la falaise de Vimy; puis on entreprendrait une large offensive en Flandre. Quant à l'offensive française, elle devait s'étendre de Chaulnes à Soissons. C'est, en somme, presque tout le front anglais qui est intéressé.

Dans les Flandres, afin d'atteindre plus facilement la région d'Ypres, nos alliés construisent une ligne à double voie qui, partant de Bergues, se dirige par Rexpoëde et Roosbrugge sur Proven (environ 18 kilomètres); de là elle se prolonge d'une part par une double voie vers Elverdinghe et d'autre part par une ligne à voie unique de 8 kilomètres jusqu'à Remy, situé à 3 kilomètres 500 de Poperinghe, sur la ligne Hazebrouck-Poperinghe-Ypres, que l'armée britannique avait doublée en 1915. Sur la ligne Bergues-Proven et ses prolongements se greffaient de nombreuses installations de ravitaillement et de stockage.

En même temps, le contournement d'Hazebrouck par le Nord (4 kilomètres) permet de passer de la ligne Hazebrouck-Dunkerque sur Hazebrouck-Ypres ou Hazebrouck-Bailleul, sans entrer dans la gare d'Hazebrouck, toujours encombrée, malgré les travaux dont elle avait été l'objet.

En Artois, le doublement Arques-Berguette facilitait les expéditions vers Béthune, en même temps que les doublements Saint-Pol-Mont-Saint-Eloi (24 kilomètres) et Doullens-Warlincourt (10 kilomètres) rendaient possibles des transports intensifs sur ces deux lignes, qui desservaient le secteur d'Arras. Ces deux doublements

ont été soudés par une transversale allant d'Aubigny à Saulty-l'Arbret (15 kilomètres) par Wanquetin et remplaçant le passage par Arras, encore sous le feu.

Le secteur de la Somme avait été équipé en vue de la bataille; il ne reçoit que de très légères retouches, notamment par l'amélioration et le prolongement de la ligne Dernancourt-Plateau-Bois-des-Trones.

Les communications entre Dieppe, d'une part, où l'on installe, entre la gare de Rouxmesnil et la Rivière d'Arques, un vaste dépôt de munitions aux magasins espacés, et le front, d'autre part, furent améliorées par la construction, en avant de Serqueux, côté Dieppe, d'un raccordement permettant aux trains en provenance de Dieppe et à destination d'Amiens, de passer sur la ligne Rouen-Amiens en évitant un rebroussement en gare de Serqueux, d'ailleurs surchargée. Ce raccordement a été mis en service à voie unique le 7 février, à double voie le 26 avril.

Enfin, dès le mois de décembre 1915, la Commission de réseau de l'Etat avait fait valoir les avantages de créer entre Le Havre et Amiens, à côté de l'itinéraire par Rouen - R. D. et Darnetal, un deuxième itinéraire par Motteville et Montérolier-Buchy, en doublant la ligne de Motteville à Clères, en améliorant son profil et en la raccordant, près d'Etampuis, à celle de Clères à Montérolier, par un passage en-dessous de la ligne Rouen-Dieppe, de manière à éviter le rebroussement à Clères et les profils difficiles aux abords de cette gare, enfin en doublant la section Bosc-le-Hard à Montérolier. C'est à partir de l'été 1916 que ces travaux sont exécutés par une compagnie de notre 5<sup>e</sup> Génie, avec une main-d'œuvre auxiliaire excellente de 1.400 prisonniers croates envoyés d'Italie. La ligne Motteville-Clères, où le volume des déblais a été d'environ 60.000 mètres cubes, a été mise en service à une voie le 23 décembre 1916, à deux voies le 26 mars 1917. Les dates sont les mêmes pour le raccordement d'Etampuis.

### **Travaux sur les lignes de communication.**

En second lieu, sur leurs lignes de communication, les Anglais améliorent légèrement leurs gares régulatrices (Calais, Outreau, Abbeville, Romescamps), où nos sapeurs de chemins de fer avaient déjà tant fait. Pour faciliter les relations entre Abbeville et les dépôts situés au sud de la Somme, ils doublent la section Abbeville-Gouy-Cahon (7 kilomètres) sur la ligne du Tréport.

Ils installent ou agrandissent de vastes dépôts représentant un

total de 313 kilomètres de voies ferrées. Les principaux, du Nord au Sud, sont :

Audruicq (matériel de chemins de fer et munitions).  
 Zéneghem (munitions et divers).  
 Vendroux-Les-Attaques (génie et divers).  
 Berguette et Aire (voie de 0 m. 60 et réparation de chalands).  
 Dannes-Camiers (munitions).  
 Beaurainville (voie de 0 m. 60 et voie métrique).  
 Rang-du-Fliers (réparations de matériel roulant).  
 Mautort, aux portes d'Abbeville (Intendance).  
 Saigneville, aux portes d'Abbeville (munitions).  
 Rouxmesnil (munitions).  
 Blargies N. (munitions).  
 Blargies S. (génie).  
 Saint-Etienne-du-Rouvray (réparation de matériel roulant).

A l'autre extrémité des lignes de communication, un soin particulier est accordé aux six principales gares d'échange entre les lignes militaires et le réseau du Nord, créées pour éviter que l'exploitation de la R. O. D. ne réagisse sur celle du réseau; ce sont, du Nord au Sud, Bergues-Echange (ligne Bergues-Proven), Borre (ligne Hazebrouck-Ypres), Saint-Pol (ligne Saint-Pol-Aubigny), Doullens, où nos alliés ajoutent précisément un faisceau de garage à l'entrée de la ligne Doullens-Arras, Candas (ligne Candas-Acheux) et Wecquemont (ligne Daours-Contay).

Enfin ils aménagent, en vue du ravitaillement, des débarquements, des évacuations, quatre-vingt-seize gares du front, échelonnées presque toutes sur leurs nouvelles lignes militaires ou sur un certain nombre de lignes partant d'Hazebrouck, de Berguette, de Béthune, de Brias, de Saint-Pol et d'Albert.

Des travaux avaient été faits également sur quelques lignes à l'ouest de la rocade Amiens-Hazebrouck pour faciliter les embarquements et les ravitaillements.

L'ensemble de ces améliorations, qui représentait la mise en œuvre de 700 kilomètres de voie environ, constitue un effort considérable.

Aussi bien l'effectif de l'armée anglaise était-il encore augmenté, au cours de l'hiver 1916-1917, par l'arrivée, en novembre de la 3<sup>e</sup> division australienne, en janvier des 62<sup>e</sup> et 58<sup>e</sup> divisions anglaises, en février des 57<sup>e</sup>, 59<sup>e</sup> et 66<sup>e</sup> divisions anglaises. Toutes ces troupes débarquent au Havre. La ligne de transport passe désormais par Darnetal, Montérolier-Buchy, Serqueux, Saint-Roch, Abbeville, d'où les trains sont acheminés soit sur Etaples, Les Fontinettes et Hazebrouck, soit sur Frévent et Saint-Pol.

**Offensive des Flandres.**

A l'offensive des Flandres, les troupes techniques anglaises collaborent en doublant la ligne Dunkerque-Furnes et en construisant le raccordement de Coudekerque, pour permettre aux trains venant de Calais de rejoindre la ligne de Furnes sans entrer en gare de Dunkerque; les deux travaux sont exécutés de concert avec la Commission de réseau du Nord. Aussitôt l'offensive terminée, nos alliés commencent une ligne à voie unique partant de Bailleul dans la direction de Warneton.

**Travaux durant l'hiver 1917-1918.**

Durant l'hiver 1917-1918, ils ne restent pas inactifs; ils terminent l'équipement du front en vue de l'offensive de 1918; à Calais, dans leurs dépôts de Vendroux et des Attaques, à Outreau, dans leur gare régulatrice, ils entreprennent des améliorations qui exigent la pose de plus de 60 kilomètres de voie. A Outreau ils les complètent par l'exécution d'un raccordement qui reliait Outreau au port de Boulogne en passant au-dessus des voies principales, dont on supprimait ainsi un cisaillement dangereux. Au Havre, enfin, les sapeurs de chemins de fer anglais posèrent, dans les prairies de Soquence, un faisceau de seize voies de garage sur des terrassements établis par les chemins de fer de l'Etat, et un détachement de la 9<sup>e</sup> section de chemins de fer de campagne exécuta, pour le compte de nos alliés, un dépôt de machines sur le plateau du Petit-Quevilly.

**Autres travaux.**

Après l'offensive de mars 1918 et indépendamment de leur contribution au quadruplement Etaples - Port-le-Grand, les Anglais prirent dans leur zone un certain nombre de mesures pour améliorer leurs communications avec leurs bases.

Le rendement de la ligne à voie unique Boulogne - Saint-Omer est amélioré par le doublement Affringues-Wizernes et la construction d'évitements.

Du 9 avril au 31 juillet est construite une ligne directe Hesdin - Frévent. Une ligne Watten-Socx (environ 25 kilomètres) est posée pour permettre de passer de la ligne Calais-Hazebrouck à la ligne Hazebrouck-Dunkerque sans faire de détour par Hazebrouck, où la gare est exposée au feu de l'artillerie ennemie. Le 15 avril est entreprise, à la fois de Conchil et de Conteville (sur la ligne Abbeville - Frévent), la construction d'une ligne ayant exigé 50 kilomètres de

voies et qui se relie à la section Candas - Acheux. Enfin une ligne métrique de 20 kilomètres, tracée entre Tournehem et Saint-Momelin, relie le réseau des Flandres à la ligne Calais - Anvin - Aire - Berck Plage, elle-même améliorée par la pose de 27 kilomètres de voie dans diverses gares.

En même temps des travaux importants sont faits dans les régulatrices, notamment à Abbeville, où sont ajoutés des faisceaux d'attente, et à Calais, où une ligne, dite Calais - Sand-Line, longue de 13 kilomètres, est posée de toutes pièces pour desservir les établissements anglais à l'est de la ville. On agrandit un grand nombre de gares d'échange ou de dépôts, notamment Marquise, Rang-du-Fliers, sur la ligne de la côte, Nortkerque, sur la ligne Calais - Saint-Omer, Arques, au point de jonction des lignes Calais - Saint-Omer et Béthune - Saint-Omer, Bergues et Esquelbecq, points de transbordement avec la voie métrique, sur la ligne Cassel-Dunkerque, Bertangles (Poulainville), sur la ligne Amiens-Canaples.

L'ensemble de ces voies nouvelles anglaises ou françaises représente encore un énorme effort, que les événements de juillet ont rendu inutile au moment où il s'achevait.

Disponibles à point, les troupes de chemins de fer anglaises, aussitôt les Allemands en retraite, remettent en état les lignes Acheux-Achiet, Inchy-Bourlon, Maricourt-Péronne, Chemin-Vert-Loop, Rosières à La Flaque (en tout 36 kilomètres) et, pour faciliter le ravitaillement, construisent les lignes Frémicourt-Quéant (12 kilomètres), déviation de la ligne Boisieux--Marquion à partir d'Hermies jusqu'au passage du canal du Nord (20 kilomètres), Miramont - Le Transloy, Maricourt - Le Transloy, Etricourt - Le Transloy (en tout 70 kilomètres), enfin Roisel - Bellicourt (20 kilomètres).

Ils participent également à un premier rétablissement du rail sur les lignes du réseau du Nord entre la ligne Cambrai - Busigny - Maubeuge - Jeumont incluse et la ligne Hazebrouck - Ypres - Roulers. Ils rétablissent notamment la première soudure avec le réseau belge par la ligne Lille - Baisieux - Tournai à la fin de novembre 1918.

**Conclusions.** Si l'on examine l'évolution de l'organisation des transports britanniques pendant la guerre, on voit l'armée de 1914 arrivant sans aucun moyen d'exploitation ou de construction des voies ferrées ni en personnel ni en matériel. Ses méthodes de ravitaillement sont rigides : les trains se forment aux bases et le rôle de la régulatrice de communication, tel que nous le concevons, n'est joué par aucun organe. Aussi l'armée française se

charge-t-elle de tous les transports et de presque tous les travaux jusqu'au début de 1916, tout en incitant les autorités britanniques à adopter nos méthodes. Puis les effectifs anglais s'accroissent si rapidement que cet état de choses ne peut durer; le commandement britannique le comprend et, s'il a mis un certain temps à s'adapter à notre organisation et à se pénétrer de la nécessité de prélever du matériel et du personnel sur les réseaux anglais, une fois la résolution prise, il en poursuit l'exécution avec cette application et cette ténacité qui sont la caractéristique de la nation anglaise et constituent un de ses éléments de succès.

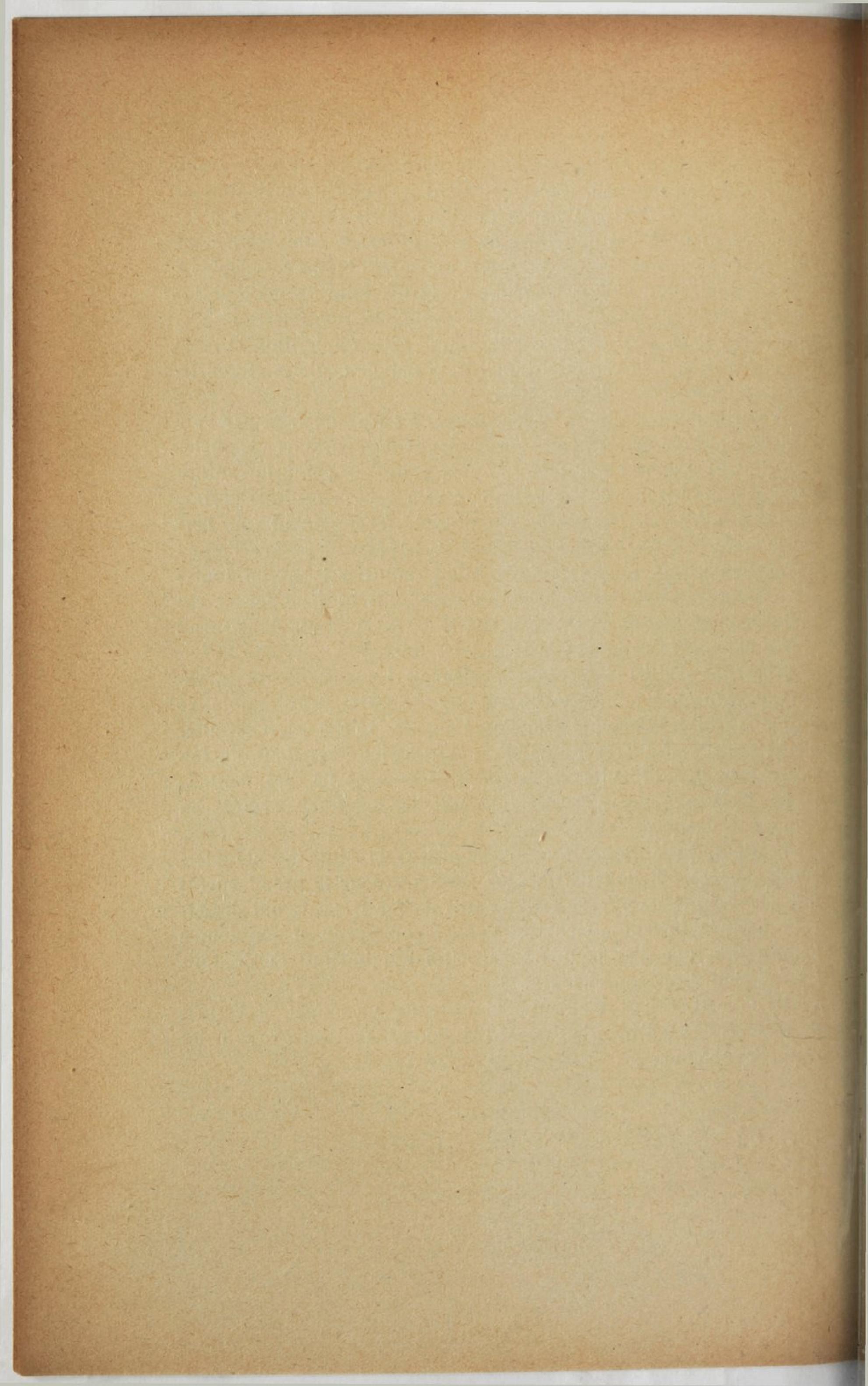
A partir des opérations de la Somme, les travaux faits par l'armée britannique augmentent constamment d'importance, le matériel roulant importé par elle s'accroît jusqu'au point de suffire presque à ses besoins de ravitaillement et, au moment de la grande offensive alliée, ses troupes de chemins de fer prennent une part considérable au rétablissement des voies ferrées. Si parfois l'esprit de particularisme rend la collaboration moins efficace, en toutes circonstances les autorités britanniques montrent leur ferme volonté de tout mettre en œuvre pour le bien commun des armées alliées et pour la conquête de la victoire finale.

Elles ont d'ailleurs reconnu loyalement l'importance et la valeur du concours prêté par les réseaux français. Par exemple, le 6 mai 1918, le Maréchal Douglas Haig écrivait à M. Claveille, alors ministre des Travaux publics, que la manière dont ils faisaient face aux difficultés de la situation et dont ils assuraient de la façon la plus complète les intenses demandes des armées en campagne dépassait tout éloge.

Il ajoutait : « Permettez-moi, Monsieur le Ministre, de vous exprimer mes félicitations les plus cordiales pour le grand succès qui a couronné les efforts des chemins de fer français qui desservent l'armée britannique et de vous exprimer en même temps l'admiration que j'ai pour les capacités administratives de tous les fonctionnaires supérieurs ».

Il n'omettait pas, d'ailleurs, le reste du personnel, à l'esprit de ressource et à l'énergie duquel il imputait, non sans raison, les résultats obtenus.

---



## TROISIÈME PARTIE

# LES TRANSPORTS AMÉRICAINS <sup>(1)</sup>

---

I. Conditions générales. — II. La prévision : ports, lignes de communication, travaux. — III. L'organisation : commission régulatrice, S. O. S., D. G. T. — IV. L'exécution : transports vers le front et au départ du front. — V. Conclusion.

(Voir croquis n<sup>os</sup> 22 et 23)

### I. — CONDITIONS GÉNÉRALES

*Les difficultés.* La coopération américaine sur le front occidental posait deux grands problèmes de transports : les transports maritimes, dont les Américains se chargeaient d'abord seuls, puis avec l'aide britannique, les transports terrestres, qui incombaient aux réseaux français.

Il faut reconnaître que les transports maritimes, au moment où la guerre sous-marine faisait rage, présentaient d'énormes difficultés; mais, à raison même de celles-ci, l'irrégularité des arrivées aux ports devait réagir fâcheusement sur les transports terrestres et se traduire pour eux par un supplément de charges.

Dans le domaine des transports par voie ferrée, il eût été logique que les moyens complémentaires (personnel, matériel roulant, installations nouvelles) fussent constitués avant l'arrivée du gros des troupes. Mais la jeune armée américaine n'avait pas de services organisés; celui des transports, notamment, devait être constitué de toutes pièces en recrutant le personnel parmi les réseaux américains; d'autre part, il importait de construire tout le matériel rou-

---

(1) Entre autres documents, nous avons consulté avec le plus grand fruit l'étude que le Lieutenant-Colonel Andriot, commissaire régulateur de la Régulatrice américaine, a consacrée aux transports par voie ferrée de l'Armée américaine en France.

lant nécessaire en adoptant un type s'adaptant aux conditions d'exploitation des réseaux français.

Pour atteindre ce résultat, il fallait d'assez longs délais. Cependant, le commandement français avait le désir de voir arriver le plus tôt possible des combattants, dont l'instruction était à faire : ce désir se transforme en une hâte impérieuse à partir d'avril 1918 et ceci explique pourquoi, dans les arrivages américains, on a mis « la charrue devant les bœufs » en envoyant les hommes et le matériel à transporter avant les moyens de transports eux-mêmes.

Les conséquences devaient en être lourdes pour les réseaux français; il ne fallait compter, tout d'abord, que sur leurs ressources existantes et sur nos ports, tels qu'ils étaient. Or, les uns et les autres, dotés de moyens strictement calculés, étaient à l'extrême limite de leur rendement : personnel à bout de souffle parce qu'on ne l'avait pas renforcé, installations insuffisantes, même en temps de paix, et que la limitation des moyens d'action n'avait permis d'accroître que dans la zone des armées.

Alors que les Britanniques s'étaient progressivement adaptés à notre organisation au fur et à mesure de l'accroissement de leurs effectifs, les Américains arrivaient avec l'assurance que donne la venue prochaine d'une armée de deux millions d'hommes et, aussi, avec un certain dédain des méthodes surannées du vieux monde.

Désireux de montrer des procédés nouveaux et de réaliser des installations grandioses, ils ne songèrent pas assez qu'ils arrivaient au milieu d'une organisation qu'il n'était pas possible de bouleverser en quelques mois et qui, après tout, avait fait ses preuves.

**Effort demandé à nos réseaux.**

Ce qui compliqua encore le problème, ce fut la décision de grouper les armées américaines vers la partie droite du front. La logique eût été, comme pour les Anglais, de les employer dans une zone aussi rapprochée que possible de leurs bases de l'Océan; des considérations d'ordre militaire et d'ordre politique firent adopter une autre solution, mais celle-ci, en imposant, tant aux transports en charge qu'au retour du matériel vide, la traversée de toute la France, ajouta un effort supplémentaire et accrut gravement les difficultés.

D'autre part, la rareté du fret oblige à le réserver aux troupes et aux seuls approvisionnements qu'il est impossible de trouver en France. Pour le reste, bois, matériaux d'entretien des routes, etc...

un nouvel effort sera demandé aux ressources de notre territoire national et, par conséquent, à nos voies ferrées.

C'était donc une tâche formidable à laquelle il fallait s'atteler, et la mise sur pied des lignes de communication américaines se ressent d'un peu de flottement dans les décisions.

## II. — LA PRÉVISION

### *Les ports de débarquement.*

Etant donné le nombre d'hommes et le tonnage de matériel à débarquer, il apparaîtrait immédiatement qu'il faut répartir les arrivages sur tous les ports français disponibles, c'est-à-dire ceux de l'Océan; ceux de la Manche sont à peu près à pleine charge, du fait du trafic franco-anglais; quant à ceux de la Méditerranée, la guerre sous-marine ne permet pas, en 1917, de songer à les utiliser. Mais, quand l'échec de cette guerre sera établi et, en outre, qu'il faudra élargir le programme initial, Marseille et Toulon seront appelés à recevoir des bateaux américains. De même Le Havre, Rouen, Cherbourg seront, eux aussi, utilisés pour certains transports venant d'Angleterre.

Parmi les ports de l'Océan, Brest, seul port en eau profonde, recevra la plus grande partie des troupes, Saint-Nazaire et Bordeaux-Bassens voient débarquer une grosse part des arrivages; mais Nantes, La Pallice, Rochefort seront aussi largement utilisés. Il sera même fait appel ultérieurement, mais de façon accessoire, à des ports secondaires : Granville, Saint-Malo, Les Sables-d'Olonne, Marans, Tonnay-Charente, Bayonne.

### *Les lignes de communication.*

Comme les troupes américaines doivent être concentrées en Lorraine, ainsi que nous l'avons indiqué, leurs lignes de communication traversent toute la France. Mais ces lignes ne sauraient suivre les grandes artères de communication du temps de paix, qui passent par les Ceintures de Paris, déjà trop chargées, et qui doivent être réservées pour les rocales. On est donc amené à diriger le courant par d'autres routes.

Les deux lignes de communication adoptées à l'origine aboutissent l'une et l'autre à Is-sur-Tille, gare régulatrice pouvant desservir la région Verdun, Nancy, Lunéville, Saint-Dié et, au besoin, Belfort.

La première, dite ligne « Nord », part de Saint-Nazaire, emprunte jusqu'à Saint-Pierre-des-Corps la grande ligne du Croisic à Paris, suit la ligne transversale Tours, Vierzon, Bourges, Saincaize, Nevers, Chagny, puis la grande ligne de Marseille à Paris jusqu'à Dijon-Perrigny, pour aboutir à Is-sur-Tille, en empruntant un raccordement qui évite l'entrée en gare de Dijon.

La deuxième ligne de communication, dite ligne « Sud », a son origine à Bordeaux-Bassens, emprunte jusqu'à Coutras le tronçon commun des grandes lignes Bordeaux-Paris et Bordeaux-Limoges, se confond avec celle-ci, s'engage sur la ligne Toulouse-Paris, de Limoges à Issoudun, puis, par l'embranchement qui part d'Issoudun en passant par Saint-Florent, atteint Bourges, où elle rejoint l'itinéraire précédent.

Les deux lignes recoupaient donc tous nos courants commerciaux depuis la ligne de Paris à Saint-Nazaire jusqu'à la ligne de Paris à Marseille par la Bourgogne.

Sur ces courants principaux viendront affluer successivement des courants secondaires : l'un, de Brest, suit la grande ligne de Paris jusqu'au Mans, puis la ligne à voie unique Le Mans à Tours, dont le doublement est entrepris; l'autre, groupant à Niort les provenances de La Rochelle-Pallice et de Rochefort, passe par Thouars et Saurmur; enfin, à partir de l'utilisation du port de Marseille, s'ajoute un courant Marseille-Chagny. De ces courants le premier, en raison de son origine, est surtout utilisé pour les trains de troupes.

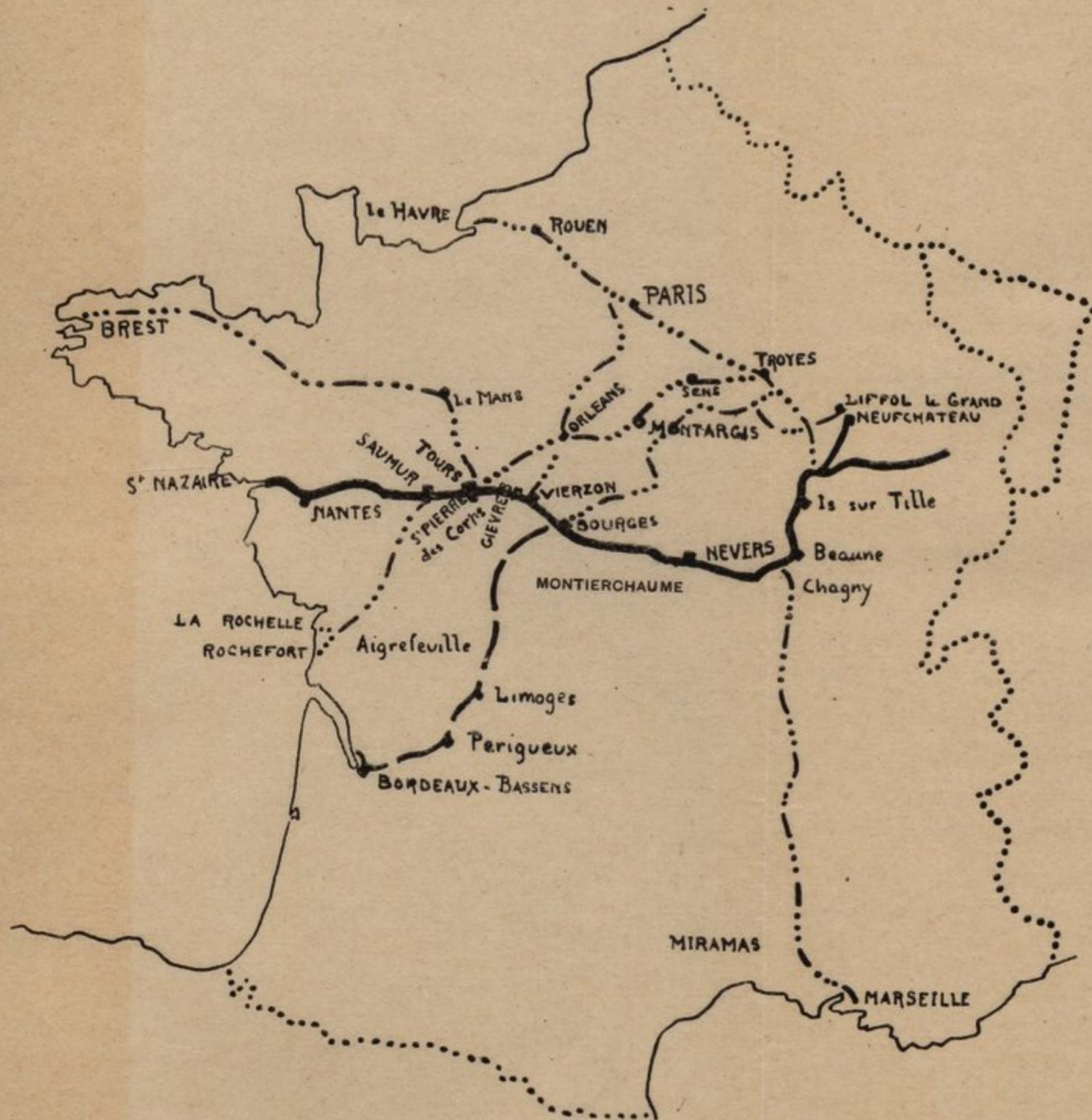
On prévoit, en outre, pour les transports venant d'Angleterre, des marches sur différentes lignes, au début du Havre à Is-sur-Tille par Argenteuil-Triage et Noisy-le-Sec, et du Havre à Vierzon par Achères, Juvisy, Etampes et Orléans, ensuite sur de nombreux itinéraires.

Dans le programme initial, le tronçon commun Bourges-Nevers-Chagny-Is-sur-Tille paraissait suffisant pour une armée d'un million d'hommes. Lorsque les effectifs américains dépasseraient ce chiffre, on prévoyait, pour atteindre le front, l'utilisation de deux lignes nouvelles prenant naissance sur les courants principaux tracés ci-dessus, à savoir : Bourges à Chatillon-sur-Seine par Cosne, Laroche, Saint-Florentin et Nuits-sous-Ravières, et Saint-Pierre-des-Corps à Sens par Les Aubrais et Montargis.

C'est pour leur exploitation que furent prévus successivement le quadruplement Laroche-Saint-Florentin sur un parcours de treize kilomètres, afin de rendre ce courant indépendant de la rocade

# CARTE n° 22

Lignes de communication américaines

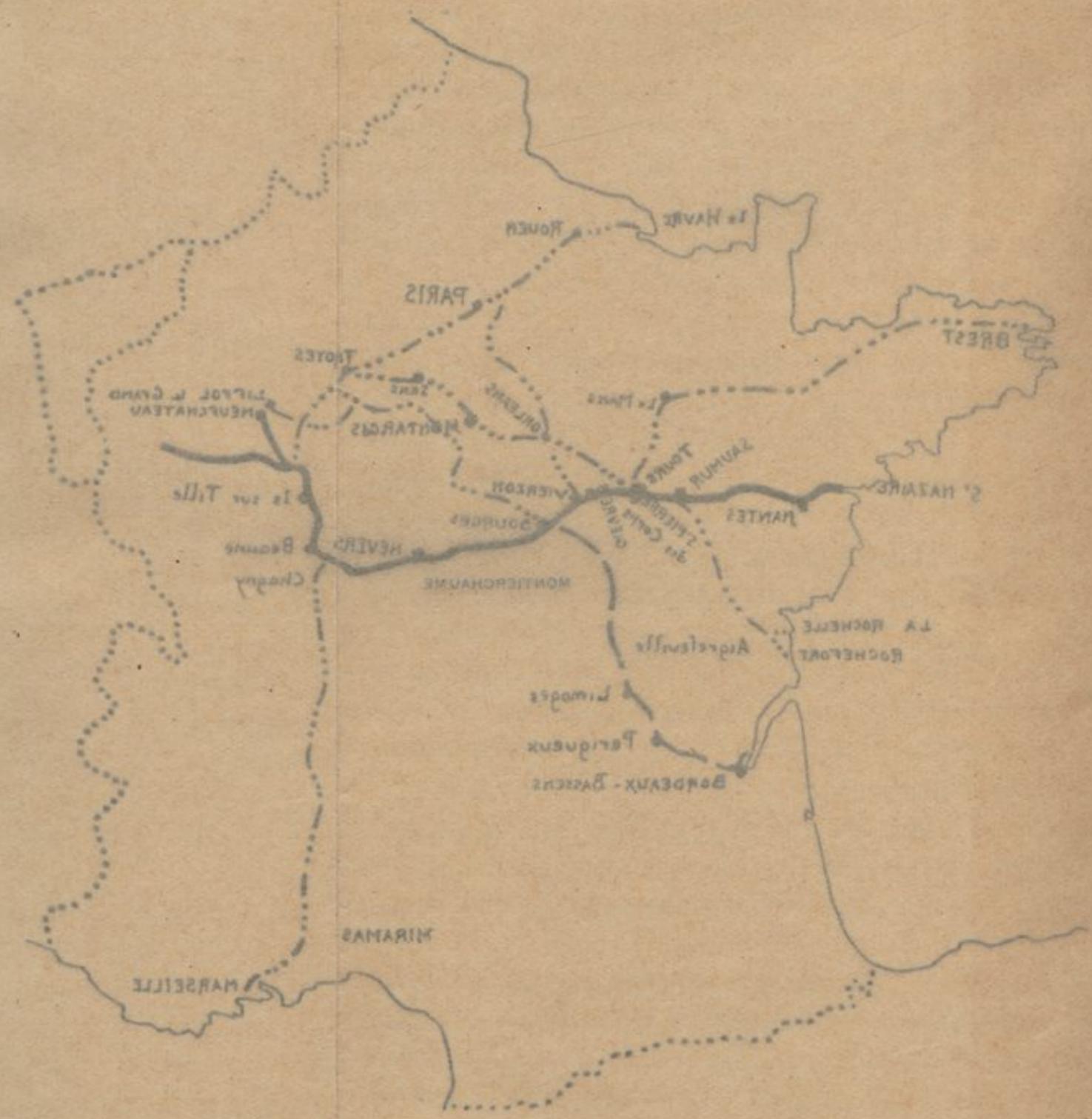


## LÉGENDE :

- ..... Nord
- - - - - Sud
- Courants secondaires

CARTE n° 22

Lignes de communication américaines

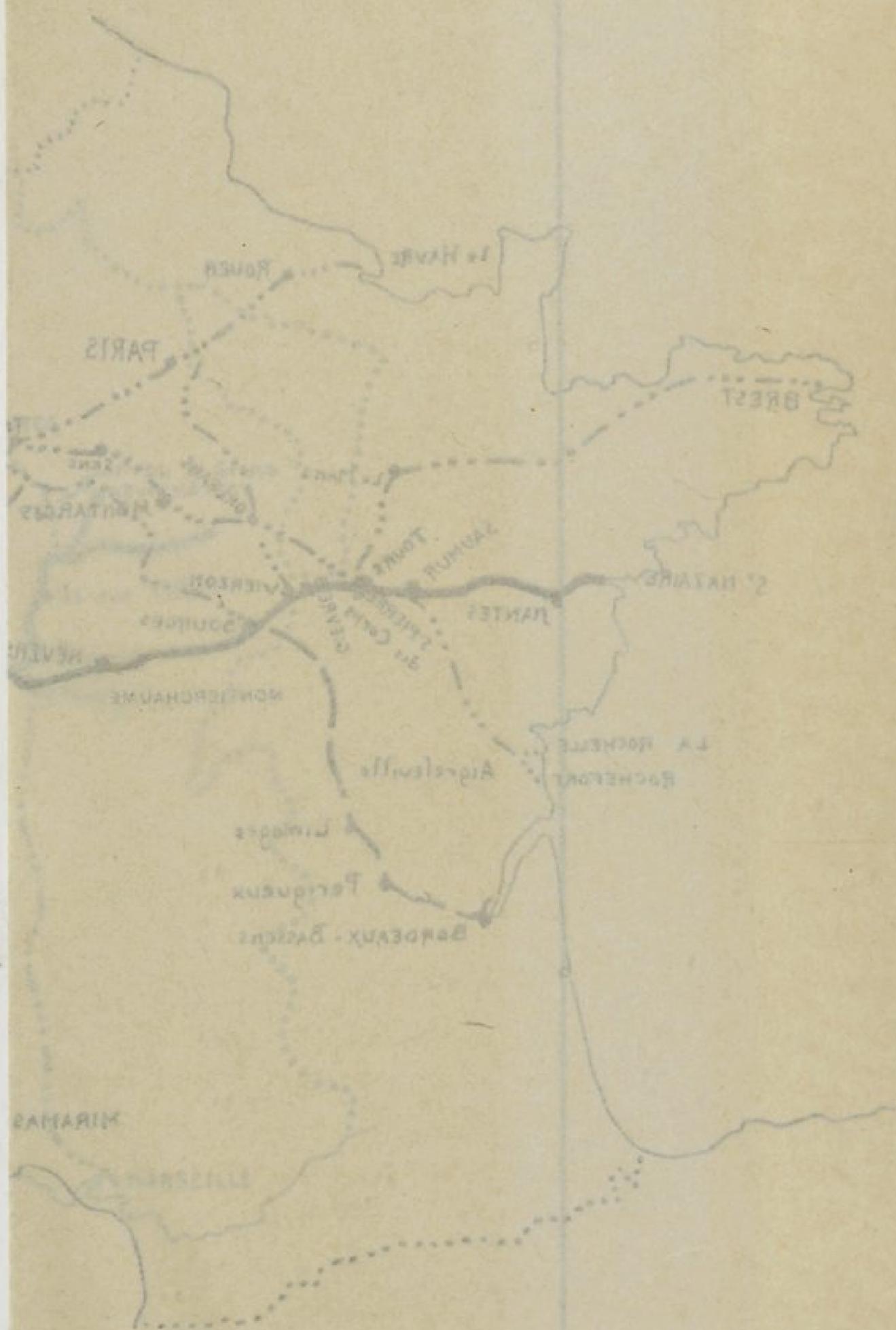


LÉGENDE :

- — — — — Nord
- - - - - Sud
- Courants secondaires

# CARTE N° 22

Lignes de communication aeriennes



## LÉGENDE :

- Nord
- Sud
- ==== Courants secondaires

Paris-Dijon, puis la gare régulatrice de Liffol-le-Grand et celle de Poinçon lorsque, en présence de l'augmentation des effectifs, celle d'Is-sur-Tille ne suffit plus.

L'emploi des troupes américaines, que les événements imposent par la suite, entraînera diverses modifications de détail ou passagères à ce plan d'ensemble; c'est ainsi que les nombreux arrivages de troupes du troisième trimestre 1918 imposent la mise en service d'un courant de transport allant de Brest à Bar-sur-Aube en empruntant les Ceintures de Paris, déjà surchargées par le trafic français.

Lorsqu'il fut question d'intercaler des troupes américaines entre les armées anglaises et les armées françaises, on étudia leur acheminement vers Rouen ou Oissel par la ligne Tours, Château-du-Loir, Le Mans, Serquigny, soit par Argentan et Mézidon, soit par Laigle et le raccordement de Conches; cette ligne aurait reçu les affluents suivants : Saumur, Château-du-Loir, Le Mans-Brest, Rennes, Sillé-le-Guillaume, La Hutte-Coulombiers-Cherbourg, Caen, Mézidon. Une gare régulatrice aurait été créée dans la région de Surdon.

*Les travaux.* Presque toutes ces lignes empruntaient des voies transversales à profil accidenté, mal outillées pour faire face à un trafic intense. D'autre part, les gares qui se trouvaient à la soudure des nombreux tronçons de lignes empruntés n'étaient pas abordées dans leur sens habituel et ne possédaient pas les voies d'échange et de stationnement indispensables. D'où la nécessité de nombreux travaux qu'il fallait exécuter à une époque où manquaient tant les ouvriers exercés que les matériaux.

En effet, du premier coup d'œil apparaissait la nécessité de rendre le rendement plus intense en multipliant les postes de block-système pour accroître le nombre de trains, d'augmenter le nombre des alimentations hydrauliques, de développer les garages existants, d'allonger un certain nombre de voies, les trains de matériel américains étant plus longs que les trains de matériel français, enfin de renforcer considérablement et même de créer de toutes pièces les moyens de communication téléphonique, presque inexistant sur les réseaux de l'intérieur.

Le seul P.-O. installe soixante-douze nouveaux postes sémaphoriques, dont trente-huit sur la ligne de S<sup>t</sup>-Nazaire à Saincaize et vingt-quatre sur celle de Bordeaux à Bourges; il allonge vingt-cinq garages. En outre, il dut augmenter les moyens de triage et de garage des gares de Coutras, Limoges, Puy-Imbert, Châteauroux, Saint-

Pierre-des-Corps, Vierzon et entreprendre des travaux considérables en des points particuliers : raccordement direct à Périgueux entre les lignes de Coutras et de Limoges pour éviter un rebroussement; quadruplement des voies entre Pont-Vert et Bourges, sur une longueur de six kilomètres, et modification complète de la gare de Bourges pour réaliser l'indépendance entre les deux itinéraires Bordeaux-Bourges et Saint-Nazaire-Bourges; établissement de jonctions nouvelles à Saint-Pierre-des-Corps et à Vierzon pour réaliser l'indépendance des diverses lignes traversant ces gares.

On procéda à tous ces travaux suivant une méthode que le commandement estima parfois trop sage.

Sur le P.-L.-M. on agrandit les gares de Montargis, de Nevers, de Saincaize, de Montchanin et on donna une nouvelle extension à la gare de Perrigny, complétée par un raccordement direct avec la ligne de Bourgogne.

Sur l'Est on construisit deux sauts de mouton à Langres et Chaudenay pour assurer l'indépendance des courants Is-sur-Tille-Neufchâteau et Paris-Belfort, un raccordement entre les lignes de Merrey à Neufchâteau et de Neufchâteau à Chaumont pour desservir la nouvelle gare de Liffol. Les gares de Chalindrey, Langres, Merrey, Neufchâteau, Barisey-la-Côte, Mirecourt, Pont-Saint-Vincent et Blainville furent développées.

L'Etat établit deux raccordements à voie unique, Saumur P.-O., destiné à relier les lignes de Paris à Bordeaux et de Tours à Angers, Sainte-Luce, destiné à relier les lignes de Segré à Nantes-Etat et de Tours à Nantes. La gare de triage de Thouars reçoit une extension considérable.

Ces améliorations ne suffirent pas : à la suite de l'avance allemande du printemps 1918 et de l'augmentation des transports américains qui en fut la conséquence, on construisit une gare importante de triage à Saint-Côme, près de Tours, pour décharger celle de Saint-Pierre-des-Corps; on exécuta le doublement de la ligne de Tours au Mans, on étendit les voies déjà en cours d'exécution à Vierzon, Châteauroux et Puy-Imbert. Sur le P.-L.-M. on entreprit d'importants travaux à Marseille, notamment au port d'Arenc, pour le percement d'une tranchée dans l'énorme butte de la Pinède; simultanément des travaux étaient exécutés sur différents points de la grande ligne Marseille-Chagny, afin d'accroître le débit par la construction de voies de garage et de dépôts de machines à Portes, à Avignon, à Miramas.

### **Concours des Américains.**

Les Américains n'apportèrent à ces travaux qu'un concours limité, le personnel de construction étant arrivé assez lentement. De fait, en dehors de leurs grandes gares et de leurs grands stockages, où ils posèrent 2.400 kilomètres de voie, ils n'exécutèrent que le doublement de la voie unique dans la traversée de Nantes et la déviation se détachant de la ligne du Bourbonnais à Challuy, à mi-chemin entre Saincaize et Nevers et aboutissant à Harlot, sur la ligne de Nevers à Chagny, un peu avant Imphy. Ce raccordement, qui franchissait la Loire par une vaste estacade, évitait la traversée de la gare de Nevers au courant Bourges - Saincaize - Cercy-la-Tour - Montchanin - Chagny - Perrigny. Entrepris au début de 1918, il fut mis en service le 23 octobre. Il était à double voie, sa longueur était de 8 kilom. 7.

D'autre part, les réseaux français, qui avaient à faire face à un trafic supérieur de 40 % à celui de 1913, alors que le personnel se trouvait diminué de 17 %, l'effectif locomotives de 5 %, le parc wagons de 9 %, étaient incapables de fournir les 1.700 locomotives, les 26.000 wagons de trente tonnes, les 2.500 voitures pour blessés et permissionnaires, les 52.000 agents techniques nécessaires aux seuls transports américains en octobre 1918. Et, pour mai 1919, la prévision s'élevait à plus du double.

On établit donc un programme qui comportait, dès le printemps 1918, l'emploi de trains complets américains formés dans les bases américaines soit avec le matériel américain dès son remontage, soit avec du matériel français, allant de là dans les stations-magasins américaines et ensuite sur le front, sans remaniement dans les gares françaises; la traction serait faite au moyen de locomotives américaines avec personnel américain et dépôts spéciaux tout à fait indépendants.

En attendant que l'arrivage du matériel américain permît la réalisation complète de ce programme, et à supposer que cette spécialisation fût d'une application pratique, la charge des transports incombait aux réseaux français qui durent, en outre, fournir des moniteurs français pour donner aux mécaniciens, chauffeurs, garde-freins américains une instruction théorique sur les règlements français, et ensuite la connaissance des lignes et des gares où ils devaient circuler.

Même quand la réalisation de ce programme fut plus avancée, les réseaux ne purent renoncer à faire accompagner chaque convoi

par un chef de train français, à cause de la différence des langues : il eût été trop difficile, en cas d'incident et d'arrêt en pleine voie, que les agents américains se concertassent avec les employés français du parcours pour prendre les mesures commandées par la situation. A cause de l'intensité de la circulation, il fallut aussi renforcer le personnel des gares de bifurcation, les points d'entrée et de sortie des gares américaines, doubler les aiguilleurs, augmenter le nombre des chefs de service, ouvrir au service de nuit des gares habituellement fermées, entretenir avec plus de soin les voies et les signaux.

D'ailleurs la réalisation du programme fut lente et n'aurait jamais été complète du seul fait des arrivées insuffisantes de personnel et de matériel.

L'effectif des agents américains de chemins de fer aurait dû être au 1<sup>er</sup> septembre 1918 de 29.896, au 1<sup>er</sup> octobre de 42.544, au 1<sup>er</sup> novembre de 52.030. En réalité, les chiffres se réduisent respectivement à 27.320, 28.484 et 30.410, soit un déficit final de 40 %.

De même, le 10 août 1918, il avait été convenu que les locomotives devraient arriver des Etats-Unis à raison de 268 par mois et les wagons à raison de 7.550 par mois. Pour l'ensemble des deux mois de septembre et d'octobre, nous trouvons une augmentation d'effectif de 258 pour les locomotives au lieu de 536, de 5.164 wagons au lieu de 15.100.

### III. — L'ORGANISATION

#### *Commission régula- trice.*

Ces transports, on l'a vu, empruntaient différents réseaux. La nécessité d'y coordonner les mouvements amène la création d'organes de liaison entre le commandement américain, d'une part, les réseaux français, d'autre part; c'est la Commission régulatrice des lignes de communications américaines qui entre en fonctions à Tours le 18 mars 1918. Elle comprend, à côté d'officiers, des collaborateurs techniques appartenant à chacun des grands réseaux de l'intérieur. Elle relève directement du 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-major de l'Armée, puis, à partir du 20 juillet 1918, du directeur général des transports militaires.

D'abord scindée en deux Commissions distinctes, Tours pour les lignes Nord (lignes au nord de la ligne Rochefort-Saumur-Tours-Nevers-Is-sur-Tille, cette ligne incluse), Périgueux pour la ligne Sud (Bordeaux-Bourges), elle est bientôt centralisée à Tours avec action, en ce qui concerne les lignes de communications américaines, sur

la totalité des réseaux de l'intérieur. Le 5 août commence à fonctionner à Marseille une Commission régulatrice pour la ligne Sud-Est (partie du réseau P.-L.-M. au sud et à l'est de la ligne Saincaize, Chagny, Dijon, Is-sur-Tille jusqu'aux zones d'action des régulatrices du front).

Le rôle de ces Commissions est le suivant : assurer la préparation et l'exécution des transports pour l'armée américaine entre les ports, les diverses installations et le front. Leur organisation et leur fonctionnement reposent sur un bureau militaire en relations directes avec les services américains des chemins de fer, et un bureau technique en relations directes avec les réseaux. Elles disposent de délégations dans les grands ports (Marseille, Bordeaux, La Rochelle, Saint-Nazaire, Nantes, Brest) et dans les gares desservant de grands établissements américains (Montierchaume, Gièvres, Le Mans, Miramas); elles ont action sur toutes les commissions de gare en ce qui concerne les transports américains. Un réseau téléphonique spécialisé leur est attribué et l'usage du réseau téléphonique américain leur est accordé.

Pour assurer l'acheminement des trains américains, les Commissions régulatrices disposeront de « marches » sur les diverses lignes de communication.

Toute la charge des transports sur toute la ligne de communication, depuis et y compris la formation des trains, est donc confiée à une autorité unique, le régulateur français, ou son délégué, d'accord avec les autorités américaines.

**Autorités américaines.** Ces autorités sont, en principe, le service américain des chemins de fer (Transportation Corps), lequel fait partie d'un important organe, qui a porté successivement le nom de « Lignes de communication », de « Service de l'arrière », enfin de « Service de ravitaillement », « Service of Supply » (en abrégé S. O. S.). Il a fonctionné d'abord à Chaumont, puis, à partir de février 1918, à Tours.

A la tête des S. O. S. est placé un général de division, disposant d'un état-major composé de quatre bureaux.

Par l'intermédiaire de ces bureaux, il actionne différents services, au nombre desquels figurent les transports dirigés par un brigadier général, directeur général des transports (D. G. T.).

L'action du commandant des S. O. S. se transmet aux différentes installations disséminées sur le territoire français, par l'intermédiaire d'officiers généraux qui dirigent un certain nombre de « Sections »

délimitées territorialement : sections de base à Saint-Nazaire, Bordeaux, Le Havre, Brest, Marseille, La Rochelle; section intermédiaire à Nevers; districts indépendants à Tours et Paris; section de l'avant correspondant à la zone des armées.

Le D. G. T., responsable de toutes les parties du service, détache un représentant à chaque gare régulatrice, à chaque dépôt de ravitaillement et à chaque gare importante pour faciliter le trafic militaire.

En ce qui concerne les lignes de communication, elles sont partagées en circonscriptions, qui se sont appelées d'abord lignes A, B, etc... et qui, ensuite, ont pris le nom de « Grandes Divisions », d'une étendue de cinq cents à huit cents kilomètres de lignes. Elles ont à leur tête un « General Superintendant », du grade de major ou de lieutenant-colonel, lequel relève directement du « General Manager », colonel adjoint au D. G. T.

### ***Les troupes de chemins de fer.***

Comme moyens d'exécution, le D.G.T. dispose de troupes dont l'organisation rappelle celle de nos sections de chemins de fer de campagne. La cellule organique est le bataillon des chemins de fer. Il y a trois types : bataillon d'exploitation, comprenant à la fois des agents des machines et de l'exploitation, et organisé pour assurer le service de quinze trains de chaque sens sur une section de cinq cents kilomètres avec cent locomotives; bataillon du service de la voie pour sa construction et son entretien; bataillon du service du matériel pour l'entretien de celui-ci. Les bataillons sont subdivisés en compagnies et groupés en régiments.

Au front, les transports sont réglés par les services français adjoints au Grand Quartier Général de Chaumont et aux régulatrices de ravitaillement d'Is-sur-Tille et Liffol-le-Grand. Nous avons eu l'occasion de parler des transports de troupes à la date où ils ont été opérés, surtout à partir de mars 1918.

Saluons toutefois l'entrée en secteur des divisions américaines. Le 27 octobre 1917, un premier communiqué du général Pershing annonçait la présence d'infanterie et d'artillerie américaines en première ligne. Il ne s'agissait que d'unités isolées. En février 1918, la 26<sup>e</sup> division d'Infanterie américaine (en abrégé D. I. U. S.) s'embarque à Châtenois, Neufchâteau et Liffol vers la région de Soissons-Braisnes, la 42<sup>e</sup> à Rolampont et Langres vers Lunéville et Saint-Clément au début de mars, la 2<sup>e</sup> part de Breuvannes et Bourmont (l'artillerie de Besançon) pour Lemmes et Dugny.

#### IV. — L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS

##### A) Transports vers le front

###### *Camps d'instruction et stockage.*

Mais l'organisation des bases et des lignes de communication ne peut suffire; il ne faut pas songer à lancer au feu les troupes américaines sans les avoir reformées et pourvues de leur matériel de guerre, pas plus qu'il ne saurait être question de pousser vers le front les approvisionnements amenés d'Amérique sans se préoccuper de leur nature et de l'ordre d'urgence de leur consommation. D'où la création de camps d'instruction pour les troupes et de stockages pour le matériel.

En ce qui concerne les troupes, on prépare des « zones de cantonnement » soit à proximité du front d'Argonne et de Lorraine, dans la région Mirecourt-Toul-Troyes-Is-sur-Tille, soit à l'intérieur, autant que possible à proximité des lignes de communication. Les brigades d'artillerie s'exercent dans les camps français du Valdahon, de Meucon, de Coëtquidan, de La Courtine et de Souge. Si l'on y ajoute les groupes d'hôpitaux et les zones de permissionnaires, dont il sera question plus loin, c'est sur la moitié de la France, sinon sur les deux tiers, que sont réparties les troupes américaines.

Quant aux stockages, ils sont distribués en trois zones : zone des ports, qui recevra des approvisionnements pour quarante-cinq jours; zone intermédiaire, pour trente jours; zone du front, pour quinze jours. Les entrepôts des bases maritimes devaient être Miramas, à côté de Marseille, Saint-Sulpice-Izon, à proximité de Bordeaux, Talmont, à l'embouchure de la Gironde, Aigrefeuille, non loin de Rochefort et de La Rochelle, Montoir, aux portes de Saint-Nazaire, Sainte-Luce pour Nantes et Pleyber-Christ pour Brest. En réalité, à l'époque de l'armistice, aucun de ces entrepôts n'est terminé; seuls, Saint-Sulpice-Izon, Montoir et Sainte-Luce sont assez avancés; Talmont est à peine piqueté. Les entrepôts intermédiaires sont Gièvres et Montierchaume, ceux du front Is-sur-Tille et Liffol-le-Grand.

De tous ces établissements, le plus important est Gièvres, qui s'étend, le long de la ligne P.-O., de Tours à Vierzon, suivant un losange de neuf kilomètres sur trois. Il dispose de plus de 140 magasins d'une surface totale de trente-six hectares, plus quatre-vingt-dix hectares de dépôts à l'air libre, de tout desservi par 213 kilo-

mètres de voie ferrée. Une population de mille cinq cents hommes et cinq cents officiers assure le fonctionnement général.

Comme le montre le croquis 23, les stockages sont disposés en longues files parallèles de magasins, ceux-ci groupés en sections distinctes encadrées de doubles voies, pour assurer la souplesse du mouvement qui poussera d'Ouest en Est le wagon, qui arrive des ports et sera dirigé vers le front, soit tel quel, soit remanié.

Dépôt de machines, atelier de réparations de machines et de wagons, dépôt de remonte, service des épaves, fabrique de savon, usine frigorifique complètent la cité.

**Les difficultés dans  
les ports.**

En résumé, dans tous les cas, troupes et approvisionnements doivent être transportés des ports à travers la France. De là une première difficulté à laquelle, avouons-le tout de suite, on ne peut porter remède que partiellement. « Les ports, écrit le colonel Andriot, ont presque constamment souffert, en 1918, de l'insuffisance de wagons. Toutes les raisons, il faut le dire, concourent à rendre leur alimentation difficile, non-existence de transports en charge de l'intérieur vers les ports, distance considérable des points de libération des wagons qui doivent traverser à vide toute la France, engorgements fréquents des gares du front par suite des à-coups de la bataille et des négligences des services au déchargement, crise de toute nature affectant constamment l'exploitation, insuffisance de personnel, manque de traction, circulation troublée, etc... La durée de rotation du matériel qu'on estime à dix ou douze jours entre port et front s'accroît du fait de ces causes multiples dans des proportions souvent énormes. Les services américains souffrent comme les autres de cette pénurie de wagons dans les ports. Ils se sont bien réservé l'emploi exclusif de leurs wagons U. S. A., mais ces wagons sont en nombre insuffisant, 3.211 au 30 juin, 4.241 au 31 juillet, 6.205 au 30 août. »

D'autre part, pour des raisons qui tiennent, en partie à la guerre sous-marine, en partie à nos ports, les troupes américaines ne débarquent pas toujours au point le plus voisin du camp auquel elles sont destinées. Pour prendre des exemples précis, cités par le colonel Andriot, en juillet, Brest dirigea quatorze trains de troupes sur Bordeaux et cinq sur Saint-Nazaire. En septembre, Brest dirigea huit trains sur Bordeaux et trois sur Saint-Nazaire. Le débarquement de ces troupes directement dans leur port destinataire aurait évité au chemin de fer plus de 22.000 kilomètres de trains en charge, soit le

double en tenant compte des parcours d'équilibre à vide. Il ne paraît pas certain que, au départ, un effort n'aurait pas réussi à modifier, dans quelque mesure, les conditions de répartition des troupes américaines à l'arrivée dans les ports français.

A ces difficultés s'ajoutent celles que l'esprit humain ne pouvait prévoir. L'offensive allemande de mars 1918 amène les Alliés à demander aux Etats-Unis de doubler leur effort et de diminuer de moitié les délais de réalisation : cent divisions devront être dirigées sur la France, avant le printemps de 1919, à raison de 300.000 hommes par mois.

Aussi, le mouvement d'arrivée des troupes et du matériel s'accroît-il suivant une progression très rapide. Le chiffre des soldats américains en France s'élevait, en juillet 1917, à 22.000, en août à 40.000, le 1<sup>er</sup> janvier à 145.000, le 1<sup>er</sup> mai à 290.000. Il augmente, en mai, de 93.000 hommes, en juin de 110.000, en juillet de 175.000, en août de 160.000, en septembre de 320.000, en octobre de 240.000, en novembre de 180.000; il faut y ajouter une quantité de matériel qui, de 120.000 tonnes en mai et juin, passe à 150.000 en juillet, à 180.000 en août, à 230.000 en septembre, pour atteindre son maximum avec 400.000 tonnes au mois d'octobre lorsque l'arrivée des hommes s'est ralentie.

De plus, les transports qui sont la conséquence de ces mouvements sont irréguliers à un double point de vue. Ils ne partent pas régulièrement des mêmes ports; seuls, les départs de Brest sont relativement progressifs dans leur ensemble. Mais Cherbourg passe de 3.000 hommes en juin à 39.000 en juillet et autant en août. Les départs, en octobre, sont, pour Saint-Nazaire, deux fois plus considérables qu'en septembre, pour Le Havre, deux fois moins. Encore faut-il ajouter que, afin d'éviter les sous-marins, les navires amenant les troupes voyagent en convois, que séparent des intervalles irréguliers et qui amènent à Brest, par exemple, 40.000 hommes à la fois; comme le camp de Pontanézen ne suffit pas à les abriter, il faut les expédier rapidement sur l'intérieur pour libérer les navires, et l'on doit les acheminer sur des camps souvent fort éloignés.

### ***Transports fragmentaires.***

Enfin, les transports irrationnels se compliquent de transports fragmentaires. L'augmentation constante du chiffre des troupes débarquées et le tonnage croissant de matériel qu'elle entraîne oblige les Américains à multiplier leurs établissements, stocks, magasins, usines, écoles, hôpitaux, et à les disséminer encore

davantage en France. Il en résulte une multiplicité de petits transports, trop minimes pour exiger l'emploi de trains complets. « Un relevé effectué le 3 septembre 1917 à Is-sur-Tille, dit le colonel Andriot, accuse, sur sept cent vingt wagons arrivés, quatre-vingt-deux provenances différentes; de celles-ci, sept avaient eu les éléments de trains complets et les avaient faits. L'examen minutieux du tableau ne permit pas de découvrir que d'autres trains complets eussent été à faire... sinon dans certains triages plus ou moins rapprochés. » On a désigné par le terme de « wagons sauvages » ces wagons ou ces rames isolées qui échappent au trafic d'ensemble et s'en vont grossir la charge des trains commerciaux et des triages français; ils représentent près de la moitié des wagons chargés pour l'armée américaine.

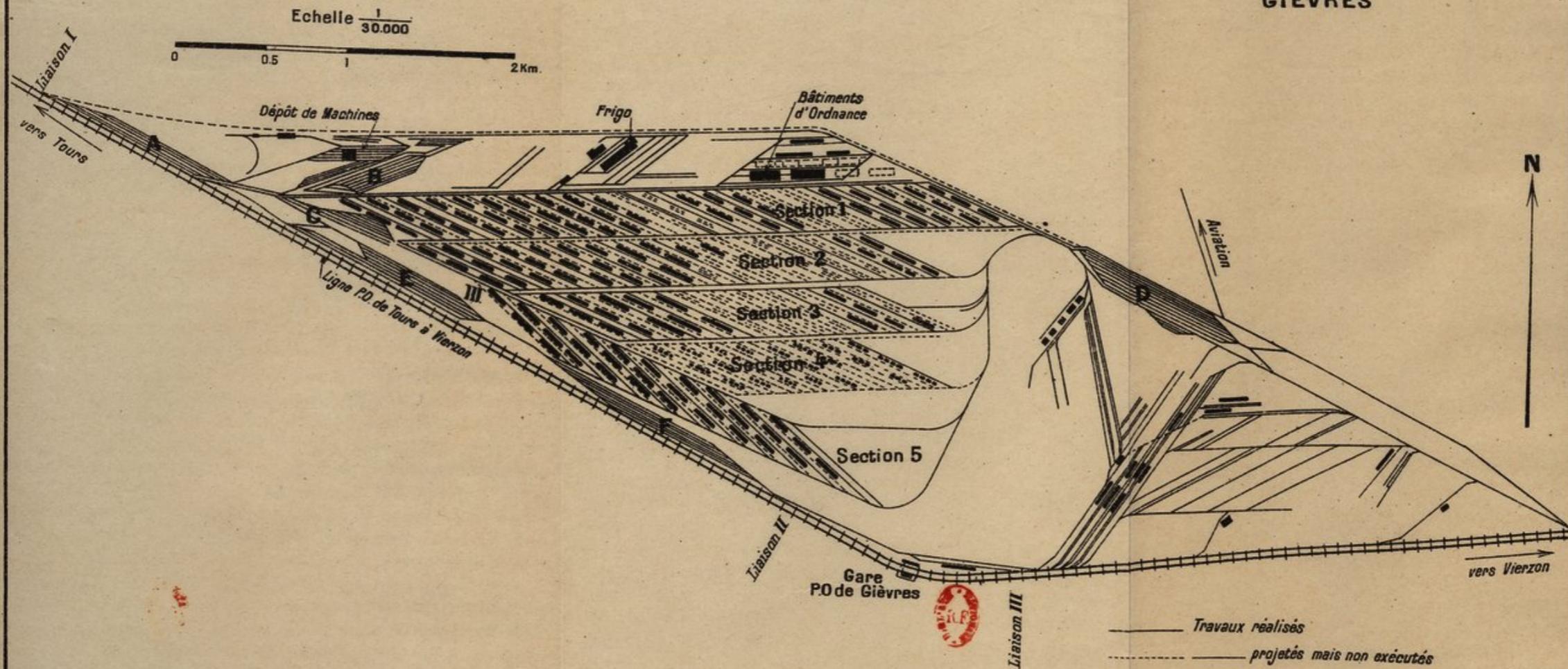
### B) Transports au départ du front

**Évacuations.** Presque aussi importants, mais pouvant être mieux réglés, sont les transports au départ du front, qui se rangent sous trois chefs : évacuation, permissionnaires, déconcentration, les premiers constants, les seconds à partir du printemps 1918, les troisièmes après l'armistice.

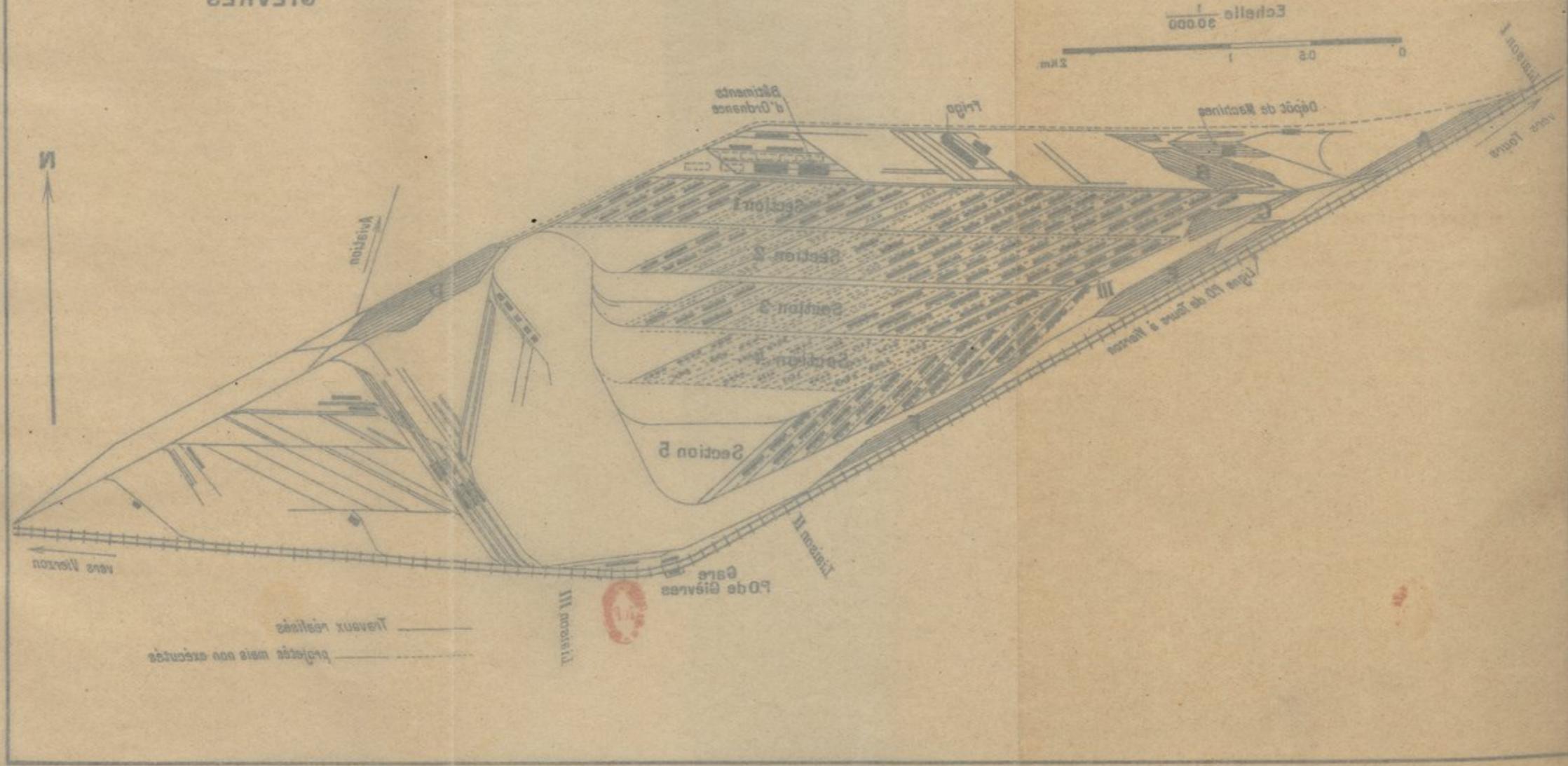
« Les blessés ou malades de l'armée américaine sont transportés du front vers les établissements hospitaliers organisés dans l'intérieur et répartis, autant que possible, à proximité des lignes de communication et des ports. Ces hôpitaux, installés dans des bâtiments cédés par les autorités françaises ou construits de toutes pièces en baraquements, et souvent desservis par des embranchements spéciaux susceptibles de recevoir deux et trois trains simultanément, Beaudésert près Bordeaux, Savenay près Saint-Nazaire, Allerey, Beaune, etc... donnent lieu à un mouvement de trains sanitaires qui prend, en septembre et octobre 1918, au lendemain des batailles américaines de Saint-Mihiel et de la Meuse, son intensité maximum. La répartition est faite à l'initiative des médecins-chefs de la zone de l'avant et du district de Paris. Certains parcours sont utilisés assez régulièrement pour justifier l'établissement de marches spéciales réservées : Paris-Vaugirard à Bordeaux, Paris-Batignolles à Nantes, Paris-Batignolles à Rennes.

« Un matériel remarquable de grandes voitures à boggies, fabriqué en Angleterre, constitue les trains sanitaires américains qui, lors de l'armistice, sont au nombre de dix-neuf. Chaque convoi comprend seize voitures correspondant à une contenance de 400 malades ou blessés couchés. » (Andriot.)

CARTE n° 23  
GARE AMÉRICAINNE DE  
GIÈVRES

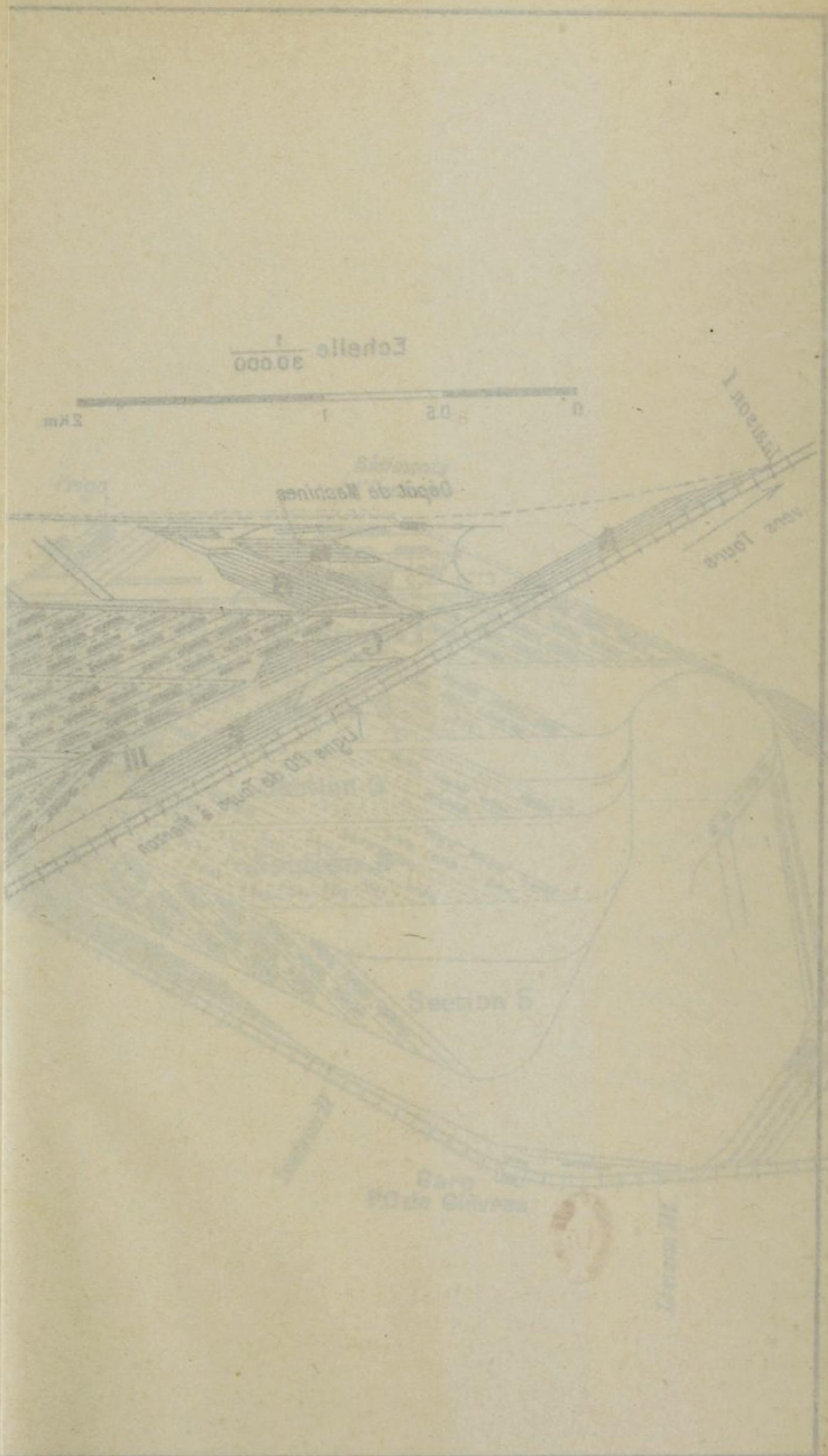


CARTE n° 23  
GARE AMÉRICAINNE DE  
GIÈVRES



Travaux réalisés  
projeté mais non exécutés





**Permissionnaires.** Pour les permissionnaires, étant donné leur nombre (le commandement américain admet le principe d'une permission de huit jours tous les six mois), les autorités américaines organisent des zones qui offrent une installation matérielle suffisante et des divertissements choisis. Les régions adoptées sont la Savoie, la Bretagne (région de Saint-Malo), l'Auvergne, l'Ardèche (Vals) et la Côte d'Azur qui peuvent accueillir, à la fois, 14.100 permissionnaires. On préparait 12.300 nouvelles places sur la Côte d'Azur, à Lamalou, dans les Hautes-Pyrénées, et en Normandie quand survint l'armistice. Les permissionnaires furent transportés d'abord par les trains de voyageurs, puis par des rames spéciales qui, pour les permissionnaires du front, partent d'Is-sur-Tille, où est organisé un centre de groupement suivant le système français.

**Déconcentration.** Tous ces mouvements furent peu importants à côté des transports de déconcentration qui, de novembre 1918 à août 1919, exigent 1.929 trains, 1.800 pour les troupes, ayant amené 2.414.412 hommes, et 129 de matériel (66 d'artillerie et de munitions, 24 de matériel du génie, 19 de matériel divers, 16 de prise de guerre et 4 de matériel d'aviation). Le mouvement suit une courbe à peu près régulière qui atteint son maximum en mai avec plus de 400 trains. Au 8 septembre 1919, des trois armées constituées, des six divisions de dépôt, des grands services de l'arrière il ne reste que 35.000 hommes à transporter.

Dès le 16 novembre 1918, l'ordre d'exécution 355 prescrit à la 16<sup>e</sup> division d'infanterie de s'embarquer à Corbie pour Le Mans; elle passe par Amiens, Montérolier-Buchy, Sotteville, Conches et Laigle. Quelques jours après, elle est suivie par la 27<sup>e</sup> division et l'état-major du II<sup>e</sup> corps. Les troupes sont, en effet, dirigées d'abord sur un camp plus spécialement organisé, Saint-Aignan, Le Mans, Brest, Saint-Nazaire et Bordeaux puis, s'il y a lieu, sur l'un des trois ports ci-dessus mentionnés : Marseille n'embarquera que 38.000 hommes environ, pour lesquels sont affrétés des bateaux italiens (janvier-avril 1919), Le Havre que des détachements.

« L'organisation la plus curieuse de « camp d'embarquements » est celle du camp de Pantanézen, près Brest. Installé pour 100.000 hommes, il comprend des sections indépendantes offrant chacune 5.000 places soit sous baraques, soit sous tentes. Les hommes, en arrivant, passent par un « Service de réception » dit « Moulin modèle », où ils sont successivement tondus, douchés, frottés, examinés

médicalement, pourvus d'effets neufs. Le débit théorique peut être de 20.000 hommes par jour; il a pratiquement atteint 12.000. Les hommes séjournent ensuite dans les sections où ils attendent de deux à quinze jours, suivant la rotation des bateaux. Près de 900.000 hommes sont passés là de novembre 1918 à août 1919 » (Andriot).

Les trains utilisés sont des rames spéciales de trente-quatre véhicules, soit deux fourgons, deux wagons de premières, vingt-huit couverts de trente tonnes contenant chacun 58 hommes (en tout 1.324 hommes), enfin deux wagons-cuisines, indispensables pour des trajets qui durent jusqu'à soixante-huit heures; c'est le cas pour les unités qui vont de Coblenz à Brest, parcourant 1.400 kilomètres. Peut-être aurait-on pu gagner quelques heures en adoptant les itinéraires les plus directs, au lieu de diriger les rames, comme on le fit presque toujours, par les lignes de communication américaines. Mais on pouvait utiliser ainsi les équipes et machines du Transportation Corps, au lieu du matériel français, auquel on n'eut presque pas recours. De plus, on escomptait de cette façon une régularité plus grande : on ne se trompait pas, comme l'événement l'a prouvé.

## V. — CONCLUSIONS

### ***La charge incombe surtout aux réseaux français.***

Ce qu'il faut dire avant tout, c'est que les transports américains ont incombé pour la plus grande partie aux réseaux français. Jamais l'armée américaine n'a fourni une aide dépassant la moitié de son trafic et encore, après l'armistice. Il n'en pouvait être autrement en raison de la répartition des installations américaines sur l'ensemble ou presque du territoire, en raison aussi du retard affectant l'importation des wagons et des machines américaines après l'offensive allemande de mars 1918; bref, un certain nombre de trains dits « américains » furent composés de wagons français et remorqués par des machines françaises.

Aussi bien le 31 décembre 1918, M. Felton, directeur général des chemins de fer militaires de l'armée américaine, écrivait-il à M. Claveille, alors ministre des Travaux publics, une lettre relative aux services rendus par les réseaux français. On y relève le passage suivant : « Les mots sont impuissants à vous exprimer mes félicitations pour l'œuvre magnifique que vous avez accomplie en France et pour votre collaboration cordiale avec notre nation dans notre effort en vue de donner notre part dans la victoire ».

***Ce que fut cette charge.*** Or, les transports relatifs aux armées des Etats-Unis ont été considérables. Il suffira de rappeler que, en novembre 1918, les effectifs présents en France atteignaient environ 2.500.000 hommes et que des approvisionnements considérables de toute nature arrivaient en même temps.

Formé non seulement de ce qui est indispensable à la vie des armées, mais de toutes sortes d'objets, depuis les machines à écrire et les cinématographes jusqu'aux installations de dentistes, le tonnage américain qui, pendant le mois de septembre 1918, a été mis sur wagons dans les ports français affectés à l'armée américaine, s'est élevé à 226.000 tonnes. Les transports des troupes ayant été moins importants en octobre 1918, le tonnage est monté à 410.000 tonnes.

Pour résumer par une formule concrète saisissante, on peut dire qu'en octobre 1918 l'armée américaine a débarqué en France, par chaque minute de jour et de nuit, une moyenne de sept hommes, deux chevaux et sept tonnes de marchandises.

Durant ce mois, sur le seul réseau P.-O., les Américains ont chargé 31.000 wagons, dont plus de 17.000 dans les ports. La seule station-magasin de Gièvres reçoit 25.327 wagons et en réexpédie aux armées 15.183.

Une fois arrivés en France, ces troupes et ces approvisionnements ont donné naissance à une série de transports qui dépasse de beaucoup le total obtenu en supposant chaque homme et chaque marchandise acheminés une seule fois de leur port d'arrivée jusqu'au front ou jusqu'au lieu d'utilisation.

Les hommes, soit isolés, soit constitués en unités, ont fait de nombreux voyages en tous sens pour des motifs d'instruction, de mise au repos, de groupement, de prise de possession de matériel, de mutation entre corps, etc... Les marchandises ont été en partie stockées, déchargées et réexpédiées. Les nombreux établissements qui sont nécessaires au ravitaillement et aux besoins si divers d'une armée moderne se sont multipliés sur tous les points du territoire.

Si la plus grande partie du ravitaillement et de l'équipement individuel venait d'Amérique, l'armement, les canons, les avions, un certain nombre de vivres d'appoint, beaucoup de matières premières et d'objets de consommation courante ont été achetés en France.

Aussi ne s'étonnera-t-on pas si, pour les seuls trains complets, dans le seul sens à charge et pour la seule zone des S. O. S., le

nombre des kilomètres-trains sur les réseaux Etat, Orléans, P.-L.-M., parti de 125.000 en avril 1918, s'est élevé, en novembre 1919, jusqu'à 667.283. Le 3 octobre sont mis en marche 72 trains, dont 51 de matériel et d'approvisionnements et 21 de troupes; ils parcourent en moyenne 408 kilomètres et représentent 29.360 kilomètres-trains.

**Les à-coups.** Des transports d'une telle importance, d'une telle intensité, d'une telle durée, qui imposent au chemin de fer, à travers quatre réseaux différents, les parcours les plus étendus sur les lignes les plus chargées ou les moins préparées, qui commencent au cours de l'hiver 1917-1918, alors qu'il faut envoyer des troupes en Italie et ravitailler la France en charbon, qui se déroulent pendant une période où la bataille, à peu près ininterrompue, demande au rail des efforts exceptionnels, de tels transports ne vont pas sans heurts ni sans à-coups.

On ne saurait même dissimuler l'existence, en juillet et août 1918, d'une crise, particulièrement sensible dans les grands triages et les transits, débordés par l'afflux des trains et surtout des wagons de détail, insuffisamment outillés et non encore renforcés par des améliorations, dont l'exécution traîne.

Observait-on d'une hauteur voisine les grandes gares du parcours, telles que Saint-Pierre-des-Corps ou Vierzon, on pouvait voir leurs voies innombrables constamment occupées par les trains attendant l'ouverture des signaux, malgré le soin que l'on prenait de soulager Vierzon en détournant par Poitiers des trains Bordeaux-Gièvres et par les Ceintures des trains Gièvres-Saint-Dizier ou Nantes-Châtillon-sur-Seine.

Sur les lignes elles-mêmes, les trains s'échelonnaient de sémaphore en sémaphore, faisant queue pour ainsi dire, en attendant leur tour d'entrer et de repartir.

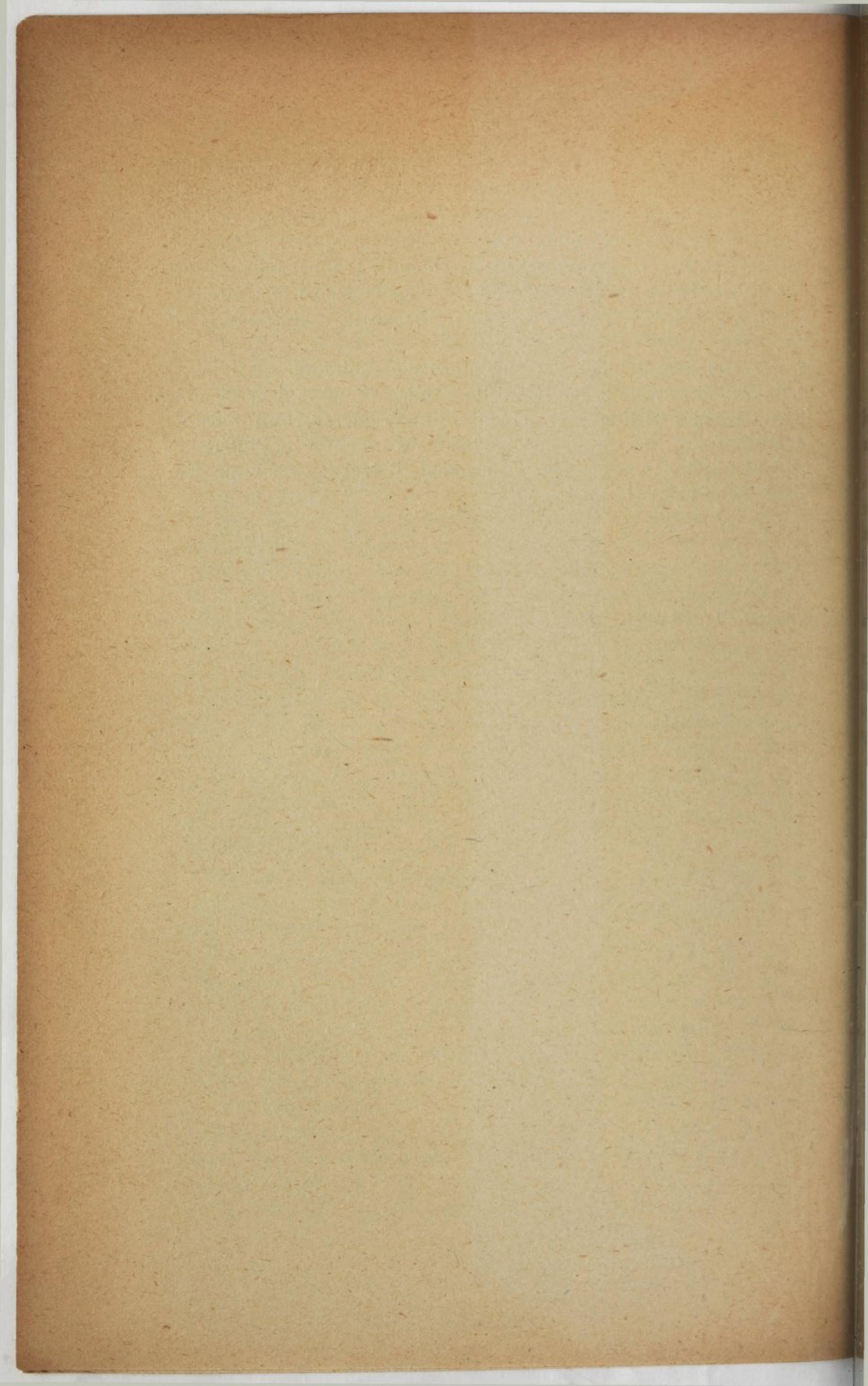
Aussitôt une voie libérée par le départ d'un train, un autre train venait prendre sa place; si, s'approchant, on interrogeait le chef de train ou le mécanicien, on apprenait que, depuis dix-huit ou vingt heures, ils étaient attachés au même train sans avoir pu se reposer.

C'est le dévouement du personnel, malgré quelques faiblesses, c'est la collaboration américaine, c'est surtout l'organisation progressivement établie qui a triomphé des obstacles que présentaient non seulement les circonstances, mais l'esprit trop particulariste des réseaux français et leurs installations juste suffisantes pour le trafic ordinaire et normal.

En définitive, malgré la gêne apportée aux transports commer-

ciaux, même les plus essentiels, et aux trains de voyageurs, le flot américain, canalisé dans deux étroits canaux, s'est frayé son passage. Les trains sont arrivés avec une régularité suffisante et des retards qui, en fin de compte, n'ont pas excédé quelques heures. Soldats, armes et ravitaillements ont été conduits là où il fallait, sans que jamais les unités combattantes aient même songé que l'arrière fût susceptible de ne pas leur amener, chaque jour, les renforts et les vivres.

D'ailleurs, si un seul et même effort d'organisation s'était plus nettement fait sentir le long de cette immense communication, qui allait des côtes de France et peut-être d'Amérique au front lorrain; si, d'autre part, les travaux nécessaires dans les gares de l'intérieur avaient pu être terminés plus rapidement, il faut convenir que les résultats auraient été meilleurs.



## RÉSUMÉ ET CONCLUSION

---

### ***Effort demandé aux réseaux français.***

L'effort demandé aux chemins de fer français pendant la guerre a été considérable. En additionnant les transports militaires et civils, on peut dire que, dans l'ensemble, les réseaux ont eu à faire face à un trafic dépassant de 41 % en moyenne celui de 1913, et atteignant même, à certaines périodes, 200 % de ce trafic sur la partie non envahie du Nord.

### ***Jusqu'à la Marne.***

Pendant la période de mobilisation et de concentration il fut mis en marche, indépendamment des trains de mobilisation proprement dits, au nombre de 10.000, environ 5.400 trains militaires, affluant dans une zone restreinte, soit 538 de couverture, 4.619 de concentration et 243 de ravitaillement.

A ces charges, les événements militaires du mois d'août en ajoutent de nouvelles. Le repli de nos armées impose, tant dans la zone des armées que dans celle de l'intérieur, de nombreux transports d'évacuation : matériel roulant français et belge, stocks de matériel de tout genre, approvisionnements, fonds publics, archives, dépôts de troupes, établissements militaires, auxquels s'ajoute un formidable exode de la population civile provenant des pays envahis et de la capitale, dont l'ennemi approche.

### ***Transports de troupes jusqu'à l'armistice.***

Cette période passée, les chemins de fer ont eu plusieurs tâches à remplir, d'abord transporter constamment les grandes unités d'un point à l'autre du front à la volonté du général en chef, soit en vue du combat, soit simplement pour les relèves.

C'est ainsi que, en 1914, du 15 septembre au 20 novembre, 2.169 trains vinrent garnir et alimenter le front des Flandres. En 1916, de mars à juin, la bataille de Verdun comporte la mise en marche sur l'Est de 3.592 trains. En octobre 1917, les Autrichiens enfoncent le

front italien. Britanniques et Français doivent voler au secours de leurs alliés. Modane et Vintimille voient passer 1.500 trains en novembre et décembre. Du 21 au 29 mars 1918, 1.476 trains de troupes combattantes furent mis en marche pour parer à la première attaque allemande; la plus forte densité atteinte fut de 172 trains par vingt-quatre heures. Du 20 mars au 30 avril, le chiffre total passe à 3.600 trains, la plus forte densité étant de 120 trains par vingt-quatre heures. Enfin, du 30 avril au 11 novembre, on relève 11.700 trains; cette fois la densité maxima n'est plus que de 60 trains par vingt-quatre heures.

Bref, jusqu'au 11 novembre 1918, indépendamment des mouvements de petites unités, il y eut exactement 1.392 T. C. O., quelques-uns d'une utilité d'ailleurs contestable, représentant environ 100.000 trains et ayant transporté plus de soixante millions d'hommes avec le matériel correspondant. Certaines lignes de rocade, notamment sur le Nord, aux jours tragiques de la Course à la mer, sont aussi à leur manière des « Voies sacrées ».

**Après l'armistice.** L'armistice ne termine ni n'allège la tâche des chemins de fer, bien loin de là. Sur les réseaux du Nord et de l'Est, l'ennemi, en se retirant, a accumulé les destructions à tel point qu'il avait creusé comme un fossé infranchissable. Néanmoins, il faut suivre les armées alliées qui vont occuper la rive gauche du Rhin, ravitailler les populations libérées. Et l'on se trouve devant 5.600 kilomètres de voie totalement détruite, 1.600 ponts et aqueducs démolis, 13 tunnels, 590 gares et 150 réservoirs d'alimentation qui n'existent plus.

Il faut aussi exécuter le rapatriement des prisonniers et des évacués des régions libérées, permettre la reprise de la vie économique.

**Ravitaillement.** Il ne suffit pas de mettre sur pied les armées et de les transporter en temps voulu sur le champ de bataille; il est encore indispensable, malgré toutes les difficultés, de leur apporter les ravitaillements de toutes natures. Or, en période normale, ce service, pour l'ensemble des armées, exigeait une moyenne de 80 trains de ravitaillement de vivres, 40 de munitions, 16 de matériel du génie, 16 de matériel divers, dont 4 pour la poste et autant pour les colis postaux, 16 pour l'entretien des routes et 25 de renforts, soit environ 200 trains par jour, qui, si l'on tient compte de la durée de la rotation des wagons et des machines, de-

mandaient quotidiennement l'emploi de 30.000 wagons et 550 machines.

Dans une période d'opérations intensives, pour une armée de vingt divisions d'infanterie, dont douze en première ligne, il fallait par jour : 10 trains de vivres, 6 de matériel du génie, 50 de munitions, 24 d'évacuations, 4 de macadam, soit, en tout, soixante-quatorze.

Parallèlement à ces mouvements de l'arrière vers l'avant, il importe aussi d'organiser les mouvements de l'avant vers l'arrière pour débarrasser les troupes de ce qui ne leur sert plus et peut être encore utilisé à l'arrière, pour évacuer les blessés et les malades, pour apporter à l'intérieur les nouvelles des combattants, enfin pour emmener les permissionnaires.

Pendant la bataille de 1918, du 21 mars au 11 novembre, il fut mis en marche 17.000 trains de troupes combattantes. Si l'on ajoute à ce chiffre le nombre de trains nécessaires pour les ravitaillements et les évacuations, on arrive au chiffre global, pour cette période, de 50.000 trains militaires avec une densité maxima de 424 trains en vingt-quatre heures le jour le plus chargé.

Il faut ajouter, à l'honneur des chemins de fer français, qu'une bonne partie de ces transports se sont effectués sur des lignes constamment soumises au bombardement, par canons le jour, par avions la nuit; de même, les débarquements ont lieu souvent sous le feu de l'ennemi.

*Les travaux.* Mais l'exécution des transports de troupes et de ravitaillement n'a pu être assurée avec les ressources existantes de notre réseau, malgré l'adaptation militaire qui en avait été faite dès le temps de paix pour l'exécution de la concentration. Aussi le service militaire des chemins de fer a-t-il dû faire face à des travaux d'aménagement considérables pour améliorer la circulation et augmenter le nombre de gares susceptibles de débarquer les trains de troupes ou de ravitaillement. Cet aménagement, commencé en 1915, a été poussé plus activement sur tout le front à partir de mars 1916, lorsque le service des chemins de fer a disposé des travailleurs auxiliaires en nombre suffisant.

Tous ces travaux correspondent à l'organisation d'ensemble du réseau. Parallèlement à celle-ci, il fallait consacrer une part importante des ressources à l'organisation spéciale de chaque grande opération. Champagne, Somme, Aisne, chacune d'elles comportant la construction de lignes nouvelles avec gares de ravitaillement, hôpi-

taux d'évacuation, grands stockages de munitions et de matériel du génie, faisceaux de garage et de triage correspondants, transbordement avec la voie de 0 m. 60. En outre, il fallait aménager des voies d'A. L. V. F. avec tout le luxe de garages et d'épis qu'elles comportaient.

Pour ces diverses fins, les 15.000 sapeurs du 5<sup>e</sup> Génie, employés dans la zone des armées, y ont posé environ 7.500 kilomètres de voie. Il a été remué 28 millions de mètres cubes de terre pour les divers terrassements. En d'autres termes, ils ont exécuté, en moins de quatre ans, un travail représentant le sixième du réseau français qui, lui, s'est édifié en soixante ans avec des moyens autrement puissants. L'ingéniosité des sapeurs s'est d'ailleurs appliquée à mille autres tâches, vastes hangars, transbordeurs aériens dans les Vosges, etc... et leurs cadres ont fait preuve de qualités professionnelles absolument remarquables.

Pour l'ensemble des travaux de voie ferrée, dont les travaux de reconstitution forment la dernière phase, l'autorité militaire française a mis en œuvre 8.420 kilomètres de rails et 17.470 appareils fournis, soit par les approvisionnements des réseaux (1.800 kilomètres de rail et 6.500 appareils), soit par les déposes de voies faites sur les réseaux de l'intérieur (1.500 kilomètres de rail et 670 appareils), soit surtout par des commandes passées au cours de la guerre par l'autorité militaire (5.120 kilomètres de rail et 10.300 appareils).

Les traverses provenaient en partie des approvisionnements des réseaux, en partie de commandes à l'étranger, mais surtout des exploitations forestières organisées par l'École des chemins de fer; le chiffre total a dépassé 10 millions.

Le matériel de ponts métalliques (1) des divers types qui était, à la mobilisation, de 1.770 mètres, avait fait l'objet, pendant la guerre, de commandes pour une longueur de 4.569 mètres, sans compter les poutres métallurgiques de moindre portée.

Les armées alliées avaient, de leur côté, mis en œuvre, au total, environ 6.000 kilomètres de voie, les Anglais à peu près 3.000 kilomètres, dont la majeure partie pour leurs grands dépôts et pour leurs lignes militaires; les Américains non loin de 2.500 kilomètres pour leurs grands dépôts, les gares d'Is-sur-Tille et Liffol et pour quelques travaux exécutés dans la région de Verdun; les Belges, enfin, quelque

---

(1) Des mesures avaient été prévues pour le franchissement des grands fleuves, le Rhin notamment, pour lesquels les procédés habituels ne pouvaient pas être envisagés. Des flûtes de l'Ourcq devaient servir d'appui à un tablier ou constituer des portières pour transporter le matériel roulant d'une rive à l'autre. On entreprit même la construction de bacs pour locomotives. Aucun de ces matériels ne fut utilisé.

500 kilomètres pour leurs installations propres au Havre et dans la région de Calais et pour les travaux dans les Flandres belges.

**Difficultés sur les réseaux de l'intérieur.**

Chargés d'assurer les transports destinés aux armées alliées, de subvenir à l'approvisionnement des usines de guerre en matières premières, au ravitaillement de la population civile, à celui de la Suisse en céréales, de l'Italie en charbons, les réseaux de l'intérieur n'avaient pas à leur disposition les mêmes ressources, au contraire. Les voies nouvelles établies à l'intérieur l'ont été surtout dans des établissements militaires français et américains. Ce sont donc les lignes d'avant-guerre qui ont dû, telles quelles, même moins bien entretenues qu'en temps de paix, supporter un trafic considérable, souvent hors de proportion avec leur capacité, sans autre amélioration que les agrandissements des gares de transit et de triage. Tous les réseaux sont empruntés et dans toutes les directions, de tous les points de la France vers les armées du Nord et du Nord-Est, des ports vers tous les points de la France, du Havre et de Cherbourg vers l'Italie, de Cette vers la Suisse.

Or, le réseau des armées attirait à lui le matériel roulant qui lui était nécessaire et le parc des réseaux de l'intérieur s'appauvissait d'autant.

D'autre part, la mauvaise qualité du charbon, dont les scories obstruent les grilles, rendent le maintien de la pression très difficile en cours de route, diminue de 30 à 40 % l'effort de traction de locomotives qui, d'ailleurs, circulent souvent sur des lignes médiocrement entretenues et sont montées par des équipes qui, dans la proportion de plus de 30 %, ont été formées au cours de la guerre.

Enfin, l'état du matériel, en général, n'est guère plus brillant. Les immobilisations deviennent chaque jour plus nombreuses : de 11,18 % en 1914, la proportion des locomotives immobilisées est passée à 18,03 % pendant l'été 1918; aux mêmes dates, la proportion des wagons immobilisés s'est élevée de 4,21 % à 5,9 %. C'est que l'usure due aux transports intensifs est formidable. En outre, un assez nombreux matériel, aventuré dans la zone de combat, a été frappé par l'artillerie ennemie. Enfin, pour les réparations manquent les matériaux, les ateliers (Hellemmes et Tergnier, par exemple, sont tombés aux mains de l'ennemi dès le début de la guerre, les grands ateliers d'Amiens et Epernay sont évacués en 1918), surtout les spécialistes, la presque totalité des ouvriers étant dans les usines de l'armement.

D'une façon générale, le personnel est très inférieur en nombre à ce qu'il aurait dû être pour faire face au trafic de 1914, *a fortiori* pour suffire à un tonnage bien plus considérable. Encore faut-il se souvenir que, sur le chiffre des agents, un cinquième environ était représenté par des auxiliaires : vieux agents rapelés à l'activité, femmes (surtout), mutilés, dispensés, main-d'œuvre coloniale. Mais la valeur technique ou morale de ces employés ne pouvait être comparée à celle des professionnels, lesquels sont épuisés par le service qui leur est imposé sans répit.

C'est dans ces conditions, et tandis que s'écoulaient les mois dramatiques du printemps et de l'été 1918, qu'il faut, au prix d'un gros travail d'organisation, faire glisser, des ports de l'Atlantique en Lorraine, les convois américains, passant toujours plus denses sur les lignes qui leur sont assignées, faisant plier les installations insuffisamment rajeunies et débordant enfin sur toutes les lignes disponibles, pour transporter à destination leurs deux millions d'hommes et leurs cinq millions de tonnes de matériel.

Il est donc naturel que les réseaux aient été dans l'impossibilité de faire face à tous les transports qui leur ont été demandés. Comme ils doivent assurer avant tout ceux qui concernent directement les armées, ce sont donc les autres qu'ils ne peuvent exécuter ou plutôt une partie des autres, ceux qui n'intéressent pas, soit les usines travaillant pour la défense nationale, soit le ravitaillement; de là la crise des transports, plus ou moins intense selon les périodes de l'année, et aussi selon les besoins des armées, qui primaient tout.

***Pourquoi la crise des transports n'a pas été plus forte.***

Etant donné ce que nous venons d'exposer, on pourrait même s'étonner que cette crise n'ait pas été plus grave; que, sauf en 1918, la situation ait été nette au début de l'automne, c'est-à-dire que, à cette époque, les transports n'aient pas de retards importants; enfin que les réseaux, avec un personnel et un matériel diminués en nombre et en rendement, aient assuré un trafic supérieur à celui de 1913 de plus de 40 %.

***Dévouement du personnel.***

Cela tient d'abord au dévouement du personnel, particulièrement sur le Nord et sur l'Est, qui vivent au contact du front. Nous ne parlerons pas seulement de la mobilisation, de la concentration et des premiers mois de la guerre, après lesquels une revue, qui semble avoir été bien documentée, pouvait écrire : « Directeurs, ingénieurs.

« gueules noires », — entendez mécaniciens et chauffeurs, —  
 « hommes d'équipe, tous, sur les réseaux, ont dépensé, au service  
 « de la défense nationale, l'activité la plus patriotique et la plus mo-  
 « deste. Combien de mécaniciens, de chauffeurs et d'agents des  
 « trains ont fait alors jusqu'à vingt-huit, trente et trente-sept heures  
 « de service sans descendre de machine ou quitter leur fourgon.  
 « Qu'on se représente la fatigue d'un homme qui, pendant trente-  
 « sept heures, est resté la main crispée sur le régulateur et les yeux  
 « tendus vers le disque! La durée normale de la journée, on y pen-  
 « sera après la guerre. Les congés sont subordonnés aux nécessités  
 « du service ».

Dans la période suivante, « l'homogénéité dans la patience et dans la volonté de dominer les événements », selon l'expression de M. Javary, on la trouve encore sporadiquement sur les réseaux de l'intérieur, mais pleinement sur le Nord et l'Est où, dans les gares du front, « le personnel, pendant des années, a vécu à la dure, sous les obus et les bombes d'avions, pour accomplir un travail permanent qui n'avait de limites que celles des forces physiques ».

#### **La direction unique.**

Mais les résultats obtenus ne tiennent pas seulement aux efforts dévoués du personnel; ils s'expliquent aussi par le fait que, pour la première fois depuis qu'il existe des chemins de fer en France, les Compagnies se trouvaient en présence d'une autorité centralisée, insensible aux influences diverses, ayant une mission bien nette : assurer le ravitaillement des armées et les transports de troupes, en y consacrant les moyens nécessaires et en affectant aux transports commerciaux les disponibilités restantes, en un mot « faisant la guerre », avant que le mot ne soit devenu célèbre.

Cette direction centrale ne pouvait songer à modifier ni les méthodes techniques d'exploitation, ni surtout la mentalité particulariste des réseaux, mais elle pouvait appliquer les ressources de tous les réseaux là où elles étaient nécessaires et assurer la coordination des efforts.

#### **Ses effets.**

Aussi bien, si l'on examine le rendement de lignes déterminées, on verra, pour les doubles voies, que, sur la section Amiens-Saint-Roch, ligne pourvue du block où, en service normal, il y avait 86 mouvements de chaque sens, on a atteint à certain jour 148 mouvements; sur la ligne Paris-Nancy, dans la section entre Paris et Trilport, on est arrivé à 95

mouvements de chaque sens contre 70 en service normal. Pour les voies uniques, sur la ligne Etaples-Saint-Pol, 24 mouvements de chaque sens contre 16 en service normal; sur une voie unique spécialement aménagée par l'autorité militaire (ligne 6 bis desservant la région de Verdun), 30 mouvements dans chaque sens.

### **Voie métrique.**

Pour suffire à sa tâche, le service militaire des chemins de fer a d'ailleurs fait appel à des moyens auxiliaires, dont l'emploi n'était pas prévu ou n'était prévu que dans des cas spéciaux, la voie de 1 mètre et la voie de 0 m. 60, continuée dans les boyaux par la voie de 0 m. 40. Les réseaux métriques de la Meuse, des Flandres et du Territoire de Belfort ont été complétés et améliorés. Quant à la voie de 0 m. 60, elle a rendu d'excellents services en prolongeant la voie normale par des antennes de 20 à 25 kilomètres dans une zone où celle-ci ne pouvait pas pénétrer facilement.

Cette utilisation a permis d'être fixé sur la collaboration que la voie normale peut tirer de ces moyens auxiliaires.

Il faut utiliser les réseaux métriques existants, les améliorer en tant que croisements et voies de débord, mais, lorsqu'il s'agit de construire une ligne nouvelle, il vaut mieux recourir à la voie normale qui, pour un travail de premier établissement à peine plus important, donnera un rendement dix fois supérieur.

La comparaison du réseau métrique meusien et de la voie normale Sommeilles-Dugny, en 1916, en est un exemple caractéristique. Le réseau meusien, même amélioré, correspondait à un trafic quotidien maximum de 3.200 tonnes, alors que la voie normale, à voie unique au début, a permis de faire avec régularité vingt-quatre trains de 400 à 500 tonnes; son doublement, même partiel, a presque doublé ce chiffre dans la suite.

### **La Voie de 0<sup>m</sup> 60.**

Quant à la voie de 0 m. 60, c'est surtout dans la guerre de position qu'elle peut rendre de grands services. Elle se plie mieux au terrain que la voie normale ou la voie métrique, puisqu'elle admet des rampes de 25 à 30 ‰ et des courbes de 20 mètres de rayon. Mais son rendement diminue très rapidement avec la raideur du profil (1) et n'est vrai-

(1) Le poids utile transporté par un train varie de la façon suivante :

|                        | EN PALIER | EN RAMPE DE 20 ‰ | OU RAMPE DE 40 ‰ |
|------------------------|-----------|------------------|------------------|
| en munitions . . . . . | 170 t     | 30 t             | 15 t             |
| en vivres . . . . .    | 120 t     | 20 t             | 10 à 12 t        |

ment avantageux que pour des matières pondéreuses. De plus, elle demande un nombreux personnel. Enfin, elle exige des terrassements importants parce que, contrairement à l'opinion de ses créateurs, elle doit être soigneusement ballastée et être établie en grande partie en dehors des routes ou chemins, que la circulation automobile et hippomobile absorbe complètement.

Dans la guerre de mouvement, l'emploi de la voie de 0 m. 60 n'est indiquée que pour contourner une brèche ou prolonger les voies normales au delà d'une destruction dont la réparation exige un long délai.

D'ailleurs, si une situation analogue à celle de la dernière guerre devait se produire, c'est sur la formation des unités de construction et d'exploitation qu'il faudrait porter l'effort principal. Les mécomptes que la voie de 0 m. 60 a donnés parfois pendant la guerre doivent être attribués à l'insuffisance numérique et professionnelle du personnel, qui était recruté dans les classes trop âgées et n'avait qu'un encadrement médiocre.

**L'automobile.** Le rail a trouvé aussi un collaborateur précieux, un complément indispensable dans la route; les services rendus par l'automobile doivent être justement appréciés. Mais c'est à tort que l'on cherche à établir une comparaison entre ces deux modes de transport, qui ont chacun leurs caractères et leur domaine.

Les transports automobiles ont une souplesse qui permet le groupement rapide des moyens et la répartition des points d'embarquement et de débarquement sur toutes les parties du front. Mais ils supposent l'existence d'un réseau routier en parfait état; or, la construction d'une route est au moins équivalente, en personnel et en matériaux nécessaires, à celle d'une voie ferrée et, quant à l'entretien, il comporte, pour une route à circulation intensive, dix fois plus de personnel et de matériaux que pour une voie ferrée bien établie. La route qualifiée « Voie sacrée », 62 kilomètres, entre Bar-le-Duc et Verdun, exigeait pour son aménagement et son entretien plus de 8.000 travailleurs, c'est-à-dire un effectif égal à celui qui a été nécessaire pour la construction de la ligne Sommeilles-Dugny, longue de 60 kilomètres, et quatre fois supérieure à celui nécessaire pour son entretien, pendant les premiers mois. En mai 1916, il a fallu lui apporter, en majeure partie par voie ferrée, 186.000 tonnes de cailloux.

En outre un train, qui occupe 350 mètres de longueur, qui consomme 25 kilos de charbon au kilomètre et n'exige que sept ou huit hommes pour le conduire, porte le même tonnage que 160 à 180 camions, qui occupent 3 à 4 kilomètres de route, consomment au kilomètre 60 litres d'essence et emploient 350 hommes.

Enfin les camions automobiles sont infiniment plus fragiles que le matériel de voie ferrée et leur entretien est plus onéreux en personnel et en matériel.

D'autre part, en ce qui concerne les choses à transporter, les automobiles ne se prêtent bien qu'au transport des troupes à pied avec peu de matériel; celui de l'artillerie ou des matériels lourds et surtout encombrant, réduit leur rendement d'une manière sensible. Sur ce point, les comparaisons arrivent à des conclusions absurdes. Une publication sur les transports automobiles signale que, du 27 mai au 16 juin 1918, les transports par automobiles représentent 63 infanteries divisionnaires, alors que le total des transports par fer ne représentait que 41 divisions. Mais elle oublie de dire que les transports automobiles se faisaient à courte distance, quand les transports par fer venaient de tous les points des réseaux, et que l'infanterie ne représente dans le transport d'une division que douze trains sur quarante-quatre. Les automobiles ont donc soulagé la voie ferrée de la valeur de 756 trains, sur un faible parcours, pendant qu'elle en faisait 1.804 sur plusieurs centaines de kilomètres.

Laissons donc à chacun son rôle : à l'automobile, grâce à sa souplesse, les transports urgents du premier moment et le prolongement de la voie ferrée; au chemin de fer, grâce à sa puissance et à sa régularité, les transports de fort tonnage, à longue distance et pour de longues périodes.

**Conclusion : importance capitale des chemins de fer.**

Les chemins de fer sont donc un des éléments d'un plan d'opérations et d'un plan de guerre au même titre que les effectifs, l'armement ou les fabrications. Une armée privée d'un réseau ferré bien organisé et bien exploité se trouverait dans une situation aussi critique que si elle manquait de canons ou de munitions.

Aussi, dès qu'il reprend l'initiative des opérations, le maréchal Foch s'efforce-t-il de rentrer en possession des lignes Amiens-Arras et Paris-Avrincourt; on a vu toutes les difficultés en présence desquelles s'était trouvé le commandement lors de l'avance ennemie en direction de Béthune, d'Amiens et de Dormans, surtout celles qu'il

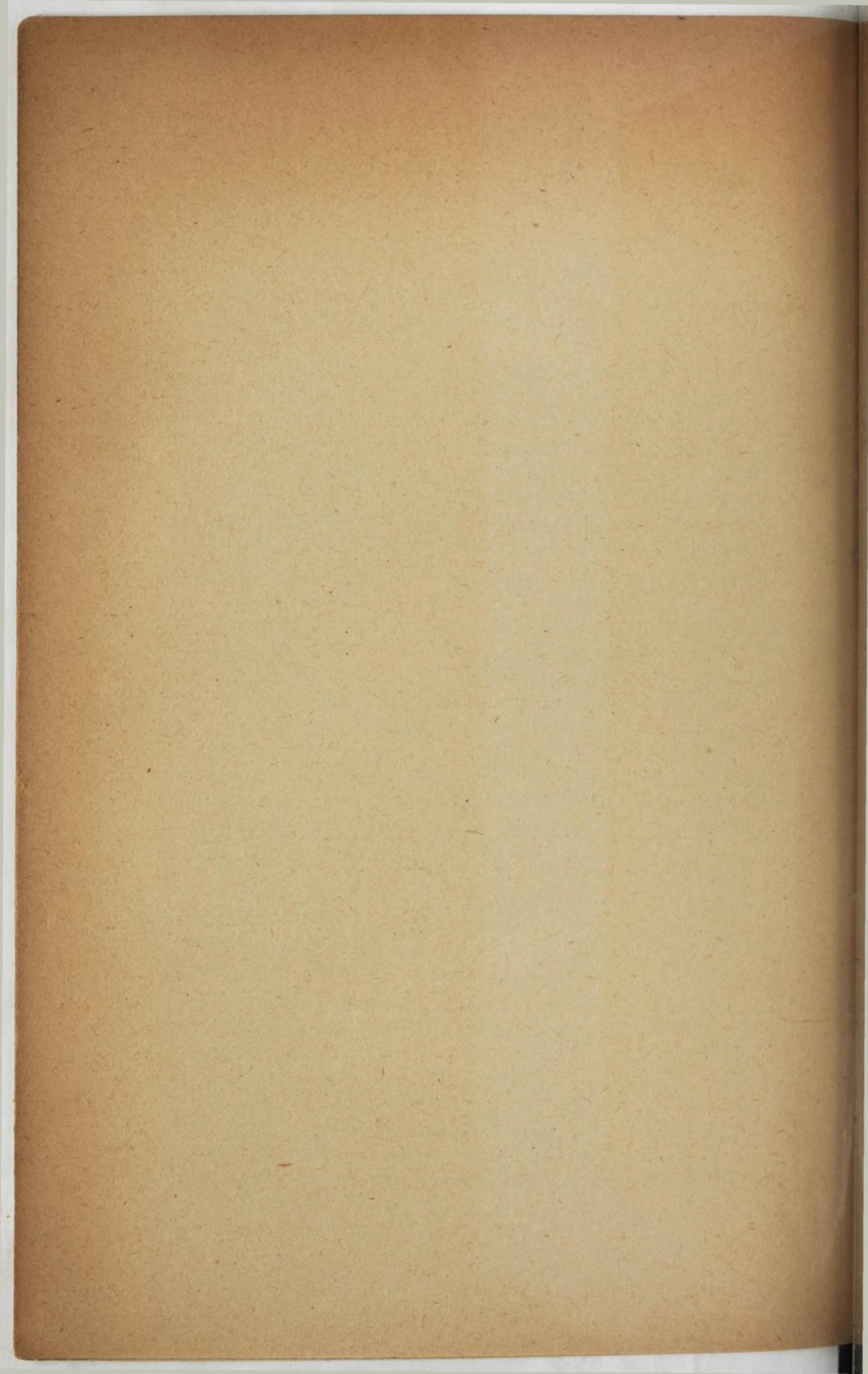
aurait dû surmonter, au cas d'une nouvelle progression allemande sur Paris.

Tout en consacrant aux auxiliaires de la voie ferrée (voie de 0 m. 60, automobiles) les ressources nécessaires à leur fonctionnement, c'est donc sur la voie normale que doit porter le principal effort, puisqu'elle est la nourricière, à la fois des armées et des autres modes de transports, et l'élément essentiel de toute opération de quelque envergure.

Mais pour donner les résultats qu'on est en droit d'en attendre, le réseau ferré doit être l'objet, en temps de paix, d'une étude approfondie et d'une préparation minutieuse; en temps de guerre, d'une action de direction très ferme et d'efforts constants pour améliorer les voies et en obtenir le rendement maximum.

Ce but ne pourra être atteint qu'en confiant cette tâche à un personnel de choix ayant le savoir et l'autorité nécessaires et auquel les moyens d'action de toutes sortes seront fournis sans marchander.

---



# TABLE DES MATIÈRES

---

|                         | Pages. |
|-------------------------|--------|
| PRÉFACE .....           | v      |
| SOURCES CONSULTÉES..... | xv     |

## PREMIÈRE PARTIE

### LES TRANSPORTS FRANÇAIS

#### CHAPITRE I

##### ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER

|                                                                                                                                                                                                         |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| L'organisation en temps de paix et en cas de mobilisation. — Réseau de l'intérieur et réseau des armées. — Zone des opérations et zone de l'arrière. — Modifications introduites pendant la guerre..... | I |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|

#### PREMIÈRE PÉRIODE

##### LA GUERRE DE MOUVEMENT

#### CHAPITRE II

|                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PÉRIODE DE TENSION POLITIQUE. TRANSPORTS DE COUVERTURE<br>(23 juillet-1 <sup>er</sup> août 1914)..... | 11 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

#### CHAPITRE III

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| PÉRIODE DE MOBILISATION (2-5 août 1914)..... | 17 |
|----------------------------------------------|----|

#### CHAPITRE IV

##### LA PÉRIODE DE CONCENTRATION (6-19 août)

|                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Les courants de concentration. — Les gares régulatrices. — La préparation du plan. — L'exécution..... | 21 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

#### CHAPITRE V

##### LA RETRAITE. LA BATAILLE DE LA MARNE (20 août-10 septembre 1914)

|                                                                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| T. C. O. — Evacuation des régions envahies. — Evacuation des gares et ressources de la voie ferrée. — Repli des régulatrices. — Destructions.... | 31 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## CHAPITRE VI

APRÈS LA BATAILLE DE LA MARNE. LA COURSE A LA MER  
(11 septembre-fin novembre 1914)

|                                                                                                                     | Pages. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Remise en état des réseaux. — Report des régulatrices en avant. — T. C. O.<br>(Course à la mer). — Evacuations..... | 43     |

## DEUXIÈME PÉRIODE

## LA GUERRE DE TRANCHÉES

## CHAPITRE VII

## LE CHEMIN DE FER, ORGANE DE RAVITAILLEMENT

|                                                                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Ravitaillement des armées du Nord, du Nord-Est et d'Italie. — Ravitaillement<br>de l'armée d'Orient. — Poste et colis postaux..... | 53 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## CHAPITRE VIII

## LES ÉVACUATIONS

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Malades et blessés. — Permissionnaires..... | 71 |
|---------------------------------------------|----|

## CHAPITRE IX

## LES CHEMINS DE FER, ORGANE DE MANŒUVRE

|                                                                                                                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| La prévision. — Lignes de rocade et gare de débarquement. — Principaux<br>T. C. O. en France. — Envois de renforts en Italie. — Les T. C. O. éven-<br>tuels (Plan H.)..... | 83 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## CHAPITRE X

## L'ORGANISATION DU FRONT ET LA PRÉPARATION DES OFFENSIVES

|                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------|-----|
| La Champagne. — La Somme. — L'Aisne. — L'équipement du front..... | 114 |
|-------------------------------------------------------------------|-----|

## CHAPITRE XI

## L'ORGANISATION D'UN FRONT ATTAQUÉ : VERDUN

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| La situation. — Le Meusien. — La ligne 6 bis..... | 135 |
|---------------------------------------------------|-----|

## CHAPITRE XII

LES RÉPERCUSSIONS DE LA BATAILLE SUR LES CHEMINS DE FER  
DE LA ZONE DES ARMÉES

|                                                                                             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Le repli ennemi. — Progression de l'adversaire. — Prévision de progression<br>nouvelle..... | 145 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## CHAPITRE XIII

## RÉPERCUSSION SUR LA ZONE DE L'INTÉRIEUR. LA CRISE DES TRANSPORTS

|                                                                                                                                                                                                |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Répercussions directes de la bataille aux différentes périodes de la guerre. —<br>Répercussions indirectes : transports, personnel et matériel. — La crise<br>des transports. Ses remèdes..... | 167 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## TROISIÈME PÉRIODE

## LA REPRISE DE LA GUERRE DE MOUVEMENT

## CHAPITRE XIV

## LA GRANDE OFFENSIVE ALLIÉE

|                                                                                                                                                | Pages |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Période d'attente et de précision. — La contre-offensive victorieuse. — Travaux et T. C. O. — Répercussion sur les transports commerciaux..... | 183   |

## CHAPITRE XV

## LA REMISE EN ÉTAT DES RÉSEAUX

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| Les destructions des réseaux. Leur remise en état..... | 193 |
|--------------------------------------------------------|-----|

## CHAPITRE XVI

## LES TRANSPORTS APRÈS L'ARMISTICE

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| Exploitation. — Démobilisation et déconcentration..... | 203 |
|--------------------------------------------------------|-----|

## DEUXIÈME PARTIE

## LES TRANSPORTS ANGLAIS

|                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|
| I. Transports de concentration. Prévision et exécution..... | 215 |
| II. Jusqu'à la bataille de la Somme.....                    | 222 |
| III. De la Somme à la fin de la guerre.....                 | 226 |

## TROISIÈME PARTIE

## LES TRANSPORTS AMÉRICAINS

|                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------|-----|
| I. Considérations générales .....                                      | 241 |
| II. La prévision : ports, lignes de communication, travaux.....        | 243 |
| III. L'organisation : Commission régulatrice, S. O. S. et D. G. T..... | 249 |
| IV. L'exécution : Transports vers le front et au départ du front.....  | 251 |
| V. Conclusion.....                                                     | 256 |

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| RÉSUMÉ ET CONCLUSION..... | 261 |
|---------------------------|-----|

## TABLE DES CROQUIS

---

1. Réseau des armées aux différentes époques de la guerre.
  2. Gares régulatrices de concentration.
  3. Transport des 18<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> corps d'armée.
  4. Constitution d'un groupement à la gauche des armées françaises.
  5. Transport des 21<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> corps d'armée.
  6. Première phase de la Course à la mer.
  7. Deuxième phase de la Course à la mer.
  8. Troisième et dernière phase de la Course à la mer.
  9. Lignes de rocade.
  10. Envoi de secours en Italie.
  11. Préparation de l'offensive de Champagne.
  12. Préparation de l'offensive de la Somme.
  13. Préparation de l'offensive de l'Aisne.
  14. Gare régulatrice de Connantre.
  15. Organisation du front de Verdun.
  16. Nouvelles rocales après le repli allemand de mars 1917.
  17. Le réseau ferré après l'attaque allemande de mars 1918.
  18. Le réseau ferré après l'attaque allemande de mai 1918.
  19. Zone de destructions.
  20. Concentration anglaise.
  21. Gare régulatrice de Romescamps.
  22. Lignes de communication américaines.
  23. Dépôt américain de Gièvres.
- Hors-texte. Voies ferrées du réseau des Armées.
- 

## TABLE DES ILLUSTRATIONS HORS TEXTE

---

1. Déviation de Laversine avec estacade sur l'Oise et travée levante.
2. Pont sur la Somme, à Péronne, détruit par les Allemands en mars 1917.
3. Viaduc de Dannemarie détruit par l'artillerie à longue portée ennemie.
4. Viaduc de Dannemarie, travaux de reconstruction.
5. Destruction de la gare de Tergnier par les Allemands en mars 1917.
6. Lancement d'un pont militaire, type Henry, à Marainviller (ligne de Nancy à Strasbourg).
7. Viaduc d'Ohis, réparation provisoire.
8. Lancement d'un pont Henry, à Havrincourt, sur le canal du Nord.



## A LA MÊME LIBRAIRIE

- Hindenburg**, par le Général BUAT, *Chef d'État-Major général*. 10<sup>e</sup> Édition. 1921. Volume in-16 avec un portrait et trois cartes . . . . . 7 fr.
- L'Armée allemande pendant la guerre de 1914-1918.** - *Grandeur et décadence.* - *Manœuvres en lignes intérieures*, par le Général BUAT. 1921. Brochure in-8 . . . 4 fr.
- Le haut commandement allemand en 1914.** - *Du point de vue allemand. Préface du Maréchal Joffre.* Par le Général DUPONT, ancien *Chef du 2<sup>e</sup> bureau de l'État-Major de l'armée*. 1922. Volume in-8 avec une carte . . . 5 fr.
- La conduite de la guerre jusqu'à la bataille de la Marne**, par le Lieutenant-Colonel GROUARD. 1922. Volume in-8 avec 2 cartes hors texte . . . . . 8 fr.
- La préparation industrielle de la guerre en France et en Allemagne. La métallurgie*, par le Commandant A. DE TARLÉ, *secrétaire général de la Chambre de commerce de Lyon*. 1922. Brochure in-8 . . . . . 3 fr.
- COURS DE TECHNOLOGIE. Travail des métaux à froid - Méthode scientifique du travail - Leçons professées à l'école d'application d'artillerie navale**, par L. PAINVIN, *Ingénieur principal d'artillerie navale*. 1921. Volume in-8 contenant 331 gravures . . . . . 20 fr.

### Général PALAT (Pierre LEHAUCOURT).

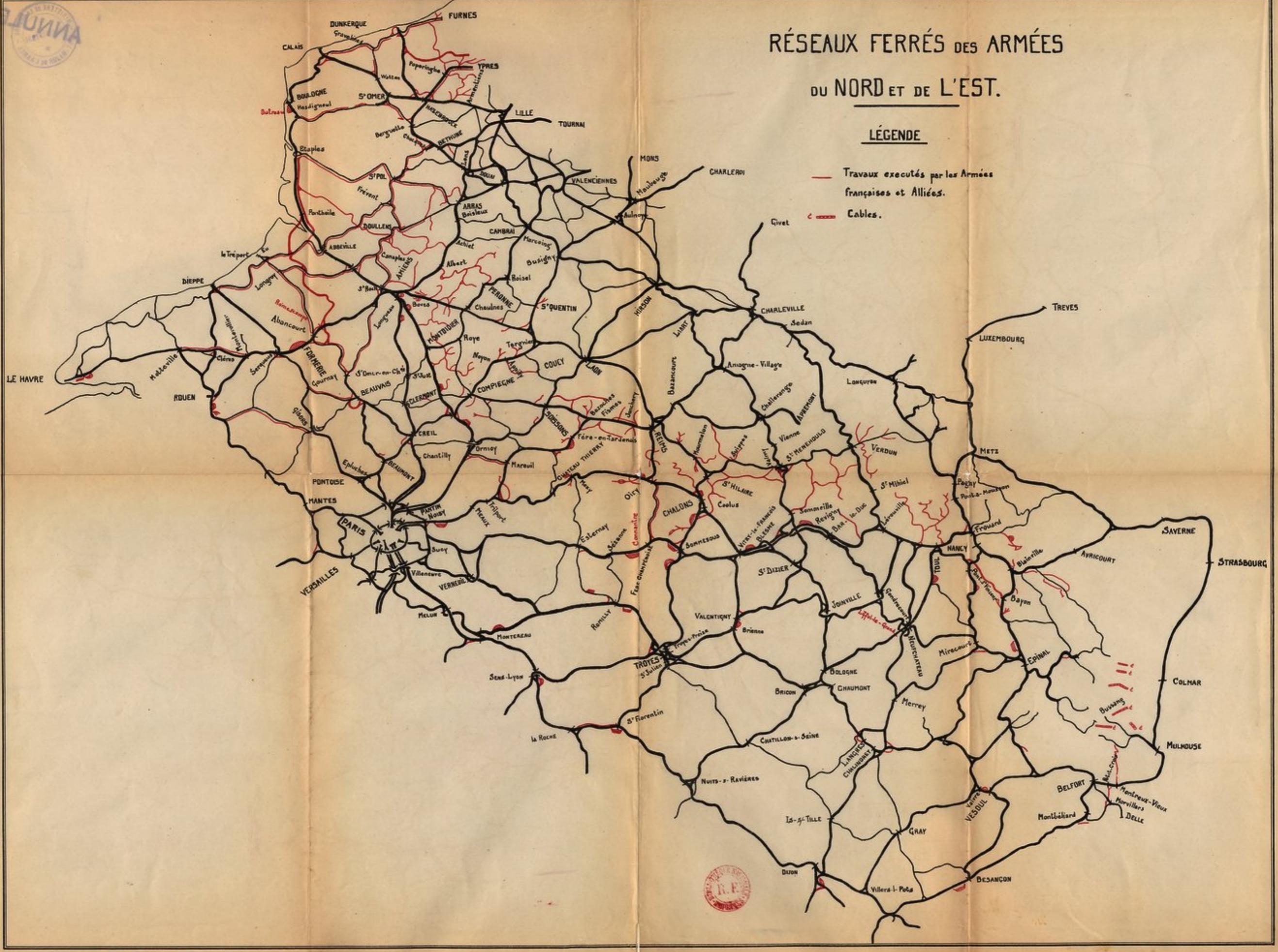
- La Grande Guerre sur le Front Occidental.**
- Tome I.* — **Les Éléments du Conflit**, volume in-8 . . . 7 fr. 50
- *II.* — **Liège - Mulhouse - Sarrebourg - Morhange**, volume in-8, avec 3 cartes . . . . . 7 fr. 50
- *III.* — **Batailles des Ardennes et de la Sambre**, volume in-8, avec 8 cartes . . . . . 10 fr.
- *IV.* — **Les Batailles de Lorraine**, volume in-8, avec 6 cartes . . . . . 10 fr.
- *V.* — **La Retraite sur la Seine** (24 Août-4 Septembre 1914), volume in-8, avec 8 cartes . . . 12 fr.
- *VI.* — **La Victoire de la Marne** (5-13 Septembre 1914), volume in-8, avec 6 cartes . . . . . 15 fr.
- *VII.* — **La Course à la Mer** (14 Septembre-15 Octobre 1914), volume in-8, avec 6 cartes hors texte . . . . . 12 fr.
- *VIII.* — **La Ruée vers Calais** (15 Octobre-13 Décembre 1914), volume in-8, avec 5 cartes hors texte . . . . . 12 fr.



# RÉSEAUX FERRÉS DES ARMÉES DU NORD ET DE L'EST.

## LÉGENDE

- Travaux exécutés par les Armées françaises et Alliées.
- Cables.

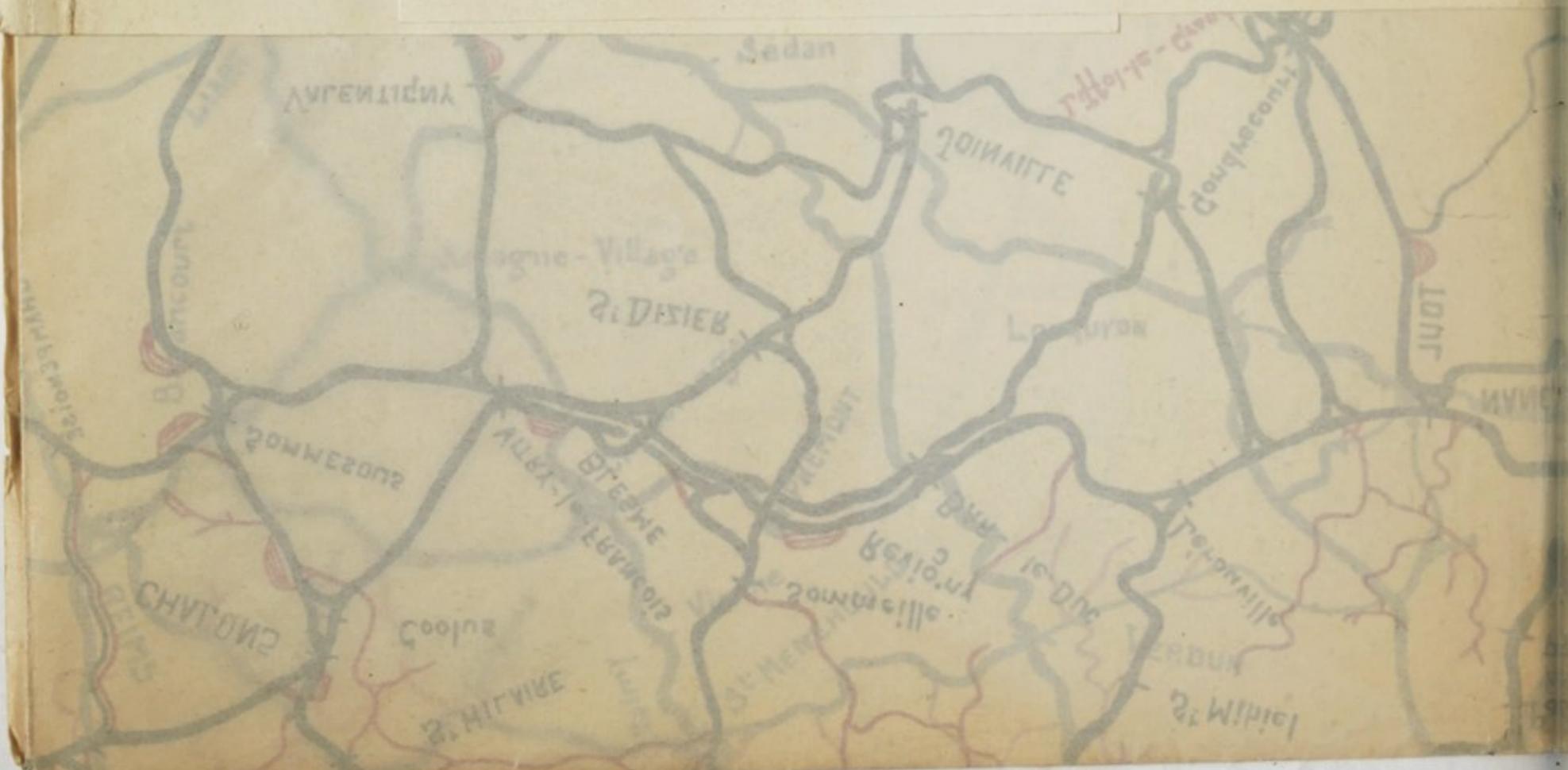
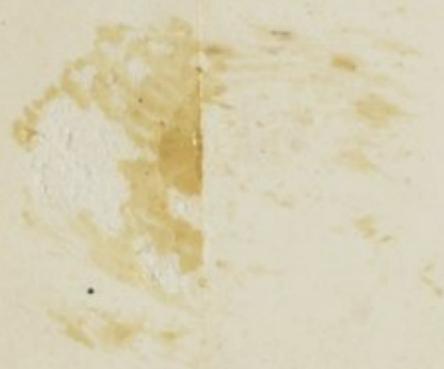


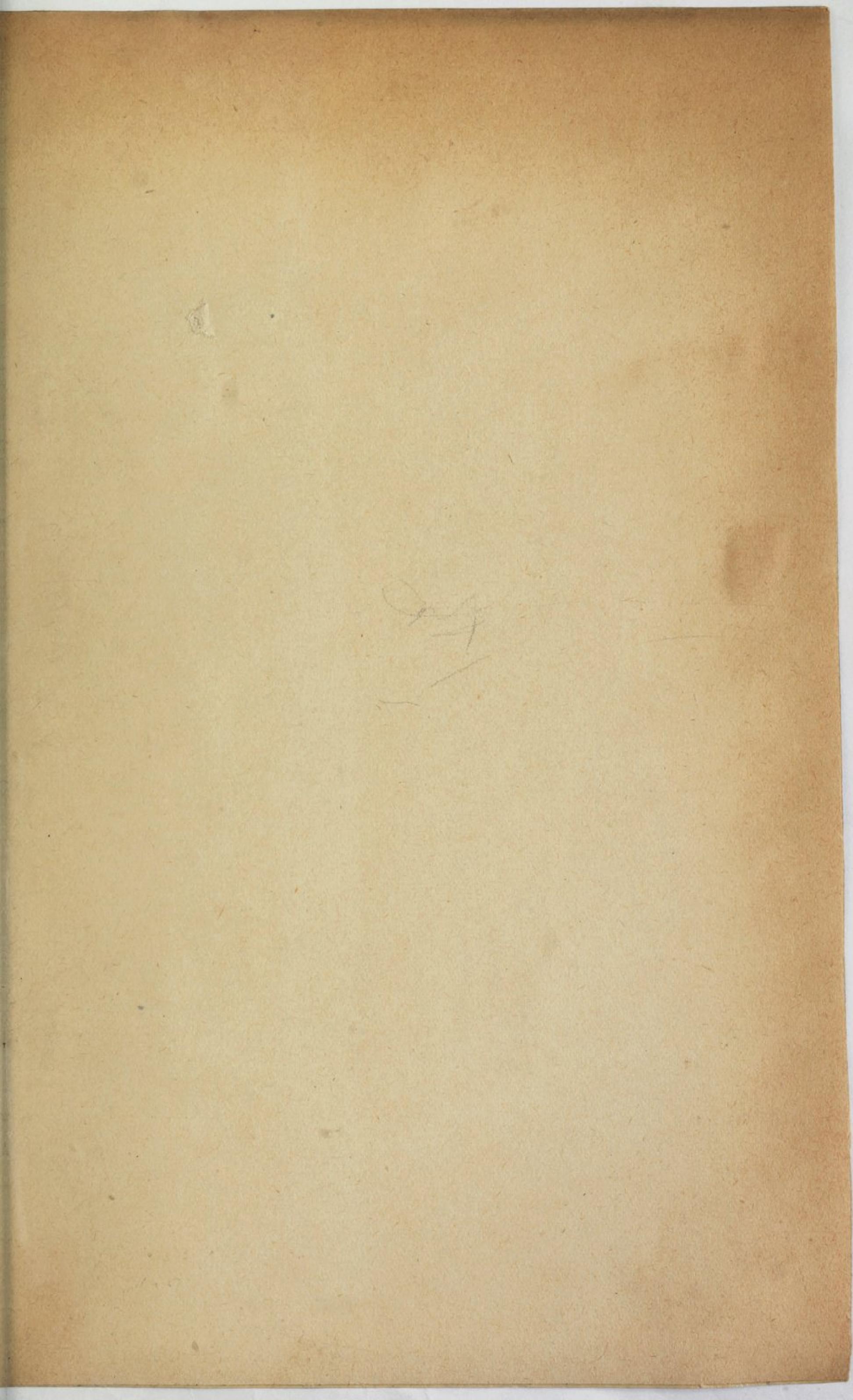


RÉSEAUX FERRÉS

Alsace-Lorraine

1881









BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7502 01805833 1

## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                                                                                                                                                           |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Pages.                                                                                                                                                                                                    |  |
| <u>PRÉFACE</u>                                                                                                                                                                                            |  |
| <u>SOURCES CONSULTÉES</u>                                                                                                                                                                                 |  |
| <u>PREMIÈRE PARTIE</u>                                                                                                                                                                                    |  |
| <u>CHAPITRE I</u>                                                                                                                                                                                         |  |
| <u>ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER</u>                                                                                                                                               |  |
| <u>L'organisation en temps de paix et en cas de mobilisation. - Réseau de l'intérieur et réseau des armées. - Zone des opérations et zone de l'arrière. - Modifications introduites pendant la guerre</u> |  |
| <u>PREMIÈRE PÉRIODE</u>                                                                                                                                                                                   |  |
| <u>CHAPITRE II</u>                                                                                                                                                                                        |  |
| <u>PÉRIODE DE TENSION POLITIQUE. TRANSPORTS DE COUVERTURE (23 juillet-1<sup>er</sup> août 1914)</u>                                                                                                       |  |
| <u>CHAPITRE III</u>                                                                                                                                                                                       |  |
| <u>PÉRIODE DE MOBILISATION (2-5 août 1914).</u>                                                                                                                                                           |  |
| <u>CHAPITRE IV</u>                                                                                                                                                                                        |  |
| <u>LA PÉRIODE DE CONCENTRATION (6-19 août)</u>                                                                                                                                                            |  |
| <u>Les courants de concentration. - Les gares régulatrices. - La préparation du plan. - L'exécution</u>                                                                                                   |  |
| <u>CHAPITRE V</u>                                                                                                                                                                                         |  |
| <u>LA RETRAITE. LA BATAILLE DE LA MARNE (20 août-10 septembre 1914)</u>                                                                                                                                   |  |
| <u>T. C. O. - Evacuation des régions envahies. - Evacuation des gares et ressources de la voie ferrée. - Repli des régulatrices. - Destructons</u>                                                        |  |
| <u>CHAPITRE VI</u>                                                                                                                                                                                        |  |
| <u>APRÈS LA BATAILLE DE LA MARNE. LA COURSE A LA MER (11 septembre-fin novembre 1914)</u>                                                                                                                 |  |
| <u>Remise en état des réseaux. - Report des régulatrices en avant. - T. C. O. (Course à la mer). - Evacuations</u>                                                                                        |  |
| <u>DEUXIÈME PÉRIODE</u>                                                                                                                                                                                   |  |
| <u>CHAPITRE VII</u>                                                                                                                                                                                       |  |
| <u>LE CHEMIN DE FER, ORGANE DE RAVITAILLEMENT</u>                                                                                                                                                         |  |
| <u>Ravitaillement des armées du Nord, du Nord-Est et d'. - Ravitaillement de l'armée d'Orient. - Poste et colis postaux</u>                                                                               |  |
| <u>CHAPITRE VIII</u>                                                                                                                                                                                      |  |
| <u>LES ÉVACUATIONS</u>                                                                                                                                                                                    |  |
| <u>Malades et blessés. - Permissionnaires</u>                                                                                                                                                             |  |
| <u>CHAPITRE IX</u>                                                                                                                                                                                        |  |
| <u>LES CHEMINS DE FER, ORGANE DE MANOEUVRE</u>                                                                                                                                                            |  |
| <u>La prévision. - Lignes de rocade et gare de débarquement. - Principaux T. C. O. en . - Envois de renforts en . - Les T. C. O. éventuels (Plan H.)</u>                                                  |  |
| <u>CHAPITRE X</u>                                                                                                                                                                                         |  |
| <u>L'ORGANISATION DU FRONT ET LA PRÉPARATION DES OFFENSIVES</u>                                                                                                                                           |  |
| <u>La . - La . - L'. - L'équipement du front</u>                                                                                                                                                          |  |
| <u>CHAPITRE XI</u>                                                                                                                                                                                        |  |
| <u>L'ORGANISATION D'UN FRONT ATTAQUÉ: VERDUN</u>                                                                                                                                                          |  |
| <u>La situation. - Le Meusien. - La ligne 6 bis</u>                                                                                                                                                       |  |
| <u>CHAPITRE XII</u>                                                                                                                                                                                       |  |
| <u>LES RÉPERCUSSIONS DE LA BATAILLE SUR LES CHEMINS DE FER DE LA ZONE DES ARMÉES</u>                                                                                                                      |  |
| <u>Le repli ennemi. - Progression de l'adversaire. - Prévision de progression nouvelle</u>                                                                                                                |  |
| <u>CHAPITRE XIII</u>                                                                                                                                                                                      |  |
| <u>RÉPERCUSSION SUR LA ZONE DE L'INTÉRIEUR. LA CRISE DES TRANSPORTS</u>                                                                                                                                   |  |
| <u>Répercussions directes de la bataille aux différentes périodes de la guerre. - Répercussions indirectes: transports, personnel et matériel. - La crise des transports. Ses remèdes</u>                 |  |
| <u>TROISIÈME PÉRIODE</u>                                                                                                                                                                                  |  |
| <u>CHAPITRE XIV</u>                                                                                                                                                                                       |  |
| <u>LA GRANDE OFFENSIVE ALLIÉE</u>                                                                                                                                                                         |  |
| <u>Période d'attente et de précision. - La contre-offensive victorieuse. - Travaux et T. C. O. - Répercussion sur les transports commerciaux</u>                                                          |  |
| <u>CHAPITRE XV</u>                                                                                                                                                                                        |  |
| <u>LA REMISE EN ÉTAT DES RÉSEAUX</u>                                                                                                                                                                      |  |
| <u>Les destructions des réseaux. Leur remise en état</u>                                                                                                                                                  |  |
| <u>CHAPITRE XVI</u>                                                                                                                                                                                       |  |
| <u>LES TRANSPORTS APRÈS L'ARMISTICE</u>                                                                                                                                                                   |  |
| <u>Exploitation. - Démobilisation et déconcentration</u>                                                                                                                                                  |  |
| <u>DEUXIÈME PARTIE</u>                                                                                                                                                                                    |  |
| <u>I. Transports de concentration. Prévision et exécution</u>                                                                                                                                             |  |
| <u>II. Jusqu'à la bataille de la</u>                                                                                                                                                                      |  |
| <u>III. De la à la fin de la guerre</u>                                                                                                                                                                   |  |
| <u>TROISIÈME PARTIE</u>                                                                                                                                                                                   |  |
| <u>I. Considérations générales</u>                                                                                                                                                                        |  |
| <u>II. La prévision: ports, lignes de communication, travaux</u>                                                                                                                                          |  |
| <u>III. L'organisation: Commission régulatrice, S. O. S. et D. G. T</u>                                                                                                                                   |  |
| <u>IV. L'exécution: Transports vers le front et au départ du front</u>                                                                                                                                    |  |
| <u>V. Conclusion</u>                                                                                                                                                                                      |  |
| <u>RÉSUMÉ ET CONCLUSION</u>                                                                                                                                                                               |  |