A. MARCHAND

INSPECTEUR GÉNÉRAL
A LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

LES

CHEMINS DE FER DE L'EST

ET

LA GUERRE DE 1914-1918

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
RF
IMPRIMÉS

Avec 12 reproductions photographiques et 37 croquis hors texte

PARIS

BERGER-LEVRAULT, ÉDITEURS

136, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIe)

1924

AVANT-PROPOS

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
R F
IMPRIMÉS.

Dans toutes les guerres le service des transports a eu une importance que l'histoire a rarement mise en lumière; l'étude en est aride, les anecdotes y manquent de verve, les faits glorieux y sont peu nombreux, rien ne paraît y exciter l'intérêt ni hausser l'imagination, sinon peut-être l'énormité des chiffres statistiques devant lesquels le lecteur peu initié reste ébloui sans comprendre, ou sceptique par ignorance d'un terme de comparaison.

Et cependant l'armée qui combat, qui vit d'une vie si particulièrement intense, a besoin, comme tout organisme sain, d'absorber et d'évacuer : absorber pour entretenir ses forces, évacuer pour se débarrasser des déchets de toute nature susceptibles de la gêner, de l'alourdir et de ne pas lui laisser la plénitude de ses moyens; elle doit toujours pouvoir travailler dans l'action, l'action violente qu'est la bataille, où l'effort dans sa brutalité doit produire le rendement maximum, entraîné par les qualités morales de la race, entretenu par tous les moyens matériels dont on peut disposer.

Les conditions d'espace dans lesquelles se déroulaient les guerres d'autrefois, les effectifs restreints mis en œuvre, permettaient de trouver sur le pays la plus grande partie des ressources nécessaires; mais, dès la guerre d'Italie de

1859, l'existence du chemin de fer comme moyen de transport rapide à grand rendement faisait apparaître pour le développement des opérations militaires un facteur nouveau; si l'on tient compte de l'augmentation de l'effectif des armées, on est conduit très vite à envisager dans les guerres de la fin du XIXe siècle l'utilisation méthodique du chemin de fer; la guerre de 1914-1918, qui devait à tous les points de vue dépasser largement toutes les prévisions, a fait appel à cet organisme en lui demandant tout ce qu'il était susceptible de produire et si, pour les premières opérations de mobilisation et de concentration, les prévisions minutieusement étudiées ne devaient guère être modifiées, il ne devait pas en être de même par la suite et les méthodes primitivement entrevues devaient subir une évolution importante.

En 1914 enfin, il ne devait plus être question, suivant une formule des anciennes campagnes, de faire la guerre avec les jambes des soldats; les distances à parcourir, les effectifs à mouvoir, les conditions de rapidité à exiger, devaient conduire à utiliser le chemin de fer pour le transport des troupes en vue de la bataille; c'étaient donc de nouveaux problèmes à résoudre.

Depuis la conclusion de la paix on a beaucoup écrit, on a beaucoup parlé, en dehors des opérations proprement dites, de divers services, l'Intendance, le Service de Santé, le Service automobile, etc...; si les troupes ont été ravitaillées, on le devrait aux Services de l'Intendance, de l'Artillerie et du Génie; si les évacuations de malades ou de blessés se sont faites, on le devrait au Service de Santé; si les troupes sont arrivées à temps pour les batailles, on le devrait au Service automobile.

Tout récemment pourtant quelques ouvrages ont commencé à étudier le service des transports par voie ferrée,

ils ont commencé à montrer que dans toutes les circonstances, dans les périodes d'accalmie comme dans les périodes de crise, le Service des chemins de fer a donné en tout temps son effort le plus grand, il n'a jamais connu ni repos ni détente.

Ils ont commencé à montrer également que, si les services pourvoyeurs ont su constituer ou distribuer des approvisionnements, c'est le chemin de fer qui les a transportés; si le Service de Santé a mis les malades et blessés en condition d'être évacués, c'est aussi le chemin de fer qui les a transportés; si le Service automobile a amené des troupes à pied d'œuvre, c'est encore le chemin de fer qui en presque totalité les a transportées à la gare la plus proche, puisque les automobiles n'ont opéré seules que sur de petits parcours et pour des effectifs restreints; si chacun en un mot a eu sa part du labeur de chaque jour, le chemin de fer a eu aussi la sienne, et elle était lourde car il assurait la vie.

On a donc déjà parlé des chemins de fer français en général, mais il est opportun de dire en particulier l'histoire du réseau de l'Est qui, directement ou indirectement, s'est trouvé engagé dans toutes les opérations, soit que ces opérations se soient déroulées sur son propre territoire, soit que, se développant sur le réseau voisin, elles aient fait toujours sentir une répercussion importante et immédiate; et cette histoire, en outre, commence bien avant la guerre pour finir bien après la paix.

Ne serait-il pas anormal de passer sous silence une période aussi tragique et quand, plus tard, on se demandera la part que le réseau de l'Est a eue de difficultés et de souffrances dans ce cataclysme, ne serait-il pas illogique de ne trouver qu'une page blanche?

Il ne saurait être question de dire par le détail toutes

es opérations et tous les mouvements qu'il a fallu assurer, ce ne pourrait être qu'une nomenclature touffue ou une statistique fastidieuse; il s'agit bien plutôt de décrire à grands traits la vie du réseau, d'en analyser les directives aux diverses périodes et d'en tirer quelques enseignements.

Il faudra donc parler de tout et en particulier bien souvent de l'organisation militaire, des opérations envisagées du point de vue militaire, des militaires eux-mêmes, car les faits de guerre ou les conceptions ainsi que les idées ont exercé sur le chemin de fer leur influence prépondérante; on ne peut faire l'histoire du réseau sans rien dire des choses ou des hommes qui se sont trouvés mêlés à son existence, pas plus qu'on ne pourrait faire l'histoire d'une arme telle que l'artillerie sans parler des armes voisines et de leurs chefs.

Bien que les organes directeurs militaires aient disparu avec la paix, bien que la plupart des ordres aient été donnés par téléphone, il reste encore assez de documents pour établir la réalité des faits, et si on doit trouver des lacunes, elles seront de peu d'importance pour le but qu'il faut se proposer : écrire la vérité, sinon toute la vérité, sans orgueil comme sans acrimonie et sans faiblesse, avec le seul souci de laisser un document sur lequel d'autres pourront travailler, avec l'honnêteté de ne pas masquer les erreurs ou les fautes, d'où qu'elles puissent venir, pour que, dans l'avenir, l'expérience à la fois si cruelle et si féconde de la grande guerre ne soit pas perdue.

LES

Chemins de fer de l'Est

ET

LA GUERRE DE 1914-1918

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
R F
IMPRIMÉS.

LIVRE I

LES TRANSPORTS DE CONCENTRATION DES ARMÉES FRANÇAISES

I. — Organisation et Préparation

a) *Organisation.* — En temps de paix, le directeur de la Compagnie dirige l'ensemble des trois services : Exploitation, Matériel et Traction, Voie et Travaux.

Sur le réseau de l'Est, l'Exploitation dispose de 7 inspections principales, la Traction de 5 sections de traction, la Voie de 8 divisions; les limites de ces subdivisions ne sont pas exactement les mêmes d'un service à l'autre.

L'organisation militaire est basée sur la loi du 28 décembre 1888 et sur les deux décrets du 5 février 1889, l'un portant organisation du Service militaire des chemins de fer, l'autre réglant la composition et les attributions de la Commission militaire supérieure des chemins de fer.

Le principe de l'organisation militaire repose sur la constitution de commissions, organes d'études, de direction et de surveillance, qui sont uniformément composées d'un officier, commissaire militaire, et d'un agent

supérieur de la Compagnie, commissaire technique. La Commission de réseau, dont le directeur est membre technique, est chargée des études militaires en temps de paix; en temps de guerre, elle a la direction de tout le service sur le réseau; elle a alors comme organes d'exécution locaux des sous-commissions de réseau au siège de chacune des inspections principales d'exploitation et des commissions de gare dans les gares susceptibles d'assurer un trafic militaire important.

Le réseau de l'Est appartient en entier au réseau des armées qui est sous l'autorité d'un directeur des chemins de fer au Grand Quartier général; pour assurer les besoins des armées, il est créé des commissions régulatrices qui ont autorité sur les lignes de la zone d'action qui leur est attribuée : ces commissions régulatrices opèrent, soit pendant la période de concentration soit pendant les opérations mais avec des attributions différentes dans l'un et dans l'autre cas.

Le directeur des chemins de fer dispose de compagnies de sapeurs de chemins de fer qui peuvent être appelées à opérer dans les zones au contact de l'ennemi ou à exécuter certains travaux militaires.

Des sections de chemins de fer de campagne, constituées avec des agents des Compagnies, peuvent être mobilisées pour assurer le service en territoire ennemi ou même, dans certains cas, sur le territoire national.

Des sections techniques de télégraphie sont organisées pour assurer les communications électriques.

Les règlements prévoient l'exécution de transports en cours d'opérations pour des déplacements de troupes en vue de la manœuvre; l'Instruction du 15 octobre 1912 donne à ce sujet les règles à suivre.

Les chemins de fer pendant la guerre apparaissent comme un organisme sinon compliqué du moins très complexe : l'organisation prévue doit en effet tenir compte de la situation du temps de paix où chaque agent doit

avoir en mains, de façon très complète, le service dont il est chargé, service qui ne subit que des fluctuations lentes, ou de peu d'importance, ou de peu de durée.

Les changements que peuvent amener les événements de guerre, la nature des besoins à satisfaire et dans certains cas la rapidité avec laquelle doivent s'exécuter les mouvements, imposent la création d'organes nouveaux, tels que les commissions régulatrices, qui conduisent soit à une superposition, soit à un dédoublement.

L'organisation est viable, elle ne peut valoir que par les hommes chargés de la mettre en œuvre, il faut en retenir le principe de la constitution des commissions dont l'autorité se substitue en toute occasion à celle d'individualités.

b) *Préparation.* — Dès 1832, le général Lamarque déclarait à la Chambre des Députés qu'il estimait que l'emploi des chemins de fer était susceptible d'amener dans l'art militaire une révolution aussi complète que la poudre à canon.

C'est en France en 1851 que l'on trouve le premier essai de réglementation des transports militaires, mais le règlement consécutif de 1855 se borne à formuler des règles d'une précision exagérée pour les formations à prendre avant l'embarquement, l'arrimage des armes, le débarquement, etc...

En 1859, le transport des troupes françaises en Italie s'effectue dans des conditions satisfaisantes, mais seule la Prusse profite de cette expérience et promulgue en 1861 un règlement très complet qui, après les observations faites au cours de la campagne de 1866 contre l'Autriche, est remplacé en 1867 par un nouveau règlement resté secret.

Au moment de la guerre franco-allemande de 1870-1871 on n'en était en France qu'au règlement de 1855; une commission centrale des chemins de fer créée en 1869 n'avait pu que jeter les bases d'une organisation qui ne

devait pas voir le jour : seuls les efforts de la Compagnie de l'Est permettent, au milieu d'un désordre inexprimable et au prix de difficultés sans nombre, d'assurer quelques transports.

Après la guerre de 1870 les Allemands se trouvaient donc posséder une organisation que de nombreuses expériences avaient permis de mettre définitivement au point, alors que pour la France il ne résultait de l'expérience toute récente et si malheureuse que des enseignements négatifs; on savait bien qu'il ne fallait pas faire certaines choses, mais rien ne disait ce qu'il fallait faire.

Dans le domaine des chemins de fer comme dans beaucoup d'autres il fallait rattraper le temps perdu, et la Compagnie de l'Est à qui devait incomber la plus grosse charge dans les opérations à venir mit toute son ardeur à aider l'État-major de l'armée; ses dirigeants et son personnel supérieur, de 1870 à 1914, vivent dans cette idée que les deux premiers actes de la guerre, la mobilisation et la concentration, auront l'issue que le chemin de fer leur permettra et c'est donc dès 1871 que se prépare la guerre de 1914.

Les difficultés que l'on avait à surmonter étaient considérables : partant du néant ou peu s'en faut, il fallait tout créer, et non seulement il fallait créer une organisation d'ensemble, et sur certains points une organisation de détail dont seuls peuvent s'accommoder les chemins de fer, mais il fallait en même temps mettre en pratique les résultats des études en cours pour l'exécution éventuelle des plans de concentration successifs.

Le chemin de fer qui comme organisme de guerre avait acquis droit de cité, n'avait pourtant pas comme les armes combattantes et même comme les services annexes, ceux de l'arrière en particulier, les mêmes possibilités pour mettre au point son organisation ou pour parfaire son instruction.

Dans cet ordre d'idées, l'armée a les moyens de s'instruire; les enseignements des guerres passées permettent l'élaboration des règlements, et la mise en pratique des théories échafaudées peut se faire dans des manœuvres à plus ou moins grande envergure ou dans des exercices spéciaux; ces manœuvres ou ces exercices ne sont évidemment pas l'image de la guerre, on peut néanmoins se rapprocher de la réalité future et une interprétation intelligente des résultats obtenus peut conduire à des conclusions intéressantes à retenir; pour le chemin de fer pas ou peu d'enseignements des guerres passées, pas d'exercices spéciaux, pas de répétition préalable.

La charge qu'impose chaque jour à cet « outil » la nécessité de satisfaire aux besoins de la vie économique du pays ne permet pas que l'on s'en serve, même pour un temps très court, pour d'autres buts et, sans même tenir compte du secret que nous entendions garder sur notre façon de concevoir l'emploi du chemin de fer en temps de guerre, il n'était pas possible de se livrer à des expériences autres que celles qui avaient trait à l'instruction de détail relative aux embarquements et débarquements; nos « études » sur le terrain ne pouvaient pas dépasser les limites du règlement de 1855.

On fit bien, à l'occasion de grandes manœuvres, quelques transports de troupes pour la concentration, ou même quelques transports inopinés, l'opinion publique seule pouvait se contenter de pareilles approximations et les enseignements que l'on pouvait tirer de l'exécution de ces mouvements, obligés de s'exécuter en même temps que ceux de chaque jour et subordonnés d'ailleurs à ces derniers, ne pouvaient être que nuls; dès lors que restait-il? L'étude individuelle ou collective, chacun s'ingéniant à apporter sa pierre à un édifice conçu sur des plans nouveaux et bâti avec des matériaux nouveaux, dont on pouvait estimer mais non calculer la solidité, et qui n'était appelé à prouver la valeur de sa construction qu'au seul

moment où, au milieu de circonstances tragiques et pleines d'inconnu, on voudrait l'utiliser.

Les problèmes à résoudre étaient-ils même posés? Oui, en ce qui concerne la période de concentration, incomplètement en ce qui concerne la mobilisation, nullement pour les opérations.

Dans la concentration, en effet, il s'agissait de transporter des éléments bien déterminés d'un point de départ connu à un point d'arrivée sinon bien fixé à l'avance, du moins situé dans une zone assez précise; les variantes envisagées pouvaient être étudiées à loisir et mises au point d'une façon complète; on n'avait comme imprévu que les aléas que pouvait comporter une opération aussi considérable, soit par suite d'incidents techniques, soit du fait des entreprises de l'ennemi.

Pour la mobilisation, le problème consistait à donner à tous les Français soumis aux obligations militaires la possibilité de rejoindre rapidement le lieu de leur mobilisation; si, théoriquement, tous ces Français avaient un domicile légal connu, il était certain qu'une grande partie d'entre eux devait se trouver au moment d'une mobilisation hors de ce domicile légal et qu'il fallait par suite prévoir un ensemble de transports dont on ne pouvait évaluer ni l'importance, ni le sens.

Enfin en ce qui concerne les opérations, de même qu'il est vrai qu'on ne peut rien préparer au delà de la première bataille, il n'est pas possible de déterminer même approximativement l'orientation des opérations ultérieures et on n'a plus comme données que des hypothèses; sur de pareilles bases on ne pouvait guère établir des projets où, pour le service des chemins de fer, le détail doit souvent trouver place quand il s'agit de mouvements pour lesquels un des premiers facteurs du succès est la rapidité.

Indépendamment de ces problèmes qui avaient trait aux besoins militaires à satisfaire avant même le premier

jour de la mobilisation, il faut songer que, comme une troupe ou un service de guerre, le chemin de fer devait procéder à sa propre mobilisation, et si pour les troupes on avait admis que la mobilisation et la concentration devaient constituer deux opérations distinctes et successives, il n'en était pas de même du chemin de fer qui d'un jour au lendemain et même d'une heure à une autre fonctionnait comme organe de guerre en même temps qu'il devait procéder à sa mobilisation; cette situation s'aggravait considérablement sur le réseau de l'Est du fait de la mise en place du dispositif de couverture et de la proximité de la frontière.

Pour résoudre le problème on ne disposait pour servir de bases à une préparation complète que de bien peu d'éléments : la couverture et la concentration résultaient d'un plan élaboré par l'État-major de l'armée, mais le chemin de fer et en particulier le réseau de l'Est ne pouvaient être étrangers aux études de ce plan, car il y fallait tenir compte, comme pour une arme quelconque, de leurs limites d'emploi; c'est sur ces limites d'emploi en temps de guerre que régnait l'incertitude, néanmoins d'une commune entente sortait un plan autour duquel tout évoluait.

En premier lieu il fallait envisager les transports de mobilisation et la mobilisation elle-même du réseau, ou, pour employer un terme consacré faisant image, sa « toilette »; cette toilette n'allait pas d'ailleurs sans quelques inconvénients pour les voisins en particulier qui devaient en partie recevoir tout ce que le réseau de l'Est ne devait pas conserver et l'on devait se demander jusqu'à quel degré de « propreté » on devait aller, c'est alors qu'il fallait tenir compte des besoins à satisfaire.

On avait bien quelques idées sur la nature de ces besoins qui se résumaient en deux mots : ravitaillements et évacuations, mais on ne savait que peu de chose de leur importance, on ne pouvait fixer que des minima et on ne savait

rien de leur durée : les partisans de l'idée que la guerre serait rapidement terminée étaient seuls écoutés, c'est dans le sens de cette éventualité que les études étaient orientées; enfin il était certain qu'on aurait recours au chemin de fer pour des transports de troupes pendant et pour des opérations, mais les uns envisageaient les mouvements de cette catégorie comme devant être très fréquents, les autres estimaient qu'ils ne seraient qu'exceptionnels.

Devant cette imprécision, devant ces conflits d'idées basées les unes comme les autres sur des raisonnements inattaquables, la préparation devait se cantonner au seul problème dont les éléments étaient tangibles, le plan de concentration en particulier et d'une façon générale les débuts de la guerre; pour la suite on n'avait qu'une organisation étudiée à loisir depuis 1888 et théoriquement perfectionnée jusqu'en 1914; sur l'application de cette organisation, sur la détermination des détails on causait; c'était beaucoup, car de ce travail incessant d'échanges d'idées jaillissaient tout au moins des points de lumière, et si on ne pouvait préparer l'outil, on préparait au moins ceux qui avaient charge de s'en servir.

Au point de vue militaire le plan de concentration, en ce qui concerne le chemin de fer, comprend l'ensemble des dispositions destinées à mettre en place les éléments dont l'emploi est prévu pour la période de guerre. Ces éléments sont d'abord les troupes ou services faisant partie des armées d'opérations dont le transport constitue le plan de concentration proprement dit, ce plan visant la mobilisation, la couverture, la concentration vers la frontière, les mesures prises pour le ravitaillement et les évacuations des armées jusqu'à l'ouverture des opérations, ainsi que pour le transport des approvisionnements destinés aux places de guerre; l'autre élément à prévoir pour la période de guerre est la constitution et la mise en place des appro-

visionnements destinés à ravitailler les armées au cours des opérations, les transports qui en résultent sont prévus dans une deuxième partie du plan dite « Plan de ravitaillement ».

Au point de vue du chemin de fer ce ne sont pas là les seuls mouvements à prévoir, indépendamment de ceux destinés à la toilette du réseau; on oublie trop que le voyageur ne peut évaluer le travail fourni par un réseau que sur les apparences que seules il peut apprécier, ces apparences étant pour lui représentées par le mouvement du train pendant la durée de son voyage, mais il n'en existe pas moins un travail préalable et un travail consécutif : le travail préalable consiste à conduire à l'endroit voulu et au moment voulu ce train, composé de matériel approprié, tractionné et constitué suivant des règles techniques parfois étroites, muni enfin du personnel nécessaire; il consiste aussi à outiller la ligne qu'il doit suivre de tous les organes, matériels et personnels, propres à assurer sa circulation; le travail consécutif consiste à dissocier les éléments de ce train dans des conditions telles qu'on puisse commodément en faire le réemploi.

La tâche du chemin de fer dans un plan de concentration n'est donc pas limitée aux transports des troupes ou des approvisionnements, elle se complique de tous les transports de matériels ou de personnels qui précèdent ou suivent et, dans une opération qui s'étend sur plusieurs jours, se mêlent aux transports militaires proprement dits.

c) *Le plan.* — Depuis 1870, sur le réseau de l'Est le travail a été incessant, la base fournie par l'État-major de l'armée sous le nom de plan de concentration ayant été maintes fois changée : le plan I porte la date de 1880, le plan mis en vigueur le 15 avril 1914 était le plan XVII; ces changements s'expliquent par la multiplicité des facteurs qui interviennent dans la conception d'un plan.

La situation politique du pays, l'opinion publique influent sur la forme de la guerre à adopter, offensive ou défensive, sur la zone générale de concentration par rapport à la frontière, suivant que l'on accepte ou non de laisser l'ennemi pénétrer sans combat sur le territoire national; il faut tenir compte de la mentalité acquise ou subie; malgré notre tempérament, après 1870 nous sommes des vaincus, nous en avons la mentalité et ce n'est qu'avec le plan XVII, qui à ce point de vue constitue un progrès considérable, que conscients de notre force nous nous affranchissons de cette servitude pour essayer de dicter à l'ennemi notre volonté première.

Les lois de recrutement qui constituent les armées jouent un rôle important, il en est de même des progrès de l'armement, comme de tout ce qui modifie la quantité ou la nature des moyens à mettre en œuvre; l'évolution des idées militaires tant dans le domaine de la tactique que dans celui de la stratégie est à retenir, car elle intervient dans le mode d'emploi des armées ou des diverses armes; c'est ainsi qu'à certaines époques on jette toute la cavalerie rapidement en couverture pour se prémunir contre les incursions ennemies, alors que dans d'autres périodes on la répartit dans les armées ou même on la laisse aux bagages sans doute pour la réserver mieux; on hésite sur l'utilisation des formations de réserve, ou bien on espère que dès le début elles présenteront une cohésion suffisante et elles entrent dans la composition des armées de première ligne, ou bien on admet qu'il ne faut pas les exposer aux premières atteintes de l'ennemi et on en forme à l'arrière et en seconde ligne des groupes constituant des éléments propres à venir renforcer un point ou un autre de la ligne d'avant.

La personnalité du commandant en chef est un facteur important et toute nomination d'un nouveau généralissime coïncide en principe avec un nouveau plan; enfin comme il faut tenir compte de l'ennemi, le plan doit faire

état des renseignements que l'on peut posséder sur ses intentions.

Les études d'ensemble sont poursuivies sur les diverses hypothèses admises par le commandant en chef, elles se font par entente entre le bureau des opérations (3e bureau de l'État-major de l'armée) et le bureau des chemins de fer (4e bureau).

Les grandes lignes arrêtées sont notifiées aux intéressés qui procèdent aux études de détail et à l'exécution des documents; il en résulte un travail de longue durée et on peut dire même de trop longue durée; on ne peut en effet s'empêcher de chercher le mieux et pendant l'année qui s'écoule en général entre la décision prise par le commandant en chef et la mise en vigueur du plan les idées changent, l'un des facteurs nombreux qui sont intervenus dans la décision première se modifie et pourtant peut-on modifier en cours d'exécution un travail qui forme un ensemble aussi compact?

Dans ces conditions, aussi longtemps qu'on le peut, on apporte des changements surtout dans les détails, mais un moment vient où le mieux est l'ennemi du bien et alors on étudie des variantes; ce sont des compléments au plan sous la forme d'hypothèses nouvelles dont on exécutera, au moment de la guerre, celle qui répondra le mieux aux événements.

La variante peut être improvisée et sa préparation est poussée plus ou moins loin : ou bien on prépare le transport sur plusieurs directions, ou bien on se contente de prendre des dispositions pour exécuter le transport au moment voulu dans les meilleures conditions possibles, on n'a d'ailleurs pas intérêt à multiplier les variantes pour éviter les chances d'erreur.

Les variantes étudiées avec le plan en font partie intégrante et ne détruisent pas son harmonie, il n'en est pas de même de celles que l'on bâtit en adjonction d'un plan en vigueur, lorsque interviennent des facteurs nouveaux

sans que leur importance nécessite un nouveau plan complet; de nombreux documents signalent à toutes les époques combien il est dangereux d'apporter des modifications, si petites soient-elles, à un plan déjà exécutoire; l'édifice construit est tellement vaste et présente en même temps des ramifications tellement étendues et tortueuses qu'on ne peut pas savoir les répercussions qu'entraîne une retouche quelconque; cet édifice ne peut plus être réputé avec certitude comme un édifice solide et on y découvre toujours de lointaines fissures qui avaient échappé aux esprits les plus avertis; on doit se dire que toute modification, quoiqu'elle puisse être excellente envisagée d'une façon absolue, est compensée par de nombreux inconvénients qui rendent illusoires les avantages espérés, il n'y a plus d'homogénéité, ce n'est qu'un replâtrage.

En ce qui concerne le mode de concentration des armées, les plans successifs se groupent au point de vue du chemin de fer en catégories assez distinctes.

D'abord on a voulu effectuer la concentration suivant un long cordon de densité uniforme et parallèle à la frontière, ce cordon a été plus ou moins long, plus ou moins avancé, il en est résulté que dans la zone approximative Hirson—Belfort—Reims—Dijon, notre concentration a pour ainsi dire balayé toute la région, toutes ou presque toutes les combinaisons possibles ont, avec un plan ou avec un autre, été prévues.

Que demandait-on alors au chemin de fer? Simplement amener dans le plus bref délai possible toutes les troupes combattantes sur le cordon de la concentration, on était donc conduit à utiliser toutes les voies ferrées et à en constituer des lignes de transport à peu près parallèles dans leur partie terminus et perpendiculaires à la base choisie; le transport couvert, soit par les troupes de couverture, soit par la distance, devait s'effectuer *ne varietur;* il ne comportait aucun aléa autre que ceux provenant

d'incidents techniques, on réglait tout dans les moindres détails dès le temps de paix.

Le chemin de fer n'était qu'un organe d'exécution, le Commandement l'utilisait pour une seule opération, la concentration, cette opération terminée il disparaissait au point de vue transport de troupes; il n'avait dès lors qu'à mettre au point dès le temps de paix l'exécution du programme qui lui était imposé.

Les conceptions qui ont suivi sont nées d'abord de l'idée de « réserves » qui caractérise un deuxième groupe de plans, puis de l'idée de « manœuvre » qui caractérise un troisième groupe.

En vue d'utiliser les formations de réserve qui ne pouvaient trouver place sur la première ligne, soit parce que la densité maxima s'y trouvait atteinte, soit parce qu'elles y fussent arrivées en retard ou insuffisamment prêtes, le Commandement songea à en constituer des réserves, réserves de corps d'armée ou plus tard réserves d'armée; mais l'idée de manœuvre n'ayant pas encore pris corps ces réserves furent rassemblées derrière la base de con centration en groupes échelonnés de la droite à la gauche.

Néanmoins on conçut vite la possibilité de faire parcourir à ces groupes déjà importants des étapes parfois longues et c'est ainsi que prit naissance l'idée de l'utilisation du chemin de fer pour des transports en cours d'opérations; en fait les unités à transporter placées trop près de la première ligne ne pouvaient se mouvoir que dans une zone de faible étendue, la possibilité d'accumuler en temps opportun des ressources importantes pour des mouvements de peu d'envergure facilitait le problème, en même temps que le petit nombre des hypothèses possibles permettait dès le temps de paix une préparation presque complète; ce n'étaient donc, après la concentration proprement dite, que des concentrations supplémentaires sur des bases étudiées d'une façon aussi sûre que les opérations du début.

Le problème change d'aspect lorsqu'on voit s'affirmer dans le domaine de la stratégie l'idée de manœuvre; après bien des fluctuations on arrive à la constitution de masses destinées à intervenir suivant leur importance et leur emplacement et aussi suivant les événements dans l'action d'une armée ou d'un groupe d'armées; on réunit en masses de manœuvre les formations de réserve déjà en partie groupées, on adjoint même à ces formations des corps d'armée, mais la question de leur transport se pose; on ne sait pas encore s'il sera possible de faire mouvoir ces masses, de sorte qu'on se croit obligé de les rapprocher le plus possible de la première ligne, quitte à réduire leur rayon d'action.

Il n'en reste pas moins nécessaire de s'adresser au chemin de fer pour connaître les limites de son emploi et en déduire les possibilités d'action dans le temps et dans l'espace de ces masses réservées, l'entente devient intime entre le Commandement et le chemin de fer : c'est la caractéristique du troisième groupe de plans.

Dans un quatrième groupe, celui dont fait partie le plan XVII, l'importance de la rapidité de la concentration s'est accrue, on veut pouvoir prévenir l'ennemi dans la bataille, parce qu'on a la volonté de prendre l'offensive et on s'approche le plus possible de la frontière; dans ces conditions on ne peut pas penser grouper ses forces par des mouvements par voie de terre, les emplacements de départ des unités pour la bataille sont tout proches de leurs points de débarquement, le plan de concentration est en même temps presque le plan de bataille.

Si, au surplus, on songe que dans la première bataille on veut pouvoir utiliser toutes les forces disponibles, on conçoit qu'on puisse abandonner la notion des masses de réserve placées en arrière parce qu'elles pourraient arriver en retard, la bataille pouvant se livrer avant même que la concentration soit complètement terminée; les armées se trouvent donc en cordon du sud ou nord, mais alors que

dans divers plans précédents elles avaient toutes la même composition, la conception étant limitée à l'idée de dresser le plus tôt possible une barrière, ces armées ont maintenant des effectifs variables suivant leur mission; la manœuvre se fera s'il y a lieu par prélèvements de certains corps sur une armée au profit d'une autre, ces prélèvements prévus au cours même de la concentration font l'objet de variantes étudiées en même temps que le plan; enfin certains éléments tels que troupes d'Algérie ou troupes de la frontière d'Italie sont prévus comme devant être transportés en des points différents du théâtre d'opérations, suivant la tournure que les événements auront prise au moment de leur arrivée forcément tardive.

Tels sont les problèmes généraux que le chemin de fer a à résoudre pour le plan XVII, plan ferme, variantes éventuelles en cours de concentration, transport sur deux ou trois directions probables d'éléments arrivant à une date indéterminée.

d) *Le personnel.* — Les études sont faites à la Compagnie de l'Est par un bureau militaire fortement constitué et dépendant du service du mouvement, mais dans chacun des services du matériel et traction et de la voie existe un bureau militaire de moins grande importance; ce sont ces organes qui étudient les mesures de détail et assurent l'établissement de tous les documents, des dispositions spéciales sont prises pour conserver sur toutes les questions le secret le plus absolu.

Les questions d'ensemble ou de principe sont traitées en de nombreuses conférences des chefs des grands services chez le directeur; elles font l'objet d'examens approfondis que chacun poursuit avec ténacité malgré le travail de chaque jour : le directeur, commissaire technique de la Commission de réseau, et l'ingénieur en chef de l'exploitation, commissaire technique adjoint, consacrent une partie de leur temps à ces conférences ainsi qu'aux en-

tentes avec l'autorité militaire, c'est à eux qu'incombera la direction des opérations sur le réseau pendant la guerre.

A défaut d'expériences vécues, le personnel dirigeant subalterne ne pouvait qu'étudier dans le silence du cabinet les instructions techniques émanant du Service central; le travail était ardu, il n'aurait pas porté beaucoup de fruits s'il n'avait été aidé par des conférences faites par des agents supérieurs venus de Paris et particulièrement renseignés, conférences dans lesquelles on disait tout ce qu'un document si complet soit-il ne peut contenir; il s'agissait donc d'une instruction permanente en même temps qu'on s'assurait que la compréhension des choses n'était pas erronée et que toutes les mesures nécessaires pouvaient être prises dans les conditions prévues.

Le premier principe donné au personnel de la Compagnie était le principe de la collaboration constante avec le personnel militaire, mais pour collaborer il faut au moins se connaître.

Or, dans le personnel militaire il y avait deux catégories d'officiers : les uns faisaient partie du 4e bureau de l'État-major de l'armée, les autres étaient des officiers de réserve ou de territoriale; connaître ces derniers était difficile, on leur faisait bien des conférences, ils assistaient aussi à des convocations sur le terrain, mais les stages d'instruction auxquels ils étaient assujettis étaient espacés, il eût fallu beaucoup de temps et on ne s'était avisé qu'un peu tard de la nécessité de les préparer pratiquement au rôle qu'ils auraient à remplir.

Quant aux officiers du 4e bureau qui devaient en majorité occuper des postes importants on ne pouvait évidemment les débarrasser de leur mentalité propre; certains en contact plus fréquent avec les agents supérieurs techniques avaient pu se rendre compte de l'importance et surtout de la nature des difficultés à surmonter, ils entrevoyaient que dans bien des cas leur aide consisterait sur-

tout à soustraire le chemin de fer aux influences extérieures venues des autorités militaires de tout ordre, ils étaient prêts en toute occasion à écouter les observations d'ordre technique et à en tenir compte; d'autres peut-être trop militaires pensaient devoir commander au chemin de fer comme on commande à une troupe, c'était une grave erreur.

Les armées et les services des armées qui devaient être aussi des collaborateurs étaient insuffisamment orientés et partageaient au plus haut point cette même erreur; la presque totalité des officiers, y compris la plupart des grands chefs de la hiérarchie militaire, n'avaient pour le chemin de fer que le respect que les enfants ont pour les jouets ingénieux qu'ils ne comprennent pas et tout au plus l'estime reconnaissante que l'on concède à son déménageur; ils avaient la mentalité du voyageur qui arrive à point nommé à la gare pour y prendre un train tout prêt à l'emmener à une minute précise, qui discute de tout sans comprendre, mais avec précision et avec des arguments irréfutables, comme tout homme discute des plus hautes questions militaires parce qu'il a été soldat, et qui enfin n'a qu'une conclusion quand quelque chose ne va pas au gré de ses désirs : « C'est une sale compagnie ! »

Enfin ils étaient gâtés par une formule facile, « l'arrière doit suivre l'avant », sans vouloir penser qu'il faut à cette formule un correctif : l'arrière doit suivre l'avant à condition qu'on ne lui demande pas ce qu'il ne peut pas faire.

Quant aux services, et en particulier le Service de l'Intendance et le Service de Santé, ils étaient encore plus loin de la conception vraie des réalités, absorbés par les difficultés techniques qui leur étaient propres; si le fonctionnement général des ravitaillements était connu, le souci du détail, la nécessité d'une gestion prudente, le poids d'une comptabilité envisagée au centime alors qu'il s'agissait de millions oblitéraient toutes les facultés; dans

le Service de Santé la majorité des médecins étaient des médecins civils qui ne savaient que soigner un malade et qui n'avaient aucune notion de ce que pouvaient représenter les évacuations; les médecins militaires de leur côté ne connaissaient de ces opérations que celles qui s'étendent entre la ligne de feu et le poste de secours, c'étaient les seules expériences qu'on leur avait montrées; ils ne concevaient leur intervention que dans une salle d'opérations munie de tous les perfectionnements modernes, ils oubliaient que la guerre a de dures nécessités dont on ne saurait s'affranchir.

Tel est l'ensemble au milieu duquel le réseau de l'Est devait vivre et travailler; on n'y avait pas de façon ferme l'idée de la convergence des efforts, on n'y avait de notions suffisamment précises ni sur la limite des possibilités, ni sur l'attribution des responsabilités et on devait avoir parfois tendance à y vouloir l'exécution d'ordres contraires à la bonne marche du service et qu'une meilleure compréhension des choses eût heureusement modifiée.

e) *La situation matérielle du réseau.* — Le personnel technique disposait d'un réseau bien outillé, le matériel de traction et le matériel roulant étaient en bon état et normalement bien entretenus, les installations militaires étaient nombreuses, raccordements, quais militaires permettaient des mouvements faciles et des débarquements dans toutes les régions.

Cette situation était, beaucoup plus que le résultat d'un programme méthodique, la conséquence de ce que depuis 1870 les zones de concentration avaient affecté, suivant les plans, des portions très diverses du réseau; les lignes de transport avaient maintes fois varié, il en était résulté pour chaque plan des installations appropriées et le réseau s'était trouvé ainsi doté de moyens importants.

En 1914 la préparation du réseau de l'Est a donc été poussée à un degré tel qu'on peut avoir confiance; le

travail fourni et l'espoir que l'on devait avoir dans les résultats ne justifiaient pas l'opinion de ceux qui pensaient ou disaient trop haut que dès le début d'une guerre on ferait faillite, car les chemins de fer ne seraient pas même capables d'assurer la concentration.

II. — Le Plan XVII

a) *Bases générales.* — Au début de 1913 le Gouvernement approuvait le plan qui devait porter le nº XVII et qui a été mis en vigueur le 15 avril 1914 : « L'intention du général en chef est de se porter à l'attaque dès que toutes les forces seront réunies »; telle est l'idée fondamentale du plan, il s'agissait donc d'être prêt au moins aussi tôt que l'armée allemande et tous les efforts devaient tendre à nous permettre d'entreprendre les opérations actives à partir du douzième jour de la mobilisation.

Afin de nous mettre à l'abri d'une attaque brusquée facilitée par l'initiative diplomatique que les Allemands prendraient certainement, la couverture devait être successivement renforcée à partir du deuxième jour; enfin pour disposer en vue du premier choc du maximum de forces, toutes les troupes disponibles sur le territoire national comme en Algérie devaient être acheminées vers la frontière du Nord-Est.

Dans son ensemble (Voir carte) notre rassemblement initial comportait cinq armées, un corps de cavalerie et des unités maintenues à la disposition du commandant en chef.

Ire armée : 5 corps d'armée, 2 divisions de cavalerie, quartier général (Q. G.) Épinal.

IIe armée : 5 corps d'armée, 2 divisions de cavalerie, 3 divisions de réserve, Q. G. Neufchâteau.

IIIe armée : 3 corps d'armée, 1 division de cavalerie, 3 divisions de réserve, Q. G. Verdun.

IVe armée : 3 corps d'armée, 1 division de cavalerie, 3 divisions de réserve, Q. G. Saint-Dizier.

Ve armée : 5 corps d'armée, 1 division de cavalerie, 2 divisions de réserve, Q. G. Rethel.

Le corps de cavalerie à 3 divisions avait son Q. G. à Mézières.

Les douze divisions dont disposait le commandant en chef étaient :

Trois divisions actives de l'Afrique du Nord, à transporter soit à l'aile droite vers Épinal ou Belfort, soit à l'aile gauche vers Mézières;

Neuf divisions de réserve à Vesoul, Sissonne, Mailly et dans le camp retranché de Paris.

La presque totalité de nos forces étant ainsi serrée contre la frontière, l'attaque devait comporter deux efforts principaux, l'un à droite entre le Rhin et la Moselle en aval de Toul, l'autre à gauche au nord de la ligne Verdun —Metz; une variante devait permettre de remonter éventuellement vers le nord légèrement le centre de gravité de nos forces en reportant les débarquements de 2 corps d'armée (12e et 17e) de la région de Sorcy dans la région de Verdun et en poussant un peu plus vers le nord les débarquements de la Ve armée.

La couverture était assurée par les corps d'armée et les divisions de cavalerie qui se trouvaient dès le temps de paix dans la région frontière; elle était répartie en cinq secteurs (Voir carte) : Hautes Vosges, Haute Meurthe, Basse Meurthe, Woëvre méridionale et Woëvre septentrionale, pour ce dernier une grande partie des troupes venait de la région d'Amiens; la mise en place des troupes de couverture se faisait en partie par voie de terre, en partie par voie ferrée.

La couverture se renforçait progressivement par l'adjonction d'éléments provenant du deuxième échelon qui ne pouvaient être acheminés qu'après avoir reçu les hommes appelés rapidement par ordres d'appel individuels.

Le corps de cavalerie rassemblé vers Mézières faisait partie de la couverture.

En ce qui concerne les projets de l'ennemi une étude de l'État-major de l'armée de février 1912 estimait qu'on devait s'attendre à voir débarquer au nord de Trèves une forte proportion de corps actifs destinés à gagner à travers la Belgique le flanc gauche des armées françaises, à moins que cette zone ne reçoive que des éléments de réserve, garde-flancs d'une attaque principale exécutée plus au sud; néanmoins elle concluait en disant : « il faut reconnaître cependant que les tendances stratégiques allemandes et les travaux poursuivis depuis une dizaine d'années sur les voies ferrées au nord de Trèves augmentent la possibilité de la première hypothèse ».

b) *Bases techniques.* — Des intentions du commandant en chef il résulte que le facteur le plus important est la rapidité de la couverture et de la concentration; en conséquence les mesures doivent être prises pour passer le plus rapidement possible et sans heurt du service normal du temps de paix au service de guerre; quant aux trains, leur succession sur les courants sera plus fréquente, leur vitesse sera augmentée, leur charge sera plus élevée par rapport aux chiffres admis dans le plan précédent.

C'est ainsi qu'on porte sur chaque ligne de transport à 56 le nombre des marches utilisables, alors que, à quelques exceptions près, le nombre moyen journalier des trains en service commercial est très notablement inférieur; la vitesse passe de 30 ou 25 kilomètres à l'heure suivant les profils, à 35 et 30 kilomètres, la charge de 480 tonnes à 550.

La série des transports est répartie en deux périodes, la première qui va jusqu'au onzième jour 12 heures et pendant laquelle doivent être transportés les éléments combattants ainsi que leurs premiers approvisionnements destinés à permettre une entrée en action immédiate, la

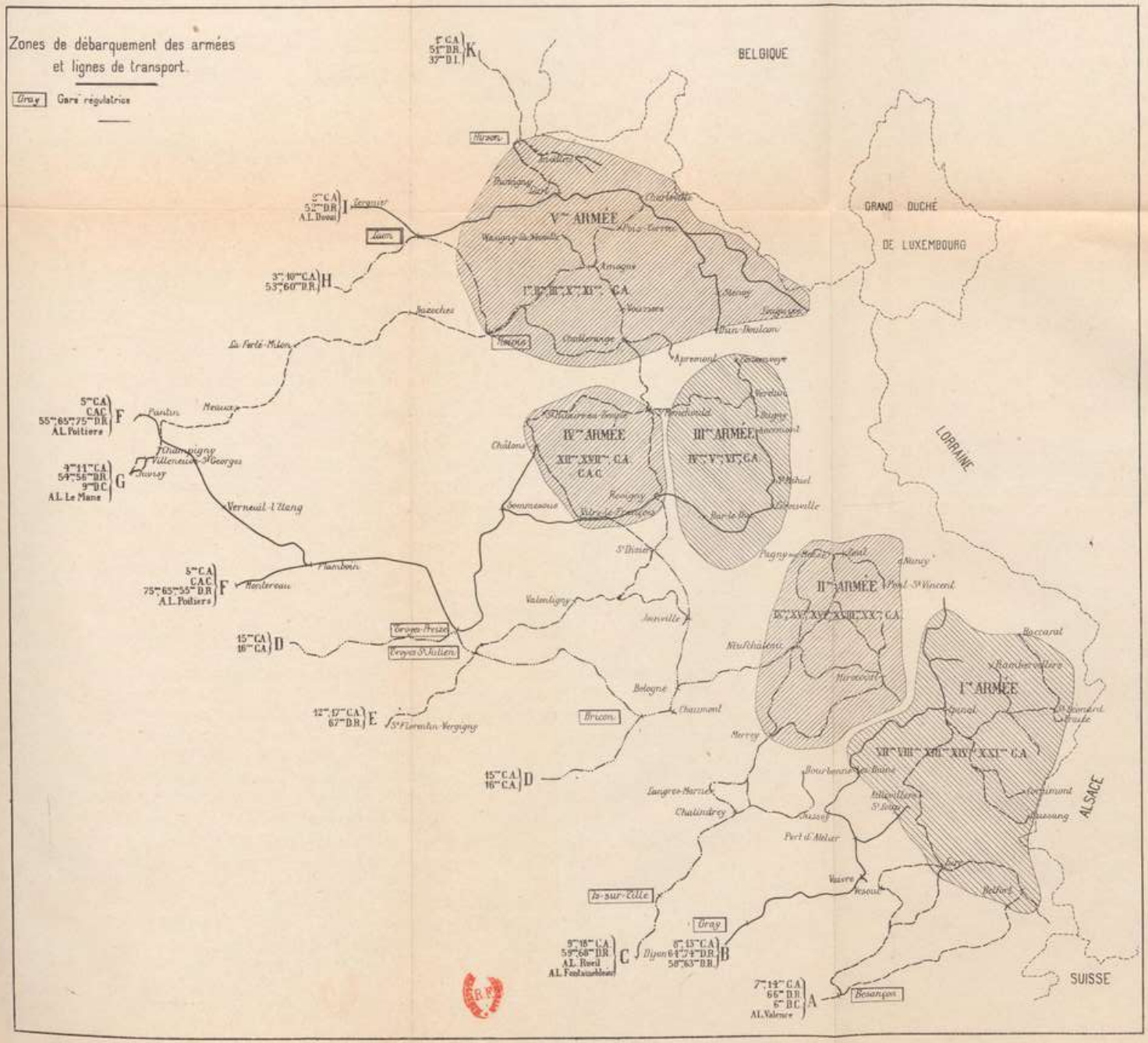
deuxième qui s'étend jusqu'au dix-septième jour inclus; entre les deux périodes un « blanc » de douze heures pendant lequel aucun train n'est prévu permettra de rattraper les retards ou de régler les incidents qui auraient pu se produire pendant la première période de mouvements intensifs.

La difficulté sera, pour le réseau de l'Est, de produire dès les premiers jours, sans transition et sans entraînement, un effort considérable, alors que, poursuivant sa propre mobilisation, il verra ses lignes sillonnées en tous sens par des trains évacuant les matériels en surnombre ou trop proches de la frontière et les personnes s'éloignant de la zone des opérations; il devra en même temps mettre en place son personnel, ses machines et son matériel pour assurer un service orienté de façon toute différente de son service commercial de la veille.

Afin de faciliter la mise en train du début et pour diminuer l'écart entre l'heure initiale des premiers transports et l'heure de la transmission de l'ordre d'exécution, on a admis l'envoi à la Compagnie d'un « avis préalable » ou « garde à vous » autorisant quelques mesures préparatoires.

Ces mesures consistent dans l'envoi des documents, la réunion du personnel et du matériel pour les premiers trains, l'organisation d'un service télégraphique complet, la mise en service de certaines installations militaires telles que des raccordements; quelques-unes de ces mesures étant de peu d'importance au point de vue de leur répercussion sur l'ensemble du service, l'avis préalable fera l'objet de deux notifications successives, le premier avis préalable visant des mesures ne devant pas attirer l'attention et le deuxième visant le complément des mesures préparatoires.

Les transports de concentration s'effectuent par dix lignes de transport, chacune d'elles assurant en principe l'acheminement de deux corps d'armée et des éléments de réserve ou d'armée issus des régions correspondantes.


Zones de débarquement des armées
et lignes de transport.
Gray Gare régulatrice
BELGIQUE
GRAND DUCHÉ
DE LUXEMBOURG
LORRAINE
ALSACE
SUISSE
Vme ARMÉE
Ire, IIme, IIIme, Xme, XIme C.A.
IVme ARMÉE
XIIme, XVIIme C.A.
C.A.C.
IIIme ARMÉE
IVme, Vme, VIme C.A.
IIme ARMÉE
IXme, XVme, XVIme, XVIIIme, XXme C.A.
Ire ARMÉE
VIIme, VIIIme, XIIIme, XIVme, XXIme C.A.
Hirson
Laon
Reims
Châlons
Sommesous
Bricon
Gray
Besançon
Is-sur-Tille
Dijon
Chaumont
Bologne
Valentigny
Joinville
Nancy
Toul
Pont-St-Vincent
Neufchâteau
Mirecourt
Merrey
Langres-Marnes
Chalindrey
Port d'Atelier
Vesoul
Belfort
Lure
Bourbonne-les-Bains
Epinal
Raccarat
Rambervillers
Corcimont
Bussang
Pagny-sur-Meuse
Châtillon
Vitry-le-François
Revigny
Bar-le-Duc
St-Mihiel
Grenville
Verdun
Dun-Doulcon
Apremont
Vouziers
Amagne
Charleville
Poix-Terron
Wasigny-la-Neuville
Charlevoix
Dunigny
Lart
Anvillers
Tergnier
Bazoches
La Ferté-Milon
Meaux
Pantin
Champigny
Villeneuve-St-Georges
Juvisy
Verneuil-l'Etang
Flamboin
Montereau
Croyes-Preize
Croyes-St-Julien
St-Florentin-Vergigny
Vitry-le-Français
Sommesous
Châlons
Bar-le-Duc
Gray
Dijon
Besançon
Vesoul
Vaivre
Port d'Atelier
Chassey
Langres-Marnes
Chalindrey
Bourbonne-les-Bains
Bologne
Chaumont
Merrey
Neufchâteau
Mirecourt
Pont-St-Vincent
Nancy
Toul
Pagny-sur-Meuse
Valentigny
Joinville
Vitry-le-Français
Sommesous
Châlons
Bar-le-Duc
Grenville
St-Mihiel
Verdun
Dun-Doulcon
Apremont
Vouziers
Amagne
Charleville
Poix-Terron
Wasigny-la-Neuville
Charlevoix
Dunigny
Lart
Anvillers
Tergnier
Laon
Hirson
Bazoches
La Ferté-Milon
Meaux
Pantin
Champigny
Villeneuve-St-Georges
Juvisy
Verneuil-l'Etang
Flamboin
Montereau
Croyes-Preize
Croyes-St-Julien
St-Florentin-Vergigny
Bricon
Chaumont
Bologne
Valentigny
Joinville
Nancy
Toul
Pont-St-Vincent
Raccarat
Rambervillers
Epinal
Corcimont
Bussang
Belfort
Lure
Vesoul
Vaivre
Chassey
Port d'Atelier
Chalindrey
Langres-Marnes
Bourbonne-les-Bains
Merrey
Neufchâteau
Mirecourt
Gray
Dijon
Is-sur-Tille
Besançon
1re C.A. 51me D.R. 37me D.I. K
2me C.A. 52me D.R. A.L. Douai I
3me, 10me C.A. 53me, 60me D.R. H
5me C.A. C.A.C. 55me, 65me, 75me D.R. A.L. Poitiers F
4me, 11me C.A. 54me, 56me D.R. 9me D.C. A.L. Le Mans G
5me C.A. C.A.C. 75me, 65me, 55me D.R. A.L. Poitiers F
15me C.A. 16me C.A. D
12me, 17me C.A. 67me D.R. E
15me C.A. 16me C.A. D
9me, 18me C.A. 59me, 68me D.R. A.L. Rueil A.L. Fontainebleau C
8me, 13me C.A. 64me, 74me D.R. 58me, 63me D.R. B
7me, 14me C.A. 66me D.R. 6me D.C. A.L. Valence A

LIGNES	CORPS D'ARMÉE	RÉGIONS	ENTRÉE SUR L'EST	GARE RÉGULATRICE
A	7e	Besançon	Vesoul	Besançon
	14e	Lyon	Belfort	
B	8e	Bourges	Gray	Gray
	13e	Clermont-Ferrand		
C	9e	Tours	Is-sur-Tille	Is-sur-Tille
	18e	Bordeaux		
D	15e	Marseille	Sens	Bricon
	16e	Montpellier		
E	12e	Limoges	St-Florentin	Troyes-Saint-Julien
	17e	Toulouse		
F	5e	Orléans	Montereau	Troyes-Preize
	Corps Colonial	Paris		
G	4e	Le Mans	Noisy-le-Sec	Reims
	11e	Nantes		
H	3e	Rouen	Laon	Laon
	10e	Rennes		
I	2e	Amiens	Laon	Laon
K	1er	Lille	Hirson	Hirson

Sur ces lignes sont organisées des haltes-repas et des infirmeries de gare.

Pour gagner du temps dans la mise en place du personnel et pour faciliter la transition entre les transports des quatre premiers jours et les transports de concentration qui devront commencer le quatrième jour à 12 heures, heure de passage à la G. R. (gare régulatrice), les transports de couverture sont groupés en courants empruntant autant que possible les itinéraires qui constitueront ultérieurement les lignes de transport. Des délégations de sous-commission seront installées à (Voir carte des courants de couverture) :

Besançon	dépendant de la	Sous-Commission	de Vesoul
Épinal	—	—	Nancy
Darnieulles	—	—	—
Neufchâteau	—	—	—
Joinville	—	—	Châlons

Revigny	dépendant de la	Sous-Commission de	Châlons
Sainte-Menehould	—	—	Reims
Reims	—	—	Charleville
Liart	—	—	—
Hirson	—	—	—

Disposant d'une petite zone d'action elles ont surtout un rôle de surveillance, néanmoins elles peuvent avoir à modifier les débarquements en cas d'incidents techniques ou d'événements militaires.

Mais en même temps fonctionne, au siège de chaque G. R. future, une autre délégation de la Sous-Commission de réseau destinée à assurer l'acheminement de certains trains de concentration passant avant l'entrée en action de la Commission régulatrice et ne pouvant être connus des délégations de couverture; les relations sont constantes entre ces délégations dans une même zone, la délégation qui est à la G. R. est en fait une avant-garde de la Commission régulatrice.

Les délégations peuvent avoir à faire des débarquements en dehors de leur zone d'action, dans ce cas le mouvement est réglé par la sous-commission.

Ainsi sera assurée la transition entre les transports des quatre premiers jours et les transports de concentration et la coordination des mouvements complexes du début.

Les Commissions régulatrices de concentration qui doivent disparaître au cours des opérations se replieront sur les G. R. désignées pour fonctionner comme G. R. de communication lorsque la concentration proprement dite sera terminée; pour plus de continuité les lignes de transport qui ne doivent pas être lignes de communication continueront à fonctionner pendant un certain temps et, par des rocades (ou lignes transversales) prévues, les trains seront s'il y a lieu acheminés de l'ancienne G. R. disparue sur la G. R. de communication intéressée qui les dirigera sur leur destination définitive.

Cinq lignes de transport sont conservées comme lignes

de communication et affectées aux cinq armées en opérations :

Ire armée	G. R.	Gray
IIe —	—	Is-sur-Tille
IIIe —	—	Troyes
IVe —	—	Châlons
Ve —	—	Reims.

La rocade créée en concentration entre les G. R. est conservée et outillée définitivement pour permettre les liaisons et en particulier pour acheminer les envois destinés à un élément quelle que soit sa situation dans l'ordre de bataille; tant que le changement de destination n'est pas connu à l'arrière l'envoi arrive à la G. R. première d'où il est adressé à la G. R. qui exploite la zone dans laquelle se trouve l'élément intéressé.

c) *Surveillance des lignes.* — Comme il faut à tout prix assurer la continuité des courants quels que soient les incidents, il faut prendre des mesures pour prévenir les destructions et pour réparer les voies éventuellement.

Afin de prévenir les destructions que des agents de l'ennemi pourraient tenter sur les lignes ou sur les installations, une surveillance est exercée dès le début par un service, le dispositif restreint de sécurité (D. R. S.), mis en œuvre sur ordre spécial, et ensuite par un service de garde des voies et communications (G. V. C.) mis en œuvre au moment de la mobilisation.

Dans le D. R. S. des postes sont placés en des points particulièrement vulnérables, ils sont constitués par des volontaires fournis par les municipalités ou par des agents du service de la voie, ou même par des postes venus des garnisons voisines, chaque poste comprend en outre un agent de la force publique; l'organisation est arrêtée de concert entre l'autorité militaire, le Service de la Sûreté générale et la Compagnie, il peut être mis en vigueur dès

la période de tension politique sur un ordre du ministre de la Guerre et il cesse automatiquement dès qu'intervient le Service des G. V. C.

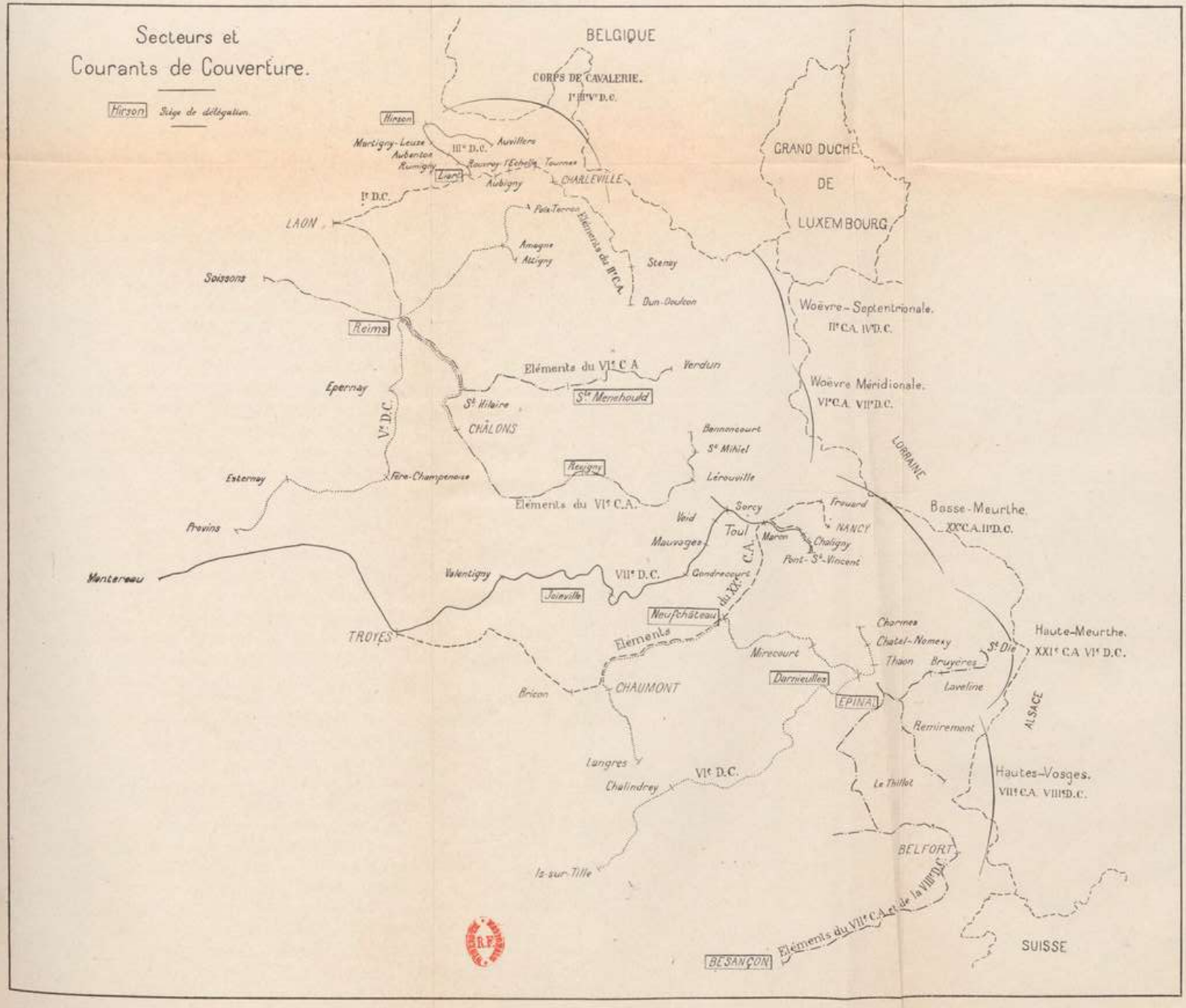
Dans ce dernier les lignes sont gardées en totalité par des postes d'hommes mobilisés appartenant aux classes les plus anciennes, faisant des rondes dans les secteurs qui leur sont attribués et mettant des sentinelles en certains points particuliers; la zone affectée à chaque poste comprend environ 1 kilomètre de parcours, les agents de la Compagnie coopèrent au service de surveillance.

Le Service de la Voie a pris toutes mesures pour réparer rapidement les destructions qui pourraient survenir, il est renforcé par huit compagnies de sapeurs de chemins de fer (S. C. F.) mises dès le deuxième jour de la mobilisation à la disposition des sous-commissions, puis des commissions régulatrices, en particulier pour le service des lignes de transport.

d) *Communications téléphoniques.* — Un service aussi intense que celui des transports stratégiques nécessite des communications électriques très complètes à la disposition exclusive des exécutants.

En dehors du réseau télégraphique de la Compagnie et de son réseau téléphonique spécial, on fait usage d'un réseau téléphonique dit « spécialisé ». Ce réseau est constitué, après entente du temps de paix avec l'Administration des Postes, par un certain nombre de circuits prélevés sur le réseau général et isolés de lui; ils constituent un ensemble à la disposition du Service des chemins de fer reliant entre eux tous les organes de direction.

e) *Marche en avant.* — Dans le cas d'une marche en avant nécessitant l'exploitation des voies ferrées en territoire ennemi, les prévisions générales admettent l'emploi d'une section de chemins de fer de campagne (S. C. F. C.), mais il faut observer que la mobilisation et le transport


Secteurs et
Courants de Couverture.
Hirson Siège de délégation.
BELGIQUE
CORPS DE CAVALERIE.
Ire IIIe Ve D.C.
Hirson
Martigny-Leuze
Auberton
Rumigny
IIIe D.C.
Auvillers
Rocroy
l'Echelle
Tournes
Laon
Aubigny
CHARLEVILLE
Ire D.C.
LAON
Pds Terres
Eléments du IIe C.A.
Amagne
Attigny
Stenay
Dun-Doulcon
Soissons
Reims
Woëvre-Septentrionale.
IIe C.A. IVe D.C.
Eléments du VIe C.A.
Verdun
Epernay
Ve D.C.
Ste Menehould
Woëvre Méridionale.
VIe C.A. VIIe D.C.
Ste Hilaire
CHÂLONS
Bonnencourt
Ste Mihiel
LORRAINE
Esternay
Fère-Champenoise
Revigny
Lérouville
Eléments du VIe C.A.
Sorcy
Frouard
Basse-Meurthe.
XXe C.A. IIe D.C.
Provins
Void
Toul
NANCY
Maron
Chaligny
Mauvages
Pont-St-Vincent
C.A. du XXe
Montereau
Valentigny
VIIe D.C.
Gondrecourt
Joinville
Neufchâteau
Charmes
Chatel-Nomexy
Haute-Meurthe.
XXIe C.A. VIe D.C.
TROYES
Eléments
Mirecourt
St Dié
Thaon
Bruyères
Darnieulles
Laveline
Bricon
CHAUMONT
EPINAL
ALSACE
Remiremont
Langres
VIe D.C.
Chalindrey
Le Thillot
Hautes-Vosges.
VIIIe C.A. VIIIe D.C.
BELFORT
Is-sur-Tille
Eléments du VIIe C.A. et de la VIIIe D.C.
SUISSE
BESANÇON

de cet organe demandent du temps; une opération aussi importante peut d'ailleurs n'être pas motivée si on n'a que peu de lignes à exploiter, enfin il en peut résulter des encombrements aux gares frontières si à un moment critique on est conduit à replier la section momentanément.

Il a donc paru plus normal de demander au réseau de l'Est d'assurer progressivement le service sur le réseau alsacien-lorrain dans le cas d'une marche en avant, jusqu'au moment où les opérations militaires justifieraient l'envoi d'une S. C. F. C.; de l'étude faite il résultait que le réseau pouvait assurer l'exploitation d'un certain nombre de lignes allant de Moncel et Avricourt à Saverne, Sarreguemines et Sarrebrück avec un personnel dont l'importance atteignait progressivement le chiffre de mille agents environ; l'entrée en action de ce personnel devait être précédée par la remise en état des lignes exécutées par les S. C. F. de façon à permettre le passage de douze trains au moins dans chaque sens; un programme très précis était dressé indiquant la nature et l'importance des installations à prévoir, pour le service de la traction en particulier et pour les communications électriques.

f) *Retraite.* — En cas de recul et pour ralentir la marche de l'ennemi, des destructions sont préparées pour couper les voies par la rupture d'un certain nombre d'ouvrages d'art; d'une façon générale ces ouvrages sont munis d'un dispositif de rupture dès le temps de paix; les explosifs nécessaires sont conservés à proximité et les dispositifs ne sont chargés qu'au moment du besoin.

En principe, la mise de feu ne doit s'effectuer que sur un ordre du commandant en chef qui peut donner délégation aux commandants d'armée ou au directeur des chemins de fer : il est prudent en effet de ne pas laisser l'initiative des destructions sur le chemin de fer à des autorités subordonnées, en raison de leur ignorance obligatoire de la situation générale et des inconvénients qui

peuvent résulter de destructions hâtives, notamment pour la reprise d'une marche en avant.

Les dispositifs, au nombre de 139 sur le réseau de l'Est, sont réunis en groupes dépendant chacun d'une place de rattachement, le chargement fait l'objet d'un ordre spécial, il est exécuté par du personnel militaire assisté d'agents de la voie; les approvisionnements pour les dispositifs de 1re classe, qui sont les plus importants et intéressent l'ensemble des opérations (58 sur le réseau de l'Est), sont constitués dès le temps de paix, leur transport et leur mise en œuvre sont réglés par des consignes très précises.

g) *Trains type combattants en réserve.* — Pour les transports inopinés de troupes au cours des opérations (T. C. O.) il est indispensable que les mouvements s'effectuent le plus rapidement possible, le temps peut donc manquer pour la formation en temps opportun des trains nécessaires pendant les premières heures.

Il est prévu pour les quatorzième et quinzième jours des réserves de trains type combattants avec personnel de conduite et machines : 30 de ces trains sont fournis par la Compagnie du Nord et mis à la disposition de la Sous-Commission de Reims, 60 autres sont fournis par la Compagnie de l'Est et répartis en différents points.

h) *Charge des lignes de transport.* — La charge envisagée pour les lignes de transport entre le quatrième et le dix-septième jour correspond à une moyenne de 450 trains par ligne, sauf pour les lignes I et K pour lesquelles on ne dépasse guère le chiffre de 170; les lignes les plus chargées sont les lignes B, D et G pour lesquelles on atteint 530 trains; quant aux densités journalières, elles atteignent 47 trains et sur les lignes chargées cette densité se maintient à peu près constante du sixième au quinzième jour, exception faite du onzième jour qui doit comporter un blanc; c'est donc un effort considérable représenté par

4.000 trains environ à charge de concentration seulement, qu'il faudra faire circuler avec la régularité nécessaire pour n'avoir pas de répercussions rapidement fâcheuses dans un pareil ensemble.

k) *Évacuation des bouches inutiles et des étrangers.* — Une question avait vivement préoccupé l'autorité militaire, c'était l'évacuation des bouches inutiles hors des places fortes, des étrangers résidant dans ces mêmes places ou dans la zone des armées et des familles d'officiers ou de sous-officiers.

Les bouches inutiles et les familles d'officiers sont évacuées à partir du premier jour, soit par trains journaliers, soit par trains de matériel en retour, dans les régions de Compiègne, Sens, Orléans et Chalon-sur-Saône; on compte avoir à transporter 30.000 personnes environ.

Quant aux étrangers appartenant à des puissances ennemies, ceux des places fortes sont évacués dans les mêmes conditions, on évalue leur nombre à 12.500, ils sont acheminés sur des lieux de refuge en dehors du réseau de l'Est. Les étrangers domiciliés dans une bande de 30 kilomètres parallèle à la frontière doivent en principe gagner la frontière par leurs propres moyens; ceux désirant rester en France ainsi que tous les autres étrangers sans distinction de nationalité sont réunis en des centres de groupement : Reims, Sainte-Menehould, Bar-le-Duc, Vouziers, Neufchâteau, et transportés de là à partir du cinquième jour par des trains de matériel vide en retour sur des points de refuge provisoires dans l'intérieur de la France.

Les étrangers rejoignent les centres de groupement par leurs propres moyens et, en principe, par voie de terre, ils peuvent utiliser les trains journaliers dans la limite des places disponibles; les évaluations faites donnent un chiffre approximatif de 18.000 pour cette catégorie; les mouvements des centres de groupement aux points de refuge provisoires sont à régler par les G. R.

l) *Ravitaillement et évacuations des troupes.* — Indépendamment de l'alimentation assurée pendant les transports par les vivres appelés « vivres de chemins de fer » emportés par les troupes pour la durée du voyage et par le complément en café chaud fourni par les haltes-repas, l'alimentation est assurée de façon différente suivant les périodes de la concentration et des opérations.

Pendant la concentration les unités ont emporté dans le train qui les emmène deux jours de vivres appelés vivres de débarquement; elles reçoivent ensuite par voie ferrée des vivres prélevés sur les approvisionnements constitués dans les magasins de concentration ou les stations-magasins dès le temps de paix; ces trains de vivres suivent une marche de la ligne de transport, la quantité de vivres amenée chaque jour étant limitée aux besoins du lendemain et fixée au plan de transport.

Les troupes faisant partie de la concentration proprement dite reçoivent leurs vivres des stations-magasins, les troupes de couverture reçoivent leurs vivres des magasins de concentration de Belfort, Épinal, Toul, Verdun et Reims : dans ce dernier cas les mouvements sont prévus fermes jusqu'au onzième jour, mais comme il faut admettre que ces magasins pourront être vidés ou inutilisables avant cette date on a prévu des mouvements éventuels, qui, à dater du onzième jour, sont fermes à partir des stations-magasins pour ces mêmes troupes; inversement et pour le cas où les magasins de concentration pourraient encore fournir des vivres, les mouvements fermes avant le onzième jour deviennent éventuels par la suite.

Le ravitaillement en munitions des troupes de couverture est assuré par les dépôts de Belfort, Épinal, Toul, Verdun et par un en-cas mobile constitué sur roues à la trentième heure à Charleville; à partir du deuxième jour des en-cas mobiles sont également constitués à Langres, Troyes et Mourmelon et remplacés immédiatement au fur et à mesure de leur départ.

Les évacuations des troupes de couverture assurées par les trains en retour sont dirigées sur les magasins de concentration tant que ces organes fonctionnent comme organes de ravitaillement et ensuite sur un certain nombre de G. R. désignées; les évacuations des troupes en concentration se font sur la G. R. correspondante où fonctionne un échelon avancé de l'hôpital d'évacuation.

Pendant les opérations, les ravitaillements et les évacuations se font par la G. R. de communication; l'outillage des lignes de communication est prévu dès le temps de paix pour un certain nombre de mouvements ou marches, mais ces prévisions ne constituent que des indications très approximatives et on doit compter sur un imprévu de chaque jour, on ne peut concevoir aucune règle autre que celle de satisfaire aux besoins dans le plus bref délai possible; tout au plus peut-on envisager pour chaque G. R. une dotation en machines et matériel en tenant compte des effectifs à desservir à la fin de la concentration, effectifs que l'on admet éminemment variables suivant les événements militaires.

Les trains de ravitaillement et d'évacuation suivent sur la ligne de communication entre la G. R. et l'intérieur des marches dont certaines sont prévues fermes, les autres éventuelles devant répondre à des besoins imprévus; dans la zone d'action de la G. R. il n'est tracé au préalable aucune marche.

En concentration les trains arrivent tout formés à la G. R. pour les unités destinataires, ils passent donc sans rompre charge; pendant les opérations tous les trains s'arrêtent à la G. R. pour y être déchargés ou remaniés, ce sont d'autres trains constitués suivant les demandes des unités destinataires qui sont expédiés sur le front.

Pour les évacuations pendant les opérations on a déterminé sur le territoire une zone dite d'hospitalisation sur laquelle on dirige tous les hommes indisponibles; la limite de cette zone à l'est suit approximativement la ligne

Dunkerque — Arras — Beauvais — Vernon — Chartres — Chalon-sur-Saône—Lyon—Marseille; le nombre des lits disponibles dans chaque région fixe, suivant les événements, la part de cette zone affectée à chaque armée. De même que les trains dirigés vers l'avant sont arrêtés à la G. R., les trains dirigés vers l'intérieur sont déchargés au même point d'où partent de nouveaux trains sur la destination définitive.

m) *Charge du réseau de l'Est.* — Il est difficile de représenter numériquement la charge qui incombera au réseau pour la mise en application du plan XVII. On peut évidemment calculer le nombre des trains qui devront être mis en marche pour chaque catégorie de transports, trains en charge ou trains de matériel vide, on peut également donner le nombre des kilomètres-trains qui résultent de tous les mouvements et comparer ces chiffres à ceux du service commercial normal, mais il ne sera pas possible de dénombrer les mouvements parasitaires qui devront s'effectuer, machines haut-le-pied par exemple ou transports locaux pour les besoins du service, transports de personnel ou déplacements de matériel; ces statistiques ne représenteraient d'ailleurs que la valeur de l'un des facteurs en jeu et pas du plus important.

Ce qu'il faut surtout envisager, c'est la différence entre le trafic normal du temps de paix et le trafic à assurer sans transition au moment de la mobilisation, le premier soigneusement réglé par des horaires depuis longtemps connus et auxquels tout le personnel est habitué, suivant des courants dont l'intensité est déterminée en fonction de l'outillage et du rendement général des lignes parcourues, se faisant surtout par de grandes artères et délaissant un grand nombre de lignes de moindre importance où la circulation se réduit à peu de chose; le second réglé par des documents tenus secrets jusqu'au moment même de l'exécution, empruntant des lignes toutes différentes où

e personnel n'a pas l'entraînement propre à envisager des mouvements intenses, où l'outillage est à compléter et à mettre au point au moment du besoin.

En outre le trafic du temps de paix se poursuit dans le cadre d'une organisation connue où chacun à sa place n'a aucun doute sur ses attributions, sur sa responsabilité, sur son rôle propre ainsi que sur celui de ses voisins ou de ses chefs; le trafic de guerre au contraire apporte avec lui un cadre nouveau d'une organisation qui n'annihile pas la première, mais la découpe ou s'y ajoute, de telle sorte qu'on peut craindre dans l'exécution des hésitations d'autant plus vraisemblables que personne n'a jamais vu fonctionner ce nouvel organisme et que, tout théorique, il peut facilement avoir été mal compris.

Enfin il y a l'imprévu, ce facteur si important à la guerre et d'autant plus redoutable que le temps dont on dispose pour y faire face doit toujours être compté au minimum.

A côté de l'importance de l'effort à produire, il faut tenir compte de sa durée; obtenir d'un ensemble, comme d'une machine, un rendement élevé mais bref n'est pas comparable à la nécessité de soutenir ce rendement pendant plusieurs jours, au milieu d'une atmosphère d'énervement créée par une situation d'une extrême gravité, où se déroule le premier acte d'un drame qui va décider des destinées du pays; dans ce premier acte l'acteur le plus important, sinon presque le seul, est le chemin de fer et si les opérations dont il est chargé ne donnent pas le résultat prévu, il peut en découler des conséquences incalculables de nature à compromettre gravement le succès des opérations ultérieures.

Indépendamment de l'atmosphère spéciale au milieu de laquelle on travaille, il faut envisager les conditions matérielles où se trouve le personnel d'exécution : transplanté souvent hors de son milieu habituel, il ne retrouvera que des installations précaires et une alimentation de fortune, et si on peut soutenir que la guerre ne doit pas

tenir compte du bien-être, il faut néanmoins assurer un minimum de « confort » si on ne veut pas courir le risque de voir se détraquer la « machine humaine » qui joue en l'espèce un rôle de premier plan; le mécanicien sur sa machine a une lourde responsabilité, il a besoin de toutes ses forces physiques et morales, il est indispensable d'éviter le surmenage; si l'enthousiasme et la volonté peuvent pour un temps remplacer ou soutenir les forces défaillantes, il ne faut pas dépasser la limite au delà de laquelle la chute est plus profonde et irrémédiable; le proverbe « qui dort dîne » n'est qu'une vérité vraie pour une durée restreinte, on peut, même en dormant, succomber d'inanition.

Enfin on n'est pas sans appréhension sur l'influence que prendra sur le service des chemins de fer l'élément militaire qui en devient le chef au moins en partie, et sur les modalités suivant lesquelles cette influence s'exercera; on rapproche encore de très près l'idée militaire de l'idée d'obéissance passive aux ordres quels qu'ils soient et d'où qu'ils viennent; et n'est-ce pas sans doute cette mentalité qui conduit la Commission de réseau à prévoir son départ dès les premiers jours pour suivre le G. Q. G. dans ses déplacements et rester constamment auprès de lui pour être plus facilement et plus vite en communion d'idées.

Le directeur, commissaire technique, reste à Paris, mais le commissaire technique adjoint avec le personnel militaire et un personnel technique de chacun des services constituera un organe d'exécution dans la zone même des opérations où tout le réseau est englobé; cette Commission, quoique privée de son chef technique, constituera la véritable Commission de réseau; pour faciliter ses déplacements, car on suppose qu'ils pourront être fréquents, elle logera dans un train spécial composé de wagons-restaurants pour les bureaux et les repas et de sleepings pour le logement; elle aura en tout temps son réseau téléphonique spécial, les ordres seront rapidement reçus, les instructions seront rapidement données, sa

surveillance à proximité même des points délicats sera plus active.

Le réseau dans son ensemble comme dans les détails a pris toutes ses dispositions pour donner ce qu'on attend de lui et à quoi il s'est préparé si minutieusement.

De cette préparation poursuivie depuis plusieurs années avec toujours le souci du mieux, basée sur des principes toujours améliorés par des études successives, dans laquelle on a pris soin d'orienter les esprits et d'instruire le personnel en vue du but à atteindre, il résulte chez tous une impression de confiance malgré les difficultés que l'on se garde bien de méconnaître ou de sous-estimer.

Il semble, étant donné l'incertitude des bases admises et le changement profond du service dans un délai très court, qu'on pourra pendant les premiers jours avoir quelque flottement; pendant la période proprement dite de la concentration, après le démarrage, l'effort paraît devoir être surmonté assez aisément, on ne peut être préoccupé que de sa durée; quant à la période des opérations c'est l'inconnu, un inconnu dont on ne peut rien prévoir mais où l'on présume cependant que l'on pourra plus facilement faire face aux besoins, les événements seuls imposeront au jour le jour la conduitc à tenir.

Après bien d'autres plans restés en fait dans le domaine de la théorie le plan XVII, mis en vigueur le 15 avril 1914, devait avoir la sanction de l'expérience.

A la date du 24 avril 1914 le ministre de la Guerre adressait aux Compagnies les remerciements et l'expression de sa satisfaction pour le soin et l'ardeur dont avait fait preuve le personnel pour l'élaboration du plan XVII malgré les délais très courts qui avaient été imposés.

Et les études allaient encore reprendre puisque le 14 mai 1914 l'État-major de l'armée demandait « les observations faites au sujet de la marche suivie et des difficultés rencontrées pour l'établissement des documents du plan XVII,

en même temps que les améliorations qu'il y aurait lieu d'adopter dans un plan prochain ».

Les bases de ce nouveau plan étaient déjà posées en partie quand au mois d'août la guerre éclatait.

Au moment de la déclaration de guerre, le réseau de l'Est avait à sa tête, comme directeur, M. Gérardin; il était commissaire technique de la Commission de réseau et devait être secondé dans sa tâche par le commissaire technique adjoint, M. Brisse, ingénieur en chef de l'exploitation; ces deux hommes, de qualités si différentes, avaient tous deux la notion juste des buts à atteindre et des réalités, ils étaient particulièrement qualifiés pour conduire dans les circonstances les plus difficiles un grand réseau de la zone des armées.

Le commissaire militaire était le lieutenant-colonel Le Hénaff.

III. — Quelques indications sur les transports

a) *Concentration.* — Les trains de concentration marchent tous à la même vitesse et sont groupés en différents courants utilisant chacun une ligne de transport, les différentes lignes de transport sont indépendantes les unes des autres, c'est-à-dire ne se mélangent en aucun point.

La ligne de transport se subdivise en deux parties, l'une fixe en principe quels que soient les événements, l'autre, la plus rapprochée de la frontière, qui est prévue pour une hypothèse déterminée mais qui peut être modifiée par raccourcissement, allongement ou même déviation; au point de jonction de ces deux parties se trouve la G. R. dont la Commission a pour mission soit de laisser les mouvements s'achever suivant le plan prévu, soit de les varianter suivant les circonstances en les dirigeant sur un point quelconque d'une zone avancée qui lui est attribuée et où elle est seule maîtresse de tous les mouvements;

les zones d'action des G. R. sont indépendantes les unes des autres, mais par entente d'une G. R. à une autre, il est possible de dévier un courant vers une région de débarquement quelconque.

Chaque train est accompagné d'une fiche itinéraire que le chef de la gare de départ trouve dans les paquets secrets qui lui sont remis au moment de la mobilisation, et par une feuille de train; cette feuille de train est le double de l'ordre de transport que le commandant de l'unité transportée conserve, la feuille de train et l'ordre de transport sont remis par l'autorité militaire.

Tous ces documents ne portent aucune indication au delà de la G. R., de sorte qu'une troupe transportée ne connaît que cette G. R. comme destination; c'est en ce point seulement que les documents sont complétés par la Commission régulatrice par la désignation du point de débarquement et de l'itinéraire à suivre; à partir de la G. R. les trains sont remorqués en double équipe, c'est-à-dire que la machine est conduite par deux équipes dont l'une assure le service pendant que l'autre se repose dans un wagon-dortoir aménagé; cette mesure, ainsi que la constitution d'une réserve de combustible qui suit la machine dans un wagon spécial, permet d'acheminer le train sans avoir à se préoccuper ni de la longueur du parcours ni des relais; les mécaniciens sont munis d'un document spécial leur permettant d'assurer la conduite dans les conditions voulues sur une ligne quelconque qu'ils n'auraient même jamais parcourue.

b) *Couverture.* — Les trains de couverture sont mis en marche suivant les mêmes principes, cependant les documents portent toutes les indications nécessaires jusqu'au point de débarquement et ce n'est qu'accidentellement que les délégations peuvent avoir à modifier la fin du parcours.

Tandis que les feuilles ou fiches qui accompagnent les

trains de concentration sont établies en fonction d'un jour de la mobilisation (5e jour, 6e jour, etc.), les mêmes documents pour les trains de couverture sont établis en fonction d'une heure initiale qui est l'heure fixée par l'ordre d'exécution des transports de couverture; un train qui doit partir à la quinzième heure partira en réalité, si l'heure initiale est le 25 juillet 18 heures, le 26 juillet à 9 heures; cette mesure a dû être prise en raison de l'incertitude dans laquelle on se trouve en temps de paix sur l'heure de début des transports de couverture.

Si l'on ajoute au travail nécessité par l'établissement de ces documents celui relatif à la mise en marche de tous les autres trains, trains de voyageurs, trains d'évacuation de matériel, trains de répartition du matériel en vue de la formation des trains militaires, etc..., celui relatif aux instructions à donner pour la mise en place du personnel ou des machines, pour l'outillage des lignes de transport, pour la mise en service des installations militaires, pour l'organisation progressive du service notamment pendant les quatre premiers jours, alors que les transports de couverture sont ou non terminés suivant la date et l'heure de leur début, on peut se rendre compte de l'importance et de la complexité du travail à mettre au point pour assurer une exécution parfaite.

IV. — L'exécution de la couverture et de la mobilisation

a) *Avant la mobilisation.* — Le samedi 25 juillet 1914 le lieutenant-colonel Gassouin, faisant fonctions de chef du 4e bureau de l'État-major de l'armée, avait fait prévenir les commissaires techniques des réseaux qu'il était nécessaire de se tenir prêt à recevoir le lendemain dimanche des communications intéressantes; une conférence devait

en effet avoir lieu entre le Gouvernement et l'État-major dans la matinée du 26 pour examiner la situation militaire.

Le 26 à 11 heures, le lieutenant-colonel Gassouin réunit les commissaires militaires, sa communication est brève : « Messieurs, leur dit-il, la guerre est inévitable; rien à faire pour les réseaux autres que l'Est si ce n'est revoir vos instructions et vos documents et préparer l'exécution du plan; pour le réseau de l'Est il faut immédiatement faire rentrer par les moyens les plus rapides les troupes qui font partie de la couverture et qui sont dans les camps de Châlons et de Mailly ou qui, pour l'artillerie de Nancy en particulier, sont en route par voie de terre pour rejoindre leurs garnisons.

« Le 1er bureau pourra donner des indications sur les localités où ces unités se trouvent à l'heure actuelle; voyez les mesures à prendre avec votre commissaire technique et signalez-lui que la situation est grave. On fera rentrer ensuite les troupes qui sont dans les camps et qui appartiennent à des corps de l'intérieur. »

Des renseignements demandés au 1er bureau à la suite de cette réunion ne résulte aucune indication précise, peut-être pourra-t-on savoir quelque chose dans la journée, pour le moment il n'est pas possible de dire où se trouvent exactement les troupes à enlever et qui font mouvement par voie de terre.

Le commissaire militaire adjoint du réseau de l'Est téléphone à 11h 30 au bureau militaire de la Compagnie, le premier moment d'émotion est passé, il s'agit d'envisager l'exécution, l'heure n'est plus aux études ni aux théories, on se trouve brusquement en présence des problèmes pratiques :

« Situation grave, faire rentrer le plus rapidement possible les troupes de couverture qui se trouvent actuellement dans les camps de Châlons ou de Mailly ou en route pour rejoindre leurs garnisons.

— Où sont ces troupes?

— Nous n'en savons rien exactement, nous vous le dirons dès que nous pourrons, dans tous les cas faites-les chercher et préparez les transports; vous me tiendrez au courant des mesures prises. »

Ainsi se pose pour le réseau de l'Est le premier problème de la guerre; si dans un exercice du temps de paix la question avait été énoncée sous cette forme, on n'aurait pas manqué de répondre qu'elle était insoluble et pourtant c'est la réalité et il faut aboutir; le plan est bien préparé, on a prévu tout ce qu'on pouvait prévoir, mais le premier acte de la guerre est en dehors du plan, il consacre sans plus tarder le principe que l'imprévu sera souvent la règle, c'est à la collaboration de l'élément technique et de l'élément militaire qu'on fait appel, pour le réseau de l'Est les opérations militaires commencent avant la guerre.

Le Service de l'Exploitation met donc en campagne téléphoniquement ses services locaux qui partent à la recherche des unités militaires en déplacement, on les trouve, les renseignements sont donnés au Service Central, les ordres de service peuvent être préparés, les trains seront mis en marche dès le 27, 6 heures, de Brienne sur Nancy, de Reims et Mourmelon sur Bar-le-Duc, Verdun et Conflans; le mouvement se continue le 28, le 29 et le 30 car il faut rapatrier, après les troupes de couverture, des éléments d'artillerie à destination de Versailles, Orléans et Fontainebleau.

La mise en marche de ces trains doit se faire sans éveiller l'attention au milieu du service commercial dont il faut modifier ou supprimer certains trains; il faut régler le rassemblement du matériel, le retour du matériel vide, la traction utilise les machines du dépôt de Conflans dont l'évacuation prévue sera ainsi commencée.

En résumé ces mouvements correspondent à 91 trains dont 56 en charge; ils s'exécutent sans incident malgré un trafic commercial très intense, car les lignes sont sur-

chargées par un mouvement de voyageurs inusité; les sujets allemands ou austro-hongrois pressentant la guerre ou rappelés par leur Gouvernement rejoignent leur pays d'origine, en même temps que de nombreux Français en villégiature rentrent précipitamment chez eux.

En même temps qu'on décide le rapatriement d'un certain nombre d'éléments, on envisage la nécessité de donner au chemin de fer un premier avis pour le mettre en garde : le premier avis préalable prévu dans le plan paraît prématuré en raison de l'émotion qu'il pourrait soulever et aussi, conformément à la politique suivie par le Gouvernement, en raison de la nécessité de ne pas prendre des mesures pouvant être interprétées comme mesures de provocation; on décide donc de s'en tenir à un avis préliminaire apporté le 26 à 18 heures au commissaire technique.

Cet avis prescrit de prévenir confidentiellement les chefs des stations télégraphiques qu'ils doivent assurer la permanence du service de nuit comme de jour; il y a lieu, en outre, d'aviser le personnel de se tenir prêt à exécuter les mesures prévues pour le cas des transports de couverture et de mobilisation; il ne comporte donc aucune exécution, avis est seulement donné aux services de rappeler les agents supérieurs en congé et au Service de la Traction de réduire au minimum l'effectif des machines du dépôt de Conflans; toutes les mesures sont prises pour qu'on agisse avec discrétion.

Dans la nuit du 26 au 27 juillet le D. R. S. (dispositif restreint de sécurité) est mis en application, mais seulement avec le personnel civil, ce n'est que dans la soirée du 27 que l'ordre sera donné d'appliquer le service complet tel qu'il est prévu dans les instructions. Les mesures préparatoires se poursuivent, c'est ainsi qu'on fait arrêter tous les travaux qui ne sont pas indispensables, qu'on hâte

par tous les moyens le rétablissement du service à double voie sur toutes les sections où pour une raison quelconque il y a voie unique, qu'on rassemble à l'arrière les matériels de ponts provisoires disponibles; les ordres sont donnés pour le montage du train blindé de Belfort, train destiné à faire des reconnaissances. Dans tous les services on se prépare, en même temps arrivent des renseignements qui sont immédiatement transmis à l'autorité militaire; le 29 on signale que Sainte-Marie-aux-Chênes est occupé par le 8e bavarois, Amanvillers par le 67e d'infanterie, les gares entre Amanvillers et Metz sont occupées militairement, le 4e bavarois est à la Malmaison, près de Gravelotte; la collaboration de l'élément technique continue à s'affirmer dans cette recherche des renseignements pour laquelle le chemin de fer est particulièrement bien outillé.

Une question préoccupe la Compagnie, c'est celle de l'encombrement résultant des wagons en garage dont le nombre est de 6.000 environ et ne peut que s'accroître, 500 de ces wagons sont sur des voies de quais militaires, on ne dispose que de garages à l'extrême frontière et il faut considérer que 28.000 wagons tombereaux ne sont d'aucune utilité pour les transports militaires; le ministre prescrit l'évacuation immédiate de 2.000 wagons environ sur les réseaux du P.-L.-M., du P.-O. et de l'État, il demande en même temps que les ordres soient donnés pour que les voies et la plate-forme des quais ou chantiers susceptibles d'être utilisés pour les transports de couverture soient maintenus complètement libres.

On finit de mettre au point certains détails ou on rectifie quelques légères erreurs de détail qui apparaissent dans la mise en train de l'organisation.

Le 30 juillet, l'ordre d'exécution des transports de couverture paraissant imminent, on met en place le personnel de certaines délégations de sous-commissions éloignées, Besançon, Épinal et Darnieulles.

Le même jour il est ordonné de procéder sans délai à certaines mesures :

1° Préparation de l'évacuation des lignes à évacuer à la mobilisation; ce sont des lignes très proches de la frontière dont l'évacuation est prévue par des instructions spéciales, pour en soustraire le personnel et le matériel aux incursions de l'ennemi;

2° Préparation de la mise en service des raccordements directs;

3° Préparation de la répartition du matériel militaire;

4° Vérification du bon fonctionnement des alimentations hydrauliques et des appareils d'éclairage des installations militaires.

Mais il est recommandé d'agir avec discrétion et en fait les mesures prévues ne sont qu'une partie de celles envisagées en temps de paix dans le deuxième avis préalable; l'envoi de ce deuxième avis est encore retardé et il faut craindre que ces atermoiements ne soient préjudiciables à la mise en train du service militaire.

Il est possible néanmoins de prendre quelques mesures complémentaires relatives au déchargement rapide des wagons, à la libération des quais militaires, à la permanence d'un service de transmission, à la réduction du nombre des véhicules sur les lignes immédiatement voisines de la frontière.

Le ministre prescrit de surveiller et d'arrêter provisoirement tout mouvement important d'exportation qui serait de nature à nuire au ravitaillement national.

Le réseau s'achemine ainsi progressivement quoique bien lentement vers le service de guerre, la journée du 31 juillet va mettre fin à ces hésitations.

Le 31 juillet les événements se précipitent, des renseignements font connaître que dans la région d'Amanvillers les routes sont barrées par des chariots, on apprend ensuite successivement que la voie est coupée vers Batilly, une

machine française est bloquée en Allemagne, des trains militaires avec de l'artillerie lourde se dirigent de Metz vers la frontière, les voies allemandes sont gardées par la troupe et le 16e corps allemand doit mobiliser d'un moment à l'autre; Deutsch-Avricourt ne reçoit plus de trains, quatre machines Est sont retenues à cette gare qui refuse de les renvoyer, les Allemands cessent d'envoyer des trains vers la France et les réponses faites téléphoniquement par les gares allemandes laissent à penser nettement que le service est définitivement arrêté, les lignes télégraphiques sont coupées dans la journée par les Allemands.

Dans la matinée on envisage le transport d'un certain nombre d'éléments de couverture en service commercial, il s'agirait de quinze à vingt trains partant de la région de Reims, Châlons, Bar-le-Duc, c'est le découpage du plan en petits morceaux et malgré les inconvénients qui en peuvent résulter des mesures vont être prises, mais à midi ces demi-mesures sont annulées.

A 11 heures est signé le deuxième avis préalable, on n'y parle plus de discrétion; il s'agit d'exécuter les mesures prévues notamment pour :

La préparation de l'évacuation des lignes à abandonner à la mobilisation;

Les mouvements préparatoires du matériel roulant, y compris l'évacuation sur les réseaux voisins du matériel inutilisable dans la zone des débarquements;

La préparation de l'interruption des communications télégraphiques et téléphoniques à la frontière;

La mise en état des haltes-repas;

Le déblaiement des quais et chantiers;

La répartition du matériel militaire;

Le déverrouillage des aiguilles en pointe et s'il y a lieu la pose des aiguilles dont l'installation a été réservée;

La mise en service des raccordements militaires, qui vise trente raccordements;

La répartition du personnel supplémentaire.

L'ordre de couverture est imminent, on n'attend plus que la fixation de l'heure initiale, les personnels des délégations rejoignent leur poste et on voit passer dans les rues animées de Paris, où personne ne semble encore se douter de l'imminence des derniers ordres d'exécution, des omnibus de la Compagnie transporter vers la gare de l'Est des officiers accompagnés de gardes municipaux convoyeurs de leurs dossiers secrets.

Enfin à 17h 55 arrive l'ordre de couverture : « Départ des troupes de couverture; heure initiale 21 heures (vingt et une heures). »

Puis l'ordre d'appliquer la consigne relative à la circulation à voie unique par pilotage entre Dieulouard et Pont-à-Mousson, afin de mieux surveiller les mouvements que l'ennemi pourrait envoyer sur cette section;

Puis l'ordre de garde des voies de communication;

Puis l'arrêté de réquisition des chemins de fer;

Puis l'ordre d'interrompre les lignes télégraphiques et téléphoniques pénétrant en Allemagne, cet ordre avait d'ailleurs été déjà exécuté sur l'initiative de l'ennemi.

Le service des marchandises de petite vitesse est suspendu, les transports de voyageurs et de messageries continuent sauf sur les lignes voisines de la frontière.

En même temps on donne l'ordre de ramener en arrière le matériel roulant qui peut être exposé ainsi que les 124 machines des dépôts de Pagny-sur-Moselle, Conflans, Baroncourt et Audun-le-Roman.

Chaque chef transmet à ses services locaux ses instructions, c'est définitivement la guerre, après ces quelques jours d'attente on ressent un soulagement réel à se trouver en présence d'une situation nette que l'on a étudiée et que l'on a prévue et, si on s'interroge, on n'envisage que deux points douteux, l'intervention des aéroplanes ou aéronefs ennemis et les mouvements révolutionnaires de l'intérieur qui pourraient troubler les transports. Ces

craintes seront d'ailleurs vaines et rien ne viendra troubler les transports qui vont commencer.

Le 1er août on signale que les Allemands ont coupé la ligne entre Pagny-sur-Moselle et la frontière.

On attend l'ordre de mobilisation générale qui est reçu à 16 heures et immédiatement répercuté suivant les instructions prévues :

« Ordre de mobilisation générale, le premier jour de la mobilisation est le dimanche 2 août. »

Le réseau va être placé sous le régime de la réquisition complète et sous la mainmise absolue de l'autorité militaire, la Commission de réseau entrera en fonctions le premier jour.

Toutes les mesures sont prises, c'est l'application intégrale du plan XVII.

b) *Les quatre premiers jours.* — Si l'on veut se rendre compte de l'importance du service à assurer dès le premier jour de la mobilisation, il faut envisager deux facteurs, le trafic et la nature même du service : d'ailleurs on ne peut évaluer ces facteurs d'une manière absolue mais bien plutôt d'une manière relative en les comparant au trafic et au service du temps de paix.

En ce qui concerne le trafic, il faut considérer son importance en quantité que l'on peut chiffrer, et son importance en qualité ou en nature pour laquelle aucune statistique ne peut donner d'éléments.

Les chiffres comme les statistiques n'ont aucune valeur en eux-mêmes, ils n'ont de signification que par l'interprétation qu'on en donne; il est facile de frapper l'imagination par des nombres de trains ou de kilomètres-trains grossis ou amoindris suivant les bases du calcul lui-même et qui ne peuvent qu'être approximatifs, étant donné qu'ils ne tiennent pas compte d'une quantité de mouvements parasites, mouvements locaux, machines haut-le-

pied, etc...; ces mouvements alourdissent le trafic au même titre que des mouvements de trains complets et sont susceptibles d'apporter en outre une gêne d'autant plus sérieuse qu'ils se produisent en dehors de l'ensemble minutieusement étudié et mis au point.

On peut dire tout de suite, contrairement à ce que l'on pourrait croire, que les nombres des trains et des kilomètres-trains pendant la durée des transports stratégiques sont inférieurs aux mêmes nombres relevés en temps de paix : c'est ainsi que le 3 août, pàr exemple, ont circulé sur le réseau 1.875 trains de toute nature correspondant à 121.554 kilomètres-trains, alors que les chiffres correspondants étaient, pour le 1er mai 1914, 3.523 trains avec 171.627 kilomètres-trains; le 11 août, on a eu 3.054 trains pour 164.048 kilomètres-trains; il faut noter que les nombres de trains ne sont pas parfaitement comparables avec ceux qui pourraient être donnés par la suite, car dans le cas présent et pour avoir des chiffres comparables le décompte en est fait suivant les règles admises en service commercial, un même train qui parcourt une ligne pouvant être compté pour plusieurs unités si la ligne comprend plusieurs sections dénombrées séparément en service commercial; pendant la guerre on n'a jamais compté un train que pour une unité entre son point de départ ou son point d'entrée sur le réseau et son point terminus quel que soit l'itinéraire.

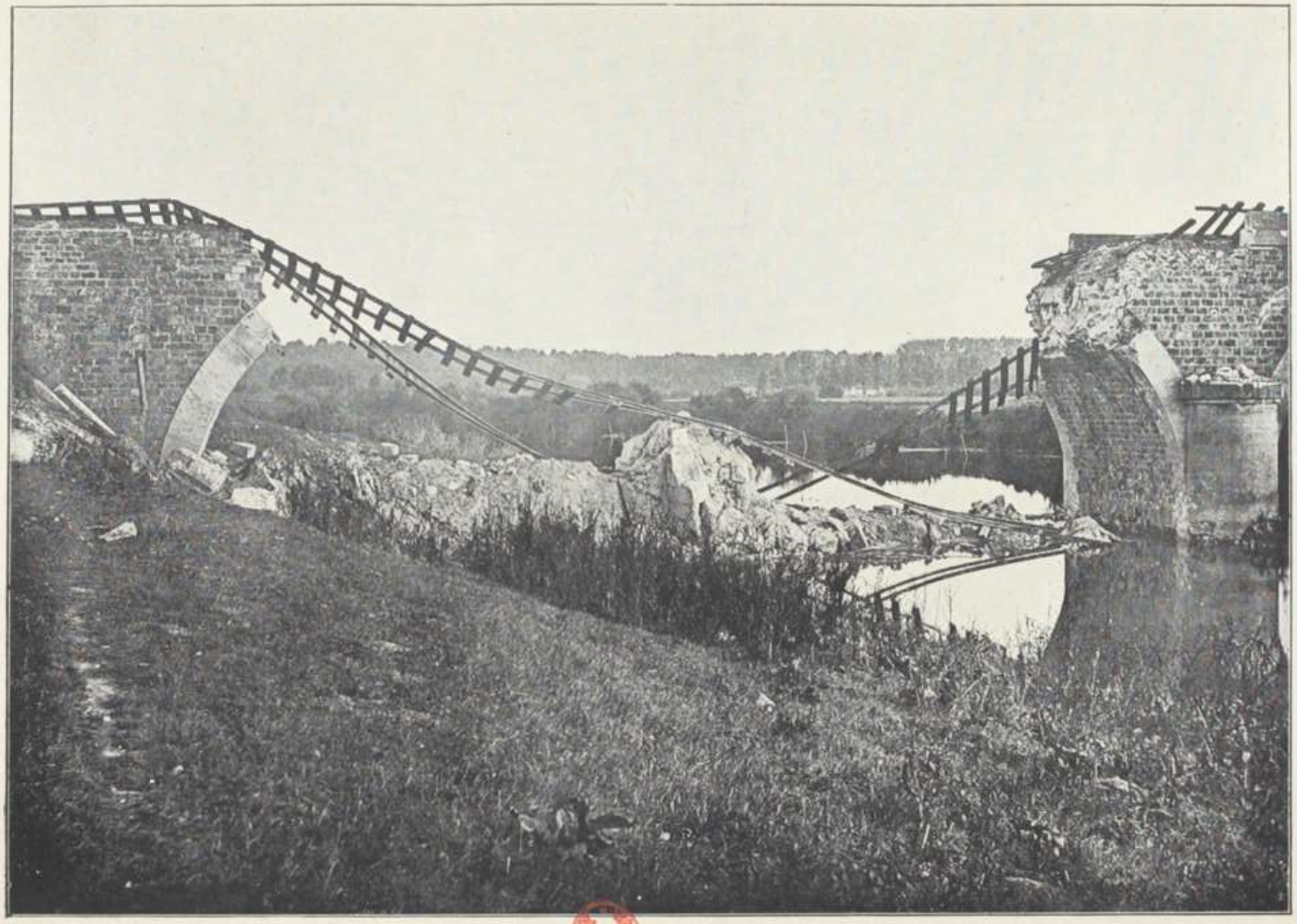
La comparaison des chiffres montre donc que l'importance en quantité du trafic pendant la couverture et la concentration est légèrement inférieure à l'importance du trafic pendant la période qui a précédé la guerre; mais une observation qui s'impose immédiatement et qui prouve bien qu'il faut tenir compte d'autre chose que du nombre des trains ou des kilomètres-trains, c'est que malgré un trafic numériquement inférieur à celui d'avant-guerre, il a été nécessaire de faire appel aux ressources d'autres réseaux en ce qui concerne les machines, les équipes de

traction et les agents de trains, c'est la conséquence du changement de nature du trafic.

Deux des caractéristiques principales de la nature du trafic sont l'orientation et la constitution des courants normaux; en temps de paix les courants principaux suivent les trois grandes artères qui de Paris se dirigent sur Belfort, Nancy et Charleville; à ces trois courants il fallait ajouter ceux qui, perpendiculairement, traversaient le réseau d'Is-sur-Tille à Saint-Dizier et Laon, ou d'Is-sur-Tille à Saint-Dizier et Hirson et celui qui, longeant la frontière, réunissait la région de Briey au réseau du Nord; sur les autres lignes ne s'établissaient que des courants secondaires.

Quant à sa constitution chaque courant comprenait des trains de diverses catégories circulant à des vitesses différentes d'une catégorie à l'autre, desservant un nombre restreint de gares ou s'arrêtant à toutes les stations, trains de voyageurs, rapides, express, omnibus ou mixtes, trains de messageries, trains de marchandises réguliers ou mixtes; la complication qui résultait en particulier de la différence des vitesses n'était d'ailleurs qu'apparente car elle était codifiée par des règles d'exploitation étudiées et mises au point d'une façon complète après une expérience de chaque jour, et parce qu'elle tenait un compte exact des ressources en installations diverses, en personnel, en matériel, réparties judicieusement le long des artères parcourues, l'utilisation de ces diverses ressources étant parfaitement adaptée aux nécessités.

Dès le premier jour de la mobilisation cet état de choses change brusquement et complètement : ce sont d'abord des courants de couverture, puis des courants de concentration orientés vers la frontière, venant de toutes les entrées de l'intérieur sur le réseau, empruntant des lignes qualifiées de secondaires en temps de paix, non munies de block-system et outillées en personnel et matériel en conséquence, utilisant des installations, raccordements,



PONT D'ISLES-LES-VILLENOY DÉTRUIT (1914)

alimentations d'eau, mises en service au moment même du besoin.

S'il était possible de représenter explicitement sur une carte à grande échelle le trafic du temps de paix, on constaterait une ordonnance rigoureuse, suivie et méthodique, donnant une impression précise d'ordre et de clarté; une carte analogue pour les premiers jours de la mobilisation donnerait au contraire une impression d'habitudes rompues, de désorientation générale, de mélanges inconnus et bien qu'il n'en soit rien, une impression de désordre et de confusion; la même carte enfin pour la concentration ramènerait à la même constatation que pour la période du temps de paix, mais sous un aspect complètement différent.

Il semblerait que l'on a devant soi une fourmilière en pleine activité, où le travail est bien réparti et bien coordonné, où les convois se suivent dans des conditions bien déterminées; mais un coup de pied importun survient, c'est le désarroi où chaque animal voit changer sa besogne de chaque minute, chacun cherche sa voie et le travail se régularise à nouveau sur des bases nouvelles que les circonstances matérielles ont imposées. Et c'est ainsi qu'au milieu du désordre apparent de l'enchevêtrement des trains de couverture, de mobilisation, de répartition, d'évacuation, etc... se constituent progressivement des courants de concentration qui redonnent l'aspect d'une ordonnance nouvelle. Sur ces artères nouvelles plus de trains à vitesses variables, tous les convois se suivent à la même allure, s'arrêtant aux mêmes points, c'est par certains côtés une simplification, par d'autres une complication car le train régulier n'existe plus, on n'a plus que des facultatifs, ce sont les habitudes qui ont changé.

C'est surtout ce changement d'habitudes qui fait la différence entre le service de guerre et le service normal de paix; dans leur ensemble les règles techniques sont restées les mêmes bien que quelques règles nouvelles aient

dû être adoptées pour tenir compte soit de la composition des trains, soit de l'organisation d'ensemble des mouvements, mais l'horizon de chacun s'est modifié.

Les grands courants connus se sont morcelés ou ont disparu, les trains n'ont pas l'aspect qu'on leur connaissait d'avance, les personnels ne sont plus ceux que l'on avait l'habitude de voir, des équipes de traction étrangères circulent et n'ont pour se guider que des instructions qu'elles n'ont jamais encore appliquées, de nouveaux signaux ont surgi, des lignes, des voies sur lesquelles on ne circulait que peu ou point doivent donner leur rendement maximum; il n'est pas jusqu'à la terminologie qui ne soit changée, plus de trains rapides, plus de trains de marchandises mais des trains de couverture, des trains journaliers, des trains de répartition, des trains M M, M E, M T, etc., des tableaux M, des fiches itinéraires, des livrets de marche, des carnets de marches-types, des ordres de service auxquels il faut se reporter constamment car tout est neuf. C'est le service permanent de jour et de nuit et le chef voudrait pouvoir ne pas dormir pour être partout et toujours à la fois, il s'agit d'une adaptation nouvelle et immédiate; dans ce service nouveau chacun, comme la fourmi après le coup de pied, cherche sa voie suivant son initiative et suivant les enseignements qu'il a reçus : le plan a prévu pour chacun cette voie et ces évolutions, il suffit de s'y engager, et si le but à atteindre est à tout moment parfaitement déterminé, il n'en reste pas moins que les difficultés à vaincre sont grandes quand il faut demander à l'homme d'assurer avec le même ordre que la veille le fonctionnement d'un organisme nouveau qui diffère par de nombreux points essentiels de celui qu'il connaît.

c) *Les transports de couverture.* — Tout se passe avec le plus grand calme, pas d'incident du fait de ce changement de service qui était l'objet de préoccupations légitimes :

dès le soir du 31 juillet parviennent des comptes rendus signalant que le départ des trains de couverture s'effectue dans les conditions prévues et que l'acheminement est normal; les délégations font connaître que les trains passent avec « une exactitude mathématique » et dès le premier jour fonctionne sans heurt le service de guerre, on ne relève que quelques hésitations de détail, c'est par exemple un officier général qui demande le transport par voie ferrée d'un élément dont le mouvement est prévu par voie de terre, il a oublié que depuis 1870 les errements fâcheux ont cessé et qu'il n'appartient pas à un chef quelconque de demander un train pour convenances personnelles.

Les transports de couverture prennent fin le 3 août à 12 heures, ils ont nécessité la mise en marche de 293 trains en charge, dont 48 en provenance des autres réseaux, la journée la plus chargée étant celle du 1er août (196 trains); l'importance de l'ensemble correspond à 831 trains si on tient compte des mouvements vers les gares d'embarquement et des mouvements de retour des rames vides.

Aucun incident d'ordre technique, aucun événement militaire ne troublant les prévisions, les délégations se contentent de voir passer les trains qui débarquent sans modifications aux points prévus dès le temps de paix et mentionnés sur les documents d'accompagnement.

On ne signale qu'un accident sans importance le 2 août à Gondrecourt, où un train en stationnement est tamponné par le train suivant, il en résulte une interruption de la circulation de deux heures, le retard est rapidement regagné.

d) *Les transports de mobilisation.* — Dès le premier jour sont mis en marche les trains de mobilisation, les uns destinés à l'acheminement des isolés se rendant à leur lieu de mobilisation, les autres destinés à transporter soit du matériel, soit des détachements, soit certaines catégories

d'isolés tels que les isolés parisiens qui, munis d'ordre d'appel individuels, vont rejoindre les unités de couverture; l'ensemble correspond à 546 trains; les trains prévus pour les isolés circulent comme des trains de voyageurs sur des sections de ligne et ne constituent pas des courants, il a suffi de prévoir des correspondances aux bifurcations.

D'une façon générale les trains pour les isolés sont utilisés très irrégulièrement : les hommes rejoignant leur corps se présentent aux gares à des heures quelconques échappant à toute loi et la mesure prévue d'instituer des trains de ramassage donne la souplesse qui aurait manqué à un système échafaudé forcément sur des règles arbitraires; les transports de mobilisation sont particulièrement intenses les premier et deuxième jours.

e) *Les trains de voyageurs.* — Les trains de voyageurs sont les trains journaliers affectés surtout aux besoins militaires et ne recevant de voyageurs civils que dans la limite des places disponibles, et les trains de la banlieue de Paris.

Les premiers, circulant en principe par section de ligne et à raison de quatre par jour, sont doublés ou même triplés le premier jour sur certains parcours afin de permettre un acheminement plus rapide vers les unités de couverture; il en est mis en marche 487 le premier jour et 467 les jours suivants.

Le nombre des trains de la banlieue de Paris s'élève à 172 par jour.

f) *Trains divers.* — Les transports de ravitaillement pour les troupes de couverture sont assurés par 89 trains répartis sur les quatre premiers jours; les trains de ravitaillement des places sont compris dans les transports de concentration ainsi que les trains de ravitaillement destinés aux troupes débarquées autres que les troupes de couverture.

Avant la concentration proprement dite circulent des trains transportant les deuxièmes échelons des troupes de couverture ainsi que des éléments enlevés dans les quatre premiers jours; ces trains, au nombre de 682 tant à charge que vides, sont réglés en fonction du premier jour de la mobilisation et non en fonction de l'heure initiale de la couverture.

g) *Toilette du réseau et mouvement d'ensemble des quatre premiers jours.* — La mise en place du matériel et l'évacuation du matériel inutilisable nécessitent 150 trains de ramassage pour les trois premiers jours et, pour les quatre premiers jours, 229 trains de répartition et 268 trains d'évacuation à destination des réseaux voisins; les trains de répartition continueront à circuler après le quatrième jour avec une densité moindre, tandis que les trains d'évacuation resteront au chiffre moyen journalier de 60.

En résumé, on peut admettre que le total des trains mis en marche pendant les quatre premiers jours dépasse 5.000, auxquels s'ajoutent des mouvements ne correspondant pas à des mises en marche de trains, mise en place des machines de renfort pour les rampes, des machines de réserve, des wagons de secours, etc.

Parmi les difficultés d'ordre matériel on peut relever celles qui ont trait à l'alimentation du personnel dans les zones proches de la frontière ou dans les places fortes d'où la population civile a été évacuée : le ravitaillement ne peut être fait que par prélèvements sur les approvisionnements militaires qui sont en principe réservés aux militaires proprement dits.

Il faut signaler aussi la surcharge des lignes télégraphiques ou téléphoniques que tout le monde a tendance à utiliser au grand préjudice du service même du chemin de fer, et souvent pour des communications plus ou moins fantaisistes, ou pour des recherches d'espions n'existant que dans l'imagination de quelques exaltés.

V. — Les évacuations dans la zone frontière

Certaines mesures d'évacuation devaient être prises sans ordre spécial à des moments déterminés dès le temps de paix; d'autres devaient seulement être préparées dès le début et exécutées au moment où l'ordre en serait donné.

Les premières visaient l'évacuation en particulier d'un certain nombre de lignes de la région Longwy, Audun-le-Roman, Conflans, Avricourt au reçu du télégramme de mobilisation; on supposait même que sur certaines de ces lignes quelques machines pouvaient être capturées à la suite d'une incursion rapide de l'ennemi et on n'en avait pas fait état dans les ressources dont la traction pouvait disposer; en fait les lignes prévues étaient évacuées le 1er août et aucune machine n'avait été capturée.

Les mesures à préparer concernaient l'évacuation d'autres lignes allant jusqu'à Longuyon, Verdun, Frouard, Nancy, Charmes, Remiremont.

L'exécution subit en certains points l'influence du voisinage de la frontière où la panique prend naissance et se propage rapidement.

Le 2 août vers 6h 30, six coups de canon sont tirés par la place de Longwy-Haut, ils annonçaient, paraît-il, que la mobilisation était décidée; il en résulte une inquiétude transformée en affolement quand arrive presque au même instant en automobile le vice-consul de Luxembourg qui demande à être évacué avec ses archives par le premier train, les Allemands ayant envahi le Luxembourg; il est décidé immédiatement d'évacuer la gare, trois machines restant à Longwy sont attelées à un train, le personnel présent est invité à y monter. Un dernier train destiné à transporter des réservistes et à évacuer des agents qui n'avaient pu prendre le train précédent est formé et remorqué par une machine de la Société « La Providence »;

il quitte Longwy à 10h 15, mais il doit s'arrêter à Cons-la-Grandville et rebrousser sur Longwy, les deux voies étant obstruées par des wagons qui venaient d'être déraillés derrière le dernier train pour empêcher tout mouvement; on rétablit la circulation et le 3 une machine peut revenir à Longwy pour y transporter du personnel qui mettra les installations hors de service suivant les instructions connues.

A Conflans, le 31 juillet, l'évacuation s'effectue également dans de mauvaises conditions; les machines du dépôt sont expédiées par groupes de cinq sur Verdun sans remorque de matériel, le dernier train emmène les familles des officiers du 16e bataillon de chasseurs, tout le monde redoute une attaque brusquée de l'ennemi; beaucoup d'agents ne sont pas touchés par l'ordre d'évacuation en temps opportun les lignes télégraphiques et téléphoniques étant trop encombrées, et ils doivent rejoindre Verdun par leurs propres moyens.

Les installations sont néanmoins mises hors de service, mais on doit abandonner de nombreux wagons de matériel; enfin le 4, le génie fait sauter les trois ponts de Conflans, l'évacuation du 31 juillet a donc été prématurée; au surplus on peut se demander si la nécessité s'imposait de détruire les ponts même le 4 août, puisque le 15 les Allemands n'étant pas encore arrivés dans la gare les agents ont pu aller y chercher leurs familles.

Une destruction qui ne se fait pas sous la pression de la présence effective de l'ennemi est prématurée et constitue une lourde faute; il n'est pas possible d'admettre une pareille opération, si grosse de conséquences, à jour et à heure fixes et les destructions de Conflans s'imposaient d'autant moins qu'on n'avait pas jugé bon, on ne sait d'ailleurs pourquoi, de procéder à des destructions en des points plus proches de la frontière.

En résumé, dans la région Longwy, Longuyon, Audun, Écouviez, Villerupt, les évacuations ne sont pas partout

effectuées avec méthode, il y a parfois de la confusion et une hâte exagérée; les ordres étaient pourtant bien donnés, les mesures prévues, il manquait une autorité à la fois technique et militaire pour assurer sur place l'exécution.

Le 2 août, on annonce à Longuyon la présence de 30.000 Italiens; comme on ignore l'attitude que prendra l'Italie dans le conflit, on ignore aussi la destination à donner à ses nationaux; renseignements pris ces 30.000 Italiens se réduisent d'abord à 500, mais à 16h 30 ils arrivent en bien plus grand nombre par trois trains venus de Sedan à Longuyon; une navette de réservistes entre Montmédy et Longuyon est prise d'assaut par d'autres Italiens; le 3 août, il en arrive par tous les trains de matériel en retour, il en arrive même jusqu'à Paris; l'ordre est rapidement rétabli et tous ces étrangers sont acheminés sur Reims et ensuite sur Nantes ou le Midi.

Du 2 au 8 août on est conduit à transporter 40.000 ouvriers étrangers, nous sommes loin des chiffres prévus en temps de paix.

VI. — La protection des voies ferrées

Le 27 juillet le D. R. S. (dispositif restreint de sécurité) est mis en place mais on n'a recours qu'à du personnel civil afin d'agir avec discrétion, sauf dans la région parisienne où l'on redoute des manifestations de caractère révolutionnaire, le 28 le D. R. S. est complet partout; l'organisation du service souffre en certains points de l'intervention intempestive des autorités locales, généraux commandants de région ou préfets.

En même temps s'installent dans certaines régions et en dehors de toute organisation régulière des « gardes civiques » fournies par des habitants de bonne volonté, tout le monde fait la police sans loi ni règle, c'est la police de la route, mais qui s'exerce surtout aux passages à ni-

veau, et tout ce personnel est armé; c'est la confusion la plus profonde.

Dans tous les cas, dès le 27 juillet, la Compagnie ne comptant que sur ses ressources propres doit organiser la surveillance de ses lignes avec ses agents; et c'est ainsi que, au détriment du service d'entretien qui devrait pourtant être assuré avec plus de soin que jamais, les agents de la voie assurent un service qui incombe à d'autres éléments, soit parce que ces éléments font défaut, soit parce qu'ils sont rapidement fatigués ou qu'ils abandonnent leur poste pour retourner à leurs moissons ou pour se faire payer immédiatement. Çà et là quelques coups de fusil sur des rôdeurs ou sur des fantômes, ou plus malheureusement sur des voyageurs bien français qui parfois sont atteints.

On ne signale qu'une tentative de destruction qui paraît sérieuse : cinq individus s'approchent en automobile, le 30 juillet, du souterrain de Chalifert, sont reçus à coups de fusil, répondent par des coups de feu et s'enfuient; des tentatives analogues paraissent se renouveler sur le même point le 1er et le 5 août.

L'ordre du 31 juillet de mettre en place la garde des voies et communications (G. V. C.) va sans doute mettre fin à cette parodie dangereuse; le premier résultat est de voir disparaître avec le D. R. S. les postes militaires qui seuls étaient utiles, et comme les G. V. C. s'organisent lentement, on verra en maints endroits fonctionner jusqu'au milieu d'août le D. R. S. et la surveillance par les agents.

C'est alors que sortent de terre près de tous les passages à niveau, de tous les ouvrages d'art, des huttes de branchages ou de toile qui plus tard se transformeront en huttes de terre; ces habitations préhistoriques donnent abri à des hommes ni militaires, ni civils, mélange de toutes les classes de la société où l'on voit des professeurs, des fils de famille ou des gens de culture supérieure qui sont venus

échouer là parce qu'ils avaient refusé d'être officiers de réserve pour échapper aux périodes d'instruction ou aux dangers du front; tout ce monde éparpillé le long des voies, sans commandement sérieux, sans surveillance et sans contrôle, va et vient malgré les trains, sans souci du danger qu'il ignore, sans rien comprendre de sa mission, exécutant des consignes ridicules, contrôlant des laissez-passer que la sentinelle ne sait souvent pas lire, hypnotisé parfois par la hantise de l'espion, par le désir d'arrêter une automobile fantôme bleue ou verte que des dépêches plus ou moins fantaisistes ont signalée, et, comme le temps est long, combien vont au cabaret voisin laissant fusils et cartouches dans la hutte.

Pas de jour où un G. V. C. ne soit tamponné par un train à moins que ce ne soit une sentinelle qui tire, avec succès hélas! sur des passants.

Cette organisation a la surveillance du chemin de fer et des routes, elle a donc un double rôle et les consignes pour les routes ne sont pas celles à appliquer pour le chemin de fer, c'est beaucoup demander à un homme, surtout s'il est ivre; la circulation seule des agents de service sur la voie ferrée devient dangereuse, il en est de même de la circulation sur les routes que l'on trouve parsemées de planchettes garnies de clous ou barrées la nuit de chaînes invisibles.

Pour remédier à cette situation il est prescrit, le 3 août, que les G. V. C. tout en restant sous l'autorité des commandants de région recevront des ordres des officiers du Service des chemins de fer; c'était seulement donner deux chefs, l'organisation ne pouvait y gagner, elle était mauvaise et devait rester telle.

L'énorme machine s'est mise en marche dans des conditions satisfaisantes, aucun événement militaire, aucune incursion ennemie, aucune manifestation intérieure n'est venue en troubler le fonctionnement.

Mais comme le chemin de fer vit de la vie même de la nation, l'influence de considérations politiques ou diplomatiques s'est fait sentir; au début, la préoccupation de ne donner aucun prétexte pouvant laisser croire que la France prenait l'initiative de l'agression, a conduit à ne prescrire les mesures prévues qu'au fur et à mesure que l'on apprenait que les Allemands avaient déjà pris des mesures analogues; il en est résulté des hésitations, des retards qui n'ont pas permis de tirer des mises au point antérieures les avantages qu'on en attendait; il a fallu ensuite agir rapidement, procéder à des opérations qui auraient pu être successives et qui ont été simultanées, d'où parfois un peu de précipitation qui a nui à l'ordre et à la méthode; l'évacuation des régions frontières en particulier a eu à souffrir de cet état de choses.

Cette évacuation s'est compliquée également du fait que l'affolement des populations était en certains points très caractérisé : il était dû en grande partie à ce que le Gouvernement avait ordonné un recul des troupes de couverture les éloignant de la frontière de 10 kilomètres, mesure motivée toujours par le même souci d'éviter tout acte pouvant être considéré comme agressif. Les populations qui connaissaient les rassemblements ennemis, qui parfois même, comme à Mont-Saint-Martin, pouvaient apercevoir les troupes allemandes occupant les routes ou des points spéciaux, ne se sentaient pas en sûreté du moment qu'elles se trouvaient en avant de nos régiments; si l'on pense enfin que depuis longtemps la presse française avait toujours affirmé qu'une guerre commencerait indiscutablement par un coup de force violent, rapide et brutal des Allemands, on peut concevoir que l'état d'esprit était tel que le moindre bruit devait déterminer une panique; dans tous les cas cette absence de sécurité enlevait le calme nécessaire à la bonne conduite d'opérations déjà délicates en elles-mêmes.

Après les quatre premiers jours la complication des pre-

mières opérations disparaît, la couverture est en place et protège le territoire et la concentration, la régularité ne peut manquer de reparaître sur tous les points.

VII. — L'exécution de la concentration

Le dispositif de concentration subit au dernier moment une modification importante; dans une étude de 1913 les 12e et 17e corps transportés par ligne E (Voir carte) pouvaient être variantés de la région de Sorcy dans la région de Verdun, la ligne E à partir de Montier-en-Der remontant vers le nord par Saint-Dizier et Châlons; il en résultait un décalage de la ligne G et la réduction des possibilités de débarquement de la ligne H, quelques éléments de ligne D étaient prévus pouvant débarquer vers Revigny et au nord.

Mais une nouvelle variante envisagée le 30 juillet 1914 est adoptée le 3 août : le 12e corps doit débarquer dans la région Villers-Daucourt, Givry-en-Argonne, Sommeille - Nettancourt, Sainte-Menehould, le 17e corps dans la région Valmy, Suippes, Cuperly, Saint-Hilaire; la ligne E se dédouble donc à partir de Saint-Dizier vers Châlons et Revigny. La 67e division de réserve qui arrive par la même ligne à la suite des 12e et 17e corps et qui devait débarquer vers Brienne et Mailly est poussée jusqu'à Saint-Hilaire et Cuperly, la ligne G qui dans la variante de 1913 ne devait pas dépasser Ville-sur-Tourbe est prolongée jusqu'à Verdun par Sainte-Menehould, la ligne D ne dépasse plus Saint-Dizier, la ligne E s'arrête à Sainte-Menehould.

La 37e division venant d'Algérie est remise à l'Est à Hirson et débarque à partir du 13 août vers Tournes.

L'ensemble des trains de concentration correspond à un total de 4.278 trains pour une période de quatorze jours; l'effort maximum a lieu les 9 août (388 trains), 10 août (395 trains) et 11 août (384 trains); par contre, le 19 août on ne reçoit que 34 trains et le 20, 14 trains seulement.

Malgré les incidents, les derniers trains passent aux gares régulatrices avec un retard de deux heures au maximum.

Quelques incidents amènent des perturbations qu'il faut résoudre le plus rapidement possible pour ne pas interrompre trop longtemps la continuité des courants et pour éviter des condensations qui ont leur répercussion à l'arrière jusque sur les réseaux voisins : d'une façon générale ce sont des tamponnements sans importance par rattrapage, des détresses par impuissance de machine, des ruptures d'attelages; l'interruption ne dépasse pas deux à quatre heures, en principe la circulation s'effectue par pilotage sur voie unique en donnant priorité aux trains chargés sur les trains vides.

Néanmoins des accidents de quelque importance surviennent les 8, 9 et 10 août dans la région de Troyes, ils affectent les trois lignes de transport D, E, F; si l'on peut expliquer facilement le groupement de ces accidents dans cette région du fait que les mouvements y sont très intenses et qu'un accident qui nécessite des mesures improvisées est un facteur normal qui intervient dans la probabilité d'un autre accident, il est plus malaisé de déterminer pourquoi cette période est particulièrement malheureuse; on peut incriminer le hasard et la répercussion des incidents les uns sur les autres, mais il faut aussi tenir compte de l'importance de l'effort demandé à tous les services depuis huit jours; on peut se demander si la limite de résistance du personnel n'est pas près d'être atteinte et si de ce fait les défaillances ne sont pas plus à craindre; en l'absence de toute donnée matérielle, c'est une hypothèse très vraisemblable. Dans la nuit du 7 au 8 août, à 21h 40, à Brienne, un train de troupes est tamponné par le suivant, un train de sens contraire déraille sur les wagons qui viennent d'être culbutés sur la voie voisine : durée probable de l'interruption six heures, et comme les

lignes voisines marchent à plein, on décide d'attendre le rétablissement de la circulation.

Mais vers 1 heure on constate que l'interruption sera de douze heures au moins, on décide de dévier le courant à la fois par Sommesous et par Jessains; la circulation sera rétablie sur une voie à 10 heures, sur les deux voies à 11h 20, mais le 8, à 4h 30, un deuxième accident s'est produit à Bricon sur la ligne D déjà surchargée par une partie du courant E interrompu à Brienne.

C'est un train de matériel vide qui a été tamponné par le train suivant; on peut cependant utiliser une des quatre voies restée libre; le rétablissement complet de la circulation se fait attendre car le relèvement de la machine du train tamponneur, profondément enfoncée dans le sol, exige la grue de 50 tonnes partie le matin même pour Brienne, ce n'est que le 9 à 5 heures que les voies sont libérées; pour alléger les transports sur ligne D l'État-major décide de reporter à plus tard un certain nombre d'embarquements.

Le 9, à Mailly, à 6h 40, nouvel accident dû encore à un rattrapage sur courant F : l'interruption devant durer toute la journée, on dévie la partie du courant qui part de Noisy par la ligne Gretz—Sommesous qu'il faut rapidement outiller en personnel, en moyens de traction, en haltes-repas; le matériel vide en retour est dévié en partie par la ligne Châlons—Meaux—Noisy-le-Sec; la circulation est rétablie le même jour à 18h 15 sur une voie au moyen d'une déviation provisoire et le 10 à 9h 30 sur l'autre voie.

A peine cet accident sera-t-il liquidé que les voies seront coupées le 10 à 5h 25 à Sompuis, à la suite d'un tamponnement, et le courant ne pourra reprendre son itinéraire premier que dans la matinée du 11; trois autres accidents le 9 et le 10, entre Sens et Troyes, entre Châtillon et Bricon et vers Montier-en-Der complètent cette série noire.

Dans cette série d'accidents on est conduit à user de toutes les solutions possibles; tout d'abord pilotage sur

voie unique avec priorité aux trains chargés, les trains vides étant si possible détournés par un itinéraire quelconque; le courant subit une condensation puisque son débit est diminué, on liquidera les trains en retard dès que la circulation sera complètement rétablie, en augmentant la densité par utilisation de toutes les marches disponibles de façon à faire passer trois trains à l'heure; l'impossibilité d'augmenter cette densité ne réside pas dans la constitution du livret de marche qui ne donne en effet que trois marches à l'heure, elle est dans l'impossibilité d'augmenter le débit des robinets qui sont les points de débarquement; le nombre de ces points est limité dans la zone intéressée, et on ne peut se reporter trop en arrière pour trouver des disponibilités si l'on ne veut pas imposer aux troupes des trajets par voie de terre de longueur exagérée pour gagner leurs cantonnements; le chemin de fer pourrait y trouver son compte, mais si les troupes étaient débarquées plus tôt et par conséquent plus loin, leur concentration, c'est-à-dire leur arrivée dans leur zone d'action, en serait retardée; si l'on compte deux heures pour le débarquement d'une unité, ces deux heures comprenant les manœuvres de mise à quai et de sortie du train, il faut déjà cinq points pour assurer un débit de trois trains à l'heure.

Il est facile en outre de concevoir la difficulté du problème à résoudre par la Commission régulatrice qui tient, il est vrai, des graphiques lui représentant à tout moment l'utilisation de ses garages et de ses quais, mais qui doit au milieu de ces désheurements expédier tout de même chaque train sur un point qui est présumé être libre à son arrivée et qui doit être choisi si possible en tenant compte de la nature de l'élément transporté; c'est ainsi par exemple qu'on doit toujours essayer pour des raisons d'ordre militaire de débarquer au même point les trois bataillons d'un même régiment; les graphiques sont des représentations théoriques de faits qui se passent à grande

distance en des régions avec lesquelles on n'a aucun moyen de communication rapide, ils ne tiennent pas compte des irrégularités, des retards et il faut se garder d'être trop serré dans ses calculs.

Quand il faut recourir à d'autres solutions, le problème se complique encore; on peut déverser un courant sur un autre et dans ce cas il faut organiser avec soin au point de vue technique le passage du premier sur le second; il faut souvent constituer et mettre en place rapidement un nouvel organe régulateur qui devra partir avec des instructions très précises pour que son travail de désignation des points de débarquement ne gêne pas celui de la Commission régulatrice quand celle-ci devra reprendre, même à densité réduite, les acheminements; il faut déterminer l'emplacement de tous les trains en arrière de la coupure, décider de ceux qui seront garés et de ceux qui seront détournés, dans certains cas même décider de ceux qui devront rebrousser pour revenir jusqu'à la bifurcation du courant voisin, des considérations militaires interviennent en même temps que des considérations techniques; mais il faut donner aussi des instructions pour tous ces mouvements individuels, afin de rétablir la circulation sans nouveaux retards, sans nouveaux accidents et il faut aller vite car les trains se suivent, ils arrivent automatiquement comme un véritable torrent qui roule et si on veut l'endiguer il faut agir loin en arrière.

Quand on déverse un courant sur un autre on trouve des lignes équipées, mais quand on détourne par des lignes disponibles il faut ajouter à toutes ses préoccupations celles qu'impose la nécessité d'outiller les nouvelles artères : gardiennage des passages à niveau, alimentation d'eau, renforts pour les sections à fortes rampes, personnel supplémentaire pour un service de jour et de nuit ou pour assurer l'espacement; sur le courant arrêté il faut cueillir les trains et leur fixer un itinéraire pour rejoindre la nouvelle route; si théoriquement toutes ces solutions sont

simples, dans la pratique il n'en est pas de même, la multiplicité des instructions de détail à donner est considérable, les décisions à prendre sont nombreuses et on ne peut être sauvé que par la rapidité avec laquelle ces décisions sont prises.

Enfin comme dernière ressource on ne peut qu'arrêter le courant à son origine en reportant une série d'embarquements à plus tard, au moment d'une période moins chargée.

Toute cette gymnastique les agents de la région de Troyes l'ont connue près de cette gare où l'assiette même du réseau avait voulu que l'on mît « bien des œufs dans le même panier ».

Pendant la période de la concentration continuent à circuler des trains de voyageurs, trains journaliers ou trains de la banlieue de Paris, des trains de répartition ou d'évacuation de matériel, des trains de combustibles; ces diverses catégories donnent un ensemble de 785 trains en moyenne par jour, soit pour seize jours 12.500 trains, qui s'ajoutant aux 8.500 trains de la concentration chargés ou vides donnent un total général de 21.000 trains mis en marche pendant la période considérée.

La délégation de la Commission de réseau qui surveille les mouvements quitte Paris le 8 août pour Vitry-le-François, siège du G. Q. G., mais cette situation à côté d'un organe aussi absorbant ne paraît pas exempte d'inconvénients et la délégation s'établit le 10 à Châlons; elle sera assez proche du Commandement pour en recevoir rapidement les instructions nécessaires et pour collaborer utilement avec lui pour toutes études préliminaires, elle recouvrera en même temps la liberté d'action qui lui est indispensable; elle opérera dans son train spécial aménagé, où d'ailleurs elle ne manquera pas de faire figure, assez ironiquement, d'une organisation de luxe; le bien-être et le confort y paraissent au passant incompatibles avec les

privations de la guerre, alors que tout son personnel; enfermé dans des locaux trop étroits et surchauffés, transformés pour une destination à laquelle ils sont loin de se prêter, se trouve pour le travail considérable qui lui incombe dans des conditions matérielles déplorables.

Dans la région de Belfort la gare de Petit-Croix a été évacuée le 31 juillet et le 1er août, les troupes françaises entrent en Alsace le 7 août, il s'agit de suivre leur progression; les Allemands ont coupé la voie, deux reconnaissances sont faites le 8 et le 9 avec le train blindé de Belfort; le 8 il est constaté qu'une pile du viaduc de Retzwiller est minée, le train va jusqu'à Valdieu; le 9 on apprend que le pont d'Illfurth a été coupé par l'ennemi, des mesures sont prises pour le rétablissement d'une des deux voies jusqu'à Dannemarie, le service sera assuré par les sapeurs de chemin de fer.

Dans la région de Nancy on a évacué un certain nombre de lignes, mais le 15 août nos armées marquant un mouvement en avant on remet quelques lignes en exploitation; la progression continuant, les travaux de remise en état de la ligne Nancy—Strasbourg sont poussés activement, la circulation est rétablie le 18 jusqu'à Avricourt, on va même jusqu'à envisager l'exploitation sur des lignes du réseau de Lorraine, ce ne seront que des espoirs vite déçus.

Dans la région de Conflans—Longuyon on s'est retiré jusqu'à Longuyon et au delà de Conflans; comme nos troupes ont fait sauter le 4 les ponts de Conflans elles font sauter le pont de la Platinerie sur la ligne de Longuyon à Conflans; on continue hâtivement le chargement de tous les fourneaux de mine dans la région ainsi que la préparation de l'évacuation des lignes autour de Charleville.

Le 9, le génie fait sauter le tunnel de Vachémont, mais

en même temps on se préoccupe dès le 7 de l'utilisation de la ligne de Sedan à Bouillon, et le 9 on donne l'ordre de décharger les fourneaux du pont Saint-Joseph à Fumay, il ne semble pas y avoir de coordination entre les diverses opérations dans cette région; sait-on même d'où viennent les ordres? Un peu plus tard on reprend le 12 l'exploitation entre Étain et Conflans et quand nos troupes commencent à progresser on entreprend de prolonger la ligne Carignan—Messempré jusqu'à Muno en territoire belge, les reconnaissances sont faites et les instructions sont données pour l'envoi du personnel de sapeurs de chemin de fer nécessaire et pour l'expédition du matériel.

Le 15, le génie étudie l'établissement d'un pont à Conflans pour remplacer l'un des ponts détruits, on étudie aussi le contournement du tunnel de Vachémont; mais le 14 on a rechargé les fourneaux du pont Saint-Joseph à Fumay, déjà chargé le 8 et déchargé le 10, on poursuit le chargement de tous les dispositifs de mine des ponts de la Meuse, opération qui sera terminée le 20, en même temps que le 16 on fait sauter neuf ponts vicinaux; le préfet d'ailleurs, devant l'émotion des populations, fait savoir qu'il ne s'agit que d'une simple mesure stratégique de prudence. N'y a-t-il pas là un peu d'incohérence?

Le 14 août, le Commandement mieux renseigné sur la répartition des forces ennemies envisage la nécessité de porter dans la région de Maubeuge le 18e corps d'armée, débarqué vers Toul; ce transport suivi de celui du 9e corps sera le premier d'une longue série de transports dits improvisés ou transports en cours d'opérations; il présente cette caractéristique de s'exécuter avant la fin de la concentration, coupant la partie terminus de tous les courants, et pendant une période où toutes les ressources sont utilisées et disposées pour les mouvements de concentration.

Le 20 août se termine une première période de la guerre,

caractérisée pour le chemin de fer par le succès des opérations de mise en place des armées, succès qui motive un ordre du jour élogieux du ministre de la Guerre et des félicitations spéciales pour le réseau de l'Est; le chemin de fer en général et le réseau de l'Est en particulier ont montré à quel point de fini a été poussée la préparation, l'exécution a répondu à cette préparation.

Mais en outre pour le réseau de l'Est cette première période a marqué à ses débuts la transition entre le service du temps de paix et le service de guerre, et dans ses derniers jours la transition entre le service de guerre prévu et organisé, concentration, et le service de guerre complètement imprévu, opérations.

VIII — Conclusions et enseignements

Le plan de concentration comprend dans son ensemble toutes les mesures ayant pour but final la répartition, dans une région proche de la frontière, des forces militaires, suivant un dispositif répondant aux projets du Commandement pour l'exécution de son plan de bataille; ces mesures visent deux opérations distinctes et successives : la mobilisation qui a pour but la constitution, dans les diverses régions du territoire, des unités de guerre, la concentration proprement dite qui a pour but la mise en place de ces mêmes unités suivant l'ordre de bataille prévu; à chacune de ces opérations correspond pour le chemin de fer un plan de transport; pour la mobilisation, transport d'hommes, de détachements ou de matériel jusqu'au lieu de mobilisation; pour la concentration, transport d'unités constituées depuis le lieu de leur mobilisation jusqu'à des points aussi proches que possible de leur emplacement pour la bataille.

a) *Transports de mobilisation.* — Jusqu'à une certaine

limite le dispositif de concentration est sans influence sur les opérations de mobilisation qui ne visent qu'à constituer des unités de guerre en utilisant toutes les ressources du pays sans souci de leur destination définitive; un facteur toutefois est susceptible d'intervenir, le facteur temps, puisque la mobilisation des différents groupements doit être poursuivie et terminée plus ou moins rapidement suivant la date à laquelle ces mêmes groupements doivent être prêts à être enlevés, et que, d'une manière générale, la très grande majorité des éléments doivent être prêts dans le plus bref délai possible; quant à la nature des transports, la plus grande partie vise des mouvements d'hommes isolés rentrant chez eux ou se rendant de leur domicile à leur lieu de mobilisation.

Les transports de mobilisation sont donc caractérisés par une élévation brusque du trafic des voyageurs suivant des règles impossibles à prévoir, du fait que les hommes rejoignant leur domicile sont en des points quelconques du territoire au moment où intervient l'ordre de mobilisation, et ce trafic intense devra être assuré à un moment où le réseau n'a pas encore son organisation de guerre et se trouve dans une période de transition où il doit au surplus procéder à sa propre mobilisation.

Dans les plans antérieurs au plan XVII on avait cherché à déterminer l'importance et le sens de ces mouvements, afin d'être sûr que les hommes trouveraient toujours un train susceptible de les conduire en temps opportun à leur destination, mais il fut reconnu que c'était poursuivre un desideratum impossible à réaliser, et les règles fixes mais fausses primitivement déterminées avaient fait place à des directives plus larges.

L'expérience a cependant montré que ces directives étaient encore trop strictes puisque les trains dits de mobilisation ont été en général mal utilisés; il faut d'ailleurs tenir compte de ce que la déclaration de guerre est précédée d'une période plus ou moins longue de tension poli-

tique pendant laquelle la plupart des hommes susceptibles d'être rappelés rejoignent leur domicile, provoquant ainsi une élévation de trafic qui précède la mobilisation.

Il paraît donc inutile pour le transport des isolés d'avoir recours à la mise en marche de trains spéciaux sur la plupart des lignes, il suffit de renforcer la composition des trains de voyageurs, ou de prévoir chaque jour des trains de ramassage sur les lignes qui sont normalement peu fréquentées; ces trains pourraient être des trains facultatifs à mettre en marche suivant les besoins et d'après les indications données par les diverses stations; il ne serait prévu de trains spéciaux que pour les détachements et le matériel, pour lesquels des horaires et des itinéraires peuvent être arrêtés de façon ferme dès le temps de paix.

b) *Transports de couverture.* — La réalisation du dispositif de concentration constitué par l'arrivée successive des unités demande un certain délai correspondant à une période critique pendant laquelle les groupements tactiques sont encore inexistants; il est nécessaire d'interdire à l'ennemi toute action susceptible de troubler ces opérations de formation et de rassemblement avant qu'elles ne soient complètement terminées, et par suite avant que les armées ne soient organiquement aptes au combat, cette protection est assurée par les troupes de couverture qu'il faudra mettre en place le plus rapidement possible.

Il est donc prévu que la couverture pourra être ordonnée avant la mobilisation, mais en fait il s'agit d'une mesure grave de conséquences au point de vue politique car elle équivaut à une déclaration de guerre, et l'expérience de 1914 a prouvé que le Gouvernement a tendance naturellement à retarder le plus possible l'heure où sera donné l'ordre d'effectuer les transports de couverture, le temps séparant cette heure de la date de la déclaration de guerre se fait ainsi très restreint; les intentions résolument pacifiques de la France laissent prévoir qu'en cas d'une nou-

velle guerre il en sera de même et il faut admettre, quelles qu'en puissent être les conséquences, que les transports de couverture ne seront pas terminés lorsque commenceront les transports de mobilisation ou même de concentration.

Cette observation présente une très grande importance, car dans ces conditions la situation est telle qu'il faut envisager en même temps la mobilisation, la couverture et la mise sur pied de guerre du réseau; si on tient compte de ce que le réseau de l'Est n'est plus réseau frontière sur toute sa limite orientale, il en résultera une diminution dans l'importance de ses transports de couverture, mais le problème reste entier pour le réseau d'Alsace et de Lorraine; il est à remarquer que le mouvement des troupes de couverture s'effectue souvent par voie de terre.

Il paraîtrait dès lors préférable d'abandonner la notion de mise en place des troupes de couverture en une seule fois, puisque l'application de cette mesure reculée jusqu'à ses dernières limites est susceptible d'entraîner des difficultés d'exécution et par suite des retards qui, s'ajoutant au retard dans la décision, peuvent compromettre le succès de l'opération; on pourrait envisager des plans de renforcement progressif de nos corps frontières, réalisés suivant un plan de transport fractionné en phases successives et s'exécutant au milieu même des transports commerciaux; les transports de rapatriement exécutés à la fin de juillet 1914 sans aucune prévision démontrent que cette solution est pratiquement réalisable; les réseaux intéressés s'acheminaient ainsi progressivement et par la force des choses vers une situation de guerre qui n'apparaîtrait pas brusquement, en imposant sans transition tout un ensemble de transports intenses et complètement différents de ceux assurés la veille, avec un personnel, un matériel et des installations dont l'adaptation au nouvel état de choses demande nécessairement un certain délai.

c) *Transports de concentration.* — Les transports de

concentration se sont exécutés avec une régularité remarquable, ils n'ont été troublés temporairement que par quelques incidents ou accidents sans répercussion sur l'issue finale de l'opération; ce résultat est dû à la précision d'une préparation poussée dans ses détails les plus infimes, basée sur une conception juste des nécessités et des possibilités; le plan de transport présentait un ensemble d'une rigueur toute mathématique où chaque chose comme chacun avait sa place; ce n'était pas toutefois d'une rigidité absolue et le jeu des commissions régulatrices permettait de donner satisfaction à des demandes du Commandement au cours même des transports, en réalité l'ordre de bataille fut appelé à subir des modifications importantes; il faut ajouter que l'ennemi ne fit aucune tentative sérieuse pour troubler notre concentration.

Il est possible d'envisager une souplesse plus grande, et si en 1914 on s'en est tenu à la conception d'un plan ferme avec la possibilité de quelques variantes, c'est qu'on était mal fixé sur les ressources du chemin de fer, la guerre nous a donné à cet égard des indications précieuses.

Le plan XVII, rompant avec les idées admises depuis 1870, comportait une conception d'offensive très précise, et le dispositif de concentration répondant à cette conception était le dispositif même de l'entrée en action, il était nécessaire dans ce cas d'avoir l'initiative des opérations et par conséquent de mettre en place les unités dans le délai minimum; enfin l'issue de la première bataille devant être d'une influence capitale sur l'issue même de la guerre, il importait de faire état, dès le début, de toutes les forces dont on pouvait disposer; dans ces conditions le Commandement ne disposait comme réserves que des unités qui, par la force des choses, devaient être retardées, les troupes d'Afrique ou certains éléments qui pouvaient éventuellement être retirés de la frontière des Alpes en cas de neutralité de l'Italie; c'était peu de chose et pour

modifier le groupement des forces on avait eu recours à des variantes du plan.

Ces variantes ne pouvaient jouer que dans des limites très réduites, car la nécessité d'aller le plus vite possible pour la concentration entraînait l'utilisation de toutes les lignes avec leur rendement maximum; les variantes qui pouvaient se faire à partir des régulatrices conduisaient, si on voulait augmenter la densité en un point, à des mouvements de rocade d'amplitude restreinte, en l'absence de lignes continues et indépendantes parallèles au front, en même temps qu'on se déversait finalement, pour se diriger vers la frontière, sur des courants déjà chargés presque à leur limite de capacité : c'est ainsi qu'on dut opérer par décalages successifs pour déplacer les 12e et 17e corps vers le nord, et si on avait bien prévu une variante elle ne dut pas moins être modifiée au moment de l'exécution.

On eut aussi recours à des transports en cours d'opérations qui furent décidés dès le 16 août, mais cette solution toute de fortune n'était pas sans présenter de nombreux aléas; il semble cependant que le véritable procédé à employer doit s'inspirer de ces deux ordres d'idées, variantes et transports en cours d'opérations.

Un plan qui ne veut pas être un plan défensif, c'est-à-dire qui ne consent pas à subir, avec l'infériorité qui en résulte, la volonté exclusive de l'adversaire, doit s'inspirer d'une idée préconçue, mais il doit toutefois tenir compte de ce qu'à la guerre il y a toujours un ennemi dont on ne saurait faire abstraction; aussi doit-il se réserver des moyens pour intervenir en temps opportun et suivant les renseignements recueillis, pour adapter finalement son plan à la situation, tout en continuant à poursuivre la réalisation de l'idée maîtresse qui lui a servi de base; il doit en résumé se réserver la possibilité de manœuvre et dans ce but avoir au préalable disposé ses forces en échelons, c'est un principe inéluctable dans le domaine de la stratégie comme dans le domaine de la tactique.

Faute d'avoir tenu compte d'une façon suffisante de ce principe, nous avons dû en 1914 exécuter avant la fin des transports de concentration des transports improvisés, le 17 août, pour le 18e corps et ensuite pour le 9e; nous n'avons eu à opposer sur notre aile gauche au mouvement enveloppant des Allemands que des divisions territoriales qui n'ont pu empêcher la retraite précipitée et si dangereuse de l'armée anglaise; le 24 août nous ne disposions d'aucune troupe pour fermer la brèche qui s'était ouverte du côté de Charmes; à la fin d'août et au début de septembre nous n'avons pu constituer la VIe armée, dont le rôle devait être si important sur l'aile droite ennemie pour la bataille de la Marne, que par des prélèvements sur les armées d'unités déjà engagées et dont l'arrivée sur le lieu de l'action devait être de ce fait trop tardive. Ces divers exemples montrent que la constitution d'une masse de manœuvre aurait été amplement justifiée, car le Commandement fut obligé de faire appel aux armées et, dans ces conditions, de vaincre l'influence personnelle de leurs chefs ou de courir le risque de compromettre des actions complètement engagées dans le sens des directives premières; en 1914 ces directives avaient conduit à former dans les Vosges une armée importante, au détriment peut-être de notre aile gauche, et lorsque les renseignements reçus eurent permis de prendre une décision sur la conduite définitive à tenir, il ne fut pas possible de distraire de cette armée des Vosges des éléments qui eussent été plus utiles ailleurs.

Le souci de jeter le plus tôt possible toutes les forces disponibles dans la bataille pour en assurer le succès fut évidemment une des causes de ce semblant d'imprévision en ce qui concerne les réserves, une autre cause résidant dans ce fait qu'on était peu orienté sur les conditions d'une manœuvre par chemin de fer et sur les possibilités d'effectuer en temps opportun les transports qu'elle imposerait; il est certain toutefois que les batailles qui font

entrer en action des masses aussi importantes que celles mises en jeu en 1914 constituent une opération d'une durée telle qu'on peut faire intervenir encore au moment voulu des éléments rassemblés en arrière pour parer à l'imprévu ou pour décider du sort final.

Le problème à résoudre alors est exclusivement un problème de transports qui se pose de la façon suivante : nous admettons que les forces disponibles comprennent des armées de première ligne et un ou deux groupements de deuxième ligne constituant des masses réservées : les armées de première ligne sont transportées par voie ferrée le plus près possible de leurs emplacements de concentration et dans le plus bref délai possible, afin de réduire au minimum la durée de la période critique que l'on traverse et afin de mettre le Commandement en mesure de prendre l'initiative des opérations, toutes les lignes de chemins de fer se dirigeant vers la frontière sont donc utilisées à plein rendement pour leur transport

Les éléments de deuxième ligne sont transportés par les lignes qui restent disponibles dans la zone arrière plus large et moins chargée, dans des régions que l'on choisira en particulier en tenant compte de la richesse de leurs ressources en moyens d'embarquement et de débarquement et de la possibilité de se diriger rapidement vers un point quelconque du front; la disposition de notre réseau ferré montre que la région parisienne répond parfaitement à ces desiderata; les rassemblements seront d'ailleurs articulés suivant les directions ultérieures d'emploi pour permettre de commencer le mouvement le plus rapidement possible après l'ordre d'exécution, les troupes autres que les premières à partir ayant ensuite le temps, en utilisant les convois automobiles s'il le faut, de se rapprocher des points d'embarquement pour prendre leur place dans le courant, la guerre a donné maints exemples dans lesquels ces dispositions ont été réalisées avec succès.

Le plan d'enlèvement de ces réserves est préparé suivant

les hypothèses qui peuvent se présenter et qui en réalité seront peu nombreuses, il comprendra une concentration de rames et de machines permettant de commencer le mouvement sans tarder.

Quant à l'acheminement vers le front on ne peut qu'emprunter des lignes déjà chargées si la concentration des éléments de première ligne n'est pas terminée, il faut donc ou les surcharger ou les dégager : on peut les surcharger pendant un certain temps comme dans les cas prévus pour liquider des condensations accidentelles, et en 1914 nous avions prévu normalement deux trains à l'heure sur les courants, alors qu'on pouvait en cas de nécessité admettre trois trains pendant un certain nombre d'heures chaque jour; on peut aussi dégager momentanément les lignes intéressées en interrompant le courant pour retarder l'arrivée d'éléments de première ligne, parcs ou convois ou éléments de réserve non indispensables aux opérations premières, la décision ne pourra être prise qu'au moment du besoin et suivant les circonstances.

Les débarquements devront vraisemblablement se faire en arrière des débarquements de première ligne qui utilisent tous les chantiers disponibles, le transport jusqu'aux emplacements définitifs sera prévu si c'est nécessaire par automobiles pour les troupes non montées, les autres troupes pouvant fournir des étapes doubles.

Le choix d'une région trop avancée pour le rassemblement des réserves aurait l'inconvénient de nécessiter des mouvements de rocade parallèles au front, ce fut bien la solution adoptée pour le transport des 18e et 9e corps les 17 et 19 août, mais elle n'est pas à recommander car on coupe ainsi les courants de concentration et on ne pourrait recourir avec sécurité à cette solution que s'il existait une ligne de rocade continue et toujours libre, outillée et aménagée pour traverser les lignes perpendiculaires par des sauts de mouton; dans la plupart des cas on ne réaliserait aucun gain de temps, la constitution

d'une pareille rocade serait difficile et onéreuse, enfin il serait préférable de la laisser à la disposition des régulatrices pour les déviations imposées par les circonstances ou pour des déplacements d'unités sur une amplitude restreinte; nous n'avons eu en 1914 que des accidents d'ordre technique, les interventions ennemies ont été nulles, mais les progrès qu'a faits l'aviation nous donnent à penser qu'il n'en serait vraisemblablement pas de même à l'avenir.

En résumé, la constitution d'une masse de manœuvre primitivement rassemblée en deuxième ligne est conforme à la doctrine stratégique, elle est favorable puisque le transport de cette masse est possible, elle est plus souple que la solution des variantes qui ne peuvent être toutes prévues et qui sont susceptibles de troubler davantage l'exécution du plan de concentration; ce plan est un ensemble minutieusement réglé qu'il y a intérêt à retoucher le moins possible, il faut y limiter l'imprévu en soumettant cet imprévu à des règles spéciales.

Le plan de concentration qui se complétait en 1914 d'un plan de ravitaillement général comprendra nécessairement un plan de transports correspondant au plan de mobilisation de la nation elle-même.

d) *Les régulatrices de concentration.* — Les régulatrices de concentration sont destinées à déterminer l'acheminement définitif des unités et à régler les incidents qui peuvent se présenter, en particulier à exécuter les variantes demandées par le Commandement, ou imposées par les accidents, et à liquider les condensations; il est donc nécessaire qu'elles soient à tout moment au courant de la façon dont les mouvements s'exécutent dans leur zone, afin de connaître à tout moment leurs ressources disponibles; cette question n'a pas été résolue d'une façon satisfaisante en 1914, il y a eu des retards que l'on aurait pu éviter et il faut surtout songer que les incidents furent très peu nombreux.

La régulatrice de concentration, pour jouer efficacement son rôle en cas de variante, doit être assez loin de la zone des débarquements, en des points de bifurcation importants, il faut donc qu'elle ait à proximité même de cette zone une délégation constituant un organe de surveillance avancé, il faut surtout qu'elle soit pourvue de moyens de renseignements rapides, des liaisons téléphoniques sont indispensables avec tous les points de débarquement ou de garage. Elle doit aussi posséder des moyens de transport importants par voie de terre, camions automobiles, soit pour porter rapidement des secours sur le lieu d'un accident, soit pour les mettre à la disposition des troupes qui à la suite d'un incident auraient dû être débarquées très en arrière de leur zone de rassemblement.

Les délégations avancées auraient également le devoir de diriger sur place toutes les opérations intéressant le chemin de fer, elles donneraient au personnel toutes les instructions utiles, en particulier pour les mouvements d'avance ou de repli; c'est à l'absence d'une direction qualifiée, locale et unique, que l'on doit d'avoir constaté quelque désordre dans les évacuations de personnel et de matériel sur les lignes proches de la frontière; les détails en avaient été arrêtés à l'avance et les instructions nécessaires existaient, mais il n'y avait personne pour en diriger l'application et pour en fixer l'heure d'exécution.

e) *Surveillance des voies ferrées.* — La surveillance des voies ferrées s'imposera plus encore dans l'avenir que par le passé et il faudra organiser une protection contre l'aviation ennemie; c'est une question très complexe pour laquelle, dans l'impossibilité où on se trouve de garder toutes les lignes sans interruption, il faut savoir se limiter : un avion pourra toujours, comme on l'a constaté en 1918, déposer efficacement une bombe sur une voie entre deux stations pendant la nuit et provoquer une interruption qui, pour n'être pas très importante, sera suffisante pour

provoquer un accident et par suite des perturbations dans l'ensemble.

En 1914 on avait cru résoudre le problème en faisant garder toute la longueur des lignes par des militaires de classes anciennes constituant la garde des voies et communications et groupés en des postes ayant chacun la surveillance d'un secteur; ces mesures ne furent efficaces que par suite de l'absence des manifestations ennemies, mais elles présentèrent de nombreux inconvénients et furent réduites progressivement au cours de la campagne.

La surveillance du réseau ferré comprend la surveillance d'ensemble des lignes et la surveillance spéciale d'un certain nombre de points.

La surveillance d'ensemble ne peut être réalisée par un cordon d'hommes ne possédant ni les moyens de transmission nécessaires pour signaler un point devenu dangereux, ni les connaissances techniques voulues pour arrêter un mouvement et prévenir un accident; cette partie du service ne peut être assurée que par du personnel de la Compagnie que l'on renforcera pour que les tournées soient multipliées, chaque agent pouvant être utilement doublé par un auxiliaire; c'est la méthode inverse qui fut adoptée en 1914, les poseurs de la voie ayant été souvent appelés à remplacer les G. V. C. défaillants, au détriment de la surveillance du parcours seule efficace; puisqu'il faut admettre qu'avec la puissance de l'aviation on ne peut éviter les dommages, il faut prendre des mesures pour que ces dommages n'entraînent pas d'accidents et soient rapidement réparés, le personnel seul de la Compagnie est qualifié pour ce but, s'il peut disposer dans un délai très court de téléphones installés dans les gares ou en certains points du parcours, lui permettant de donner des renseignements à faire parvenir finalement à la Commission régulatrice.

La surveillance spéciale de points particuliers peut en revanche être assurée par des postes militaires que l'on

peut éventuellement renforcer par des postes de défense contre avions, il faut déterminer ces points sensibles; sur une voie ferrée, indépendamment de la voie, un ouvrage d'art quelconque est un point sensible puisque sa rupture déterminera une interruption de durée plus ou moins longue mais appréciable et on ne peut cependant songer à garder par des postes tous les ouvrages.

Il semble qu'on peut qualifier un point de sensible quand il entre dans l'une des deux catégories suivantes :

— point dont la destruction est importante au point de vue de la durée de l'interruption qui en résulterait et possible à réaliser avec les moyens que l'ennemi peut mettre normalement en œuvre;

— point dont la destruction présenterait des conséquences graves au point de vue des opérations de concentration.

Comme ouvrages d'art par exemple, un pont en maçonnerie quelle que soit sa portée n'est en général pas un point sensible, car la bombe normale d'avion n'y fera pas plus de dégâts qu'en pleine voie et une destruction par un détachement ennemi demandera des moyens importants et un temps tel pour la mise en œuvre qu'une surveillance active suffira pour déjouer toute tentative, il n'en est pas de même d'un grand pont métallique; pour la deuxième catégorie, il existe sur le réseau des ouvrages d'importance vitale dont la destruction est sans doute difficile, mais qu'il faut conserver intacts à tout prix.

Indépendamment de certains ouvrages on peut classer dans la catégorie des points sensibles des centres importants, gares ou triages, mais dans tous les cas il faut prévoir que les destructions du fait de l'ennemi ne peuvent provenir le plus souvent que de l'aviation, et quelquefois de détachements qui auront réussi à se rapprocher des voies ferrées, soit qu'ils aient été déposés par des avions, soit qu'ils aient pu circuler en automobile, dans ce dernier cas il suffira d'une surveillance mobile très serrée.

f) *Protection contre les avions.* — Les derniers mois de la guerre ont montré que les interventions des avions ennemis se faisaient toujours plus fréquentes, et si les destructions ont relativement moins d'importance en période d'opérations car on peut souvent recourir à des itinéraires détournés, il n'en est pas de même en concentration à un moment où toutes les lignes sont chargées de trafic.

La protection des voies ferrées contre les avions était assurée en même temps que la protection des villes et du territoire lui-même et suivant les mêmes procédés : postes de guet signalant à grande distance l'arrivée de l'ennemi, transmission des indications de ces postes pour qu'on puisse réaliser des zones successives de lumières diminuées, puis d'obscurité complète au fur et à mesure que les avions approchaient; ce système de défense passive était complété par un ensemble de défenses actives constitué par des postes armés spécialement et défendant des points particuliers.

Si on laisse de côté la défense active qui doit dès le premier jour être assurée par le plus grand nombre possible de nos escadrilles de chasse opérant vers la frontière ou au delà pour constituer un rideau ne laissant passer que le moins possible d'avions ennemis, l'utilisation des postes de guet est efficace à la condition que les renseignements recueillis par eux soient transmis rapidement aux points menacés eux-mêmes : or les procédés de transmission dont on a fait usage se sont montrés insuffisants en raison de la rapidité de déplacement des avions, des nombreux échelons par lesquels il fallait passer pour arriver jusqu'à l'organe réellement intéressé, de l'incertitude où on est toujours de la direction suivie par un avion pendant la nuit.

En outre, lorsqu'une zone avait été alertée et plongée dans l'obscurité, on ne pouvait y faire renaître la lumière que lorsque tous les éléments qui avaient ordonné l'alerte,

au nombre de deux ou trois, avaient également prescrit la fin de l'alerte; ces méthodes, si elles avaient été strictement appliquées, auraient pendant des nuits entières interrompu complètement le service du chemin de fer dans les gares ou triages, et c'est ainsi que l'on vit souvent des gares mieux renseignées rallumer leurs lumières alors que la ville et la région voisines étaient toujours dans l'obscurité, au grand étonnement et à la grande indignation même des habitants.

Le principe n'est pas juste qui veut que le chemin de fer rentre complètement dans la règle commune, son travail est ininterrompu de jour et de nuit, il est nécessaire de lui appliquer des règles spéciales et il faut lui laisser le soin de se protéger lui-même quand on lui a donné en temps opportun les renseignements recueillis, étant entendu qu'il aura pris en tout temps ou qu'il devra prendre au moment voulu toutes les mesures propres à éviter de servir de guide à l'ennemi.

Les localités peuvent sans grand inconvénient être privées de lumière, il n'en est pas de même des gares; le premier problème à résoudre est le problème des transmissions et il semble que l'état actuel de la science permet l'adoption de procédés rapides, tels que la télégraphie sans fil, pour aviser sans aucun intermédiaire les points menacés qui prendront leurs dispositions en conséquence et reviendront à la situation normale dès qu'ils estimeront, en raison des renseignements qu'ils auront provoqués, que le danger est écarté.

Pour un réseau comme le réseau de l'Est, on admettra, eu égard à sa proximité de la frontière, que des mesures particulières y seront prises en tout temps dès le premier jour de la mobilisation et sans ordre spécial, réduction de l'éclairage au minimum, dispositif pour diminuer les lueurs zénithales, dispositifs pour éviter les reflets des lanternes des signaux, des locomotives ou des trains; l'éclairage par l'électricité sera étendu surtout dans les installations im-

portantes, on y travaillera normalement dans la demi-obscurité; on préparera en outre des contournements, des installations de fortune réelles ou fictives, des abris pour le personnel et pour les voyageurs; les trains de troupes seront munis d'un poste de mitrailleuses sur wagon plat ou tombereau pour combattre un avion qui poursuivrait le train.

Quant à la surveillance, elle sera assurée par des tournées pour les voies et par des postes pour certains points sensibles, ces postes, armés s'il le faut contre les avions, constitueront l'ossature du système : ils comprendront des agents de la Compagnie du service de la voie, ils devront être munis de moyens de transmission rapides pour être avertis facilement par le personnel des rondes, et pour pouvoir renseigner eux-mêmes les organes supérieurs; ils seront dotés d'un outillage réduit pour faire face à des réparations peu importantes et de camions permettant de transporter rapidement soit cet outillage, soit un détachement armé qui serait nécessaire pour s'opposer à une tentative de destruction.

Pour certains ouvrages d'art on pourra envisager des moyens de défense passifs constitués notamment par des câbles verticaux supportés par des ballons, véritables câbles de ballons captifs, et montant suffisamment haut pour qu'un avion ne puisse suivre l'ouvrage dans sa longueur assez bas pour laisser tomber ses bombes avec précision.

g) *Préparation.* — En dehors de la préparation matérielle du plan, il existe une préparation du personnel technique et militaire qui est d'autant plus importante et difficile qu'on ne peut en temps de paix faire des expériences se rapprochant quelque peu de la réalité; on en est donc réduit à des études ou à des échanges de vues et la guerre a montré qu'il n'existait qu'un nombre extrêmement restreint d'initiés possédant même seulement des notions sur le service des chemins de fer.

L'étude de la guerre sera à ce point de vue très profitable, mais il faut de toute nécessité admettre que tous les états-majors et tous les services ayant besoin du chemin de fer doivent avoir des idées exactes sur son fonctionnement pour si réduites qu'elles doivent être; il ne s'agit pas de s'immiscer dans le service, pas plus qu'il ne s'agit pour un officier d'infanterie de s'immiscer dans le service d'une batterie d'artillerie qui l'accompagne, mais l'Intendance, l'Artillerie, le Génie, le Service de Santé, ne peuvent assurer convenablement leur service qu'en connaissant les possibilités et les difficultés du chemin de fer, il s'agit de fonctionner dans un ensemble et non pas d'opérer en isolé; l'instruction sera surtout poussée dans les états-majors, qui devront être rompus à l'étude de toutes les questions intéressant le chemin de fer.

La préparation matérielle d'un réseau de la zone des armées ne peut reposer sur des bases très fermes : si les mouvements de concentration sont déterminés de façon précise, il n'en est pas de même des mouvements à assurer pour les périodes ultérieures qui se dérouleront au gré des opérations militaires, et une section de ligne d'importance secondaire peut avoir à supporter un trafic très lourd; si on reste dans les limites du plan de départ, si on envisage la possibilité de variantes ainsi que la nécessité de transporter des masses réservées, on sera naturellement conduit à réaliser partout un outillage très complet comportant notamment des installations de block ou des installations de gares pour atteindre éventuellement le rendement maximum de chaque section, des sauts de mouton pour obtenir l'indépendance des courants qui se croisent, des garages étendus pour constituer des réservoirs de trains pour la régularisation des mouvements et tout un réseau de communications téléphoniques appartenant au chemin de fer seul pour son service propre.

Le réseau ainsi mis en état pour une concentration rapide et souple n'aura besoin vraisemblablement que d'amélio-

rations de détail pour répondre plus tard à des besoins quelconques; l'écueil est seulement la question budgétaire, mais on ne saurait trop insister sur ce point que les sacrifices consentis pour le chemin de fer seront ceux dont on tirera certainement les premiers et les plus grands profits : de 1871 à 1914 de très nombreuses installations furent réalisées sur le réseau de l'Est pour répondre aux exigences des divers plans qui se sont suivis et certaines d'entre elles depuis longtemps délaissées ne semblaient devoir être jamais utilisées; la guerre a montré qu'elles furent toutes très appréciées et ces ressources parfois insoupçonnées, qui depuis longtemps ne représentaient plus qu'un capital immobilisé, ont rendu rapidement et largement l'intérêt des sommes qu'elles avaient coûtées.

Rien ne s'improvise à la guerre, dans le domaine chemin de fer moins encore peut-être que dans un autre, préparons notre concentration avec tout le soin que mérite ce premier acte de la guerre, nous préparerons en même temps l'exécution des actions ultérieures, c'est à sa préparation depuis 1871 à la guerre inévitable que le réseau de l'Est a dû d'être un véritable instrument de guerre.

LIVRE II

LA VIE DES ARMÉES

CHAPITRE I

Gares régulatrices

I. — Les idées sur les régulatrices avant la guerre

La notion de la gare régulatrice se fait jour en France avec le plan VII en 1886, mais la première instruction relative à cet organe est de mars 1887; il ne s'agit que de faciliter des variantes en cours d'exécution du plan de concentration.

Après des mises au point successives on est arrivé en 1914 à une conception assez précise des G. R., tant dans la période de concentration que dans la période des opérations.

En concentration il existe par ligne de transport une G. R. où fonctionne une commission régulatrice : cette gare est le point de destination seul connu de tous les trains venus de l'intérieur, la destination définitive vers le point de débarquement y est donnée au passage à chaque unité par la Commission régulatrice, suivant un tableau des prévisions du plan, modifié d'après les nécessités d'ordre technique ou militaire, ou suivant les instructions du commandement en cas de variante.

Chaque commission régulatrice dispose de tous les moyens existant dans une zone qui lui est affectée, c'est par l'utilisation de ces moyens dans les meilleures condi-

tions possibles qu'elle donne satisfaction aux desiderata du Commandement, avec lequel elle est en relations constantes.

Pendant la période des opérations fonctionnent à partir d'une date fixée par le commandant en chef, les lignes de communication qui se substituent aux lignes de transport.

En principe, il existe par armée une ligne de communication qui est l'artère réunissant l'armée au territoire national et suivie par tous les trains, soit de ravitaillement à destination des troupes, soit d'évacuation en provenance de ces mêmes troupes.

Comme pour la ligne de transport, la ligne de communication comporte une G. R. avec une commission régulatrice disposant vers l'avant d'une zone comprenant un certain nombre de lignes, afin de lui permettre soit de diriger les envois suivant les demandes, soit d'enlever les personnels ou matériels à évacuer.

Mais alors qu'en concentration la Commission régulatrice se borne à acheminer des trains qui passent sans rompre charge, le rôle de cet organe est modifié quand il s'agit de la ligne de communication.

Il s'agit en effet, pour les ravitaillements quelle qu'en soit la nature, de recevoir de l'intérieur des denrées ou du matériel qui arrivent suivant des demandes globales pour l'ensemble de l'armée ou pour la constitution de stocks d'avance à entretenir en vue d'événements imprévus; ces denrées ou ces matériels doivent donc, ou bien entrer dans la composition de trains nouveaux à destination des diverses unités de l'armée suivant demandes de ces mêmes unités, ou bien être déchargés pour rester en approvisionnement; les trains vers l'avant doivent en outre pouvoir prendre des denrées ou du matériel prélevés sur les approvisionnements d'avance.

Quant aux évacuations, il s'agit de concentrer les envois émanant des éléments de l'armée pour en constituer des trains complets à acheminer vers l'intérieur, à moins que

ces envois ne soient destinés à rester à la G. R. pour être ultérieurement retournés aux armées après remise en état.

Indépendamment de ces considérations il faut envisager que les établissements de l'intérieur ne pourraient avec certitude acheminer jusqu'à leur destination définitive des envois dont les destinataires sont en déplacement fréquent du fait des opérations militaires, et il faut tenir compte en outre de la nécessité d'assurer du mieux possible le secret des opérations et par suite de ces déplacements.

La G. R. de communication va donc être :

Une gare terminus pour la presque totalité des trains venus de l'intérieur, quelques trains pouvant être acheminés exceptionnellement sans rompre charge;

Une gare d'expédition pour tous les trains à destination des armées;

Une gare de remaniement pour les trains dont la composition est à modifier;

Une gare de chargement ou de formation et de déchargement pour l'envoi des approvisionnements ou pour la constitution des stocks d'avance.

Cette G. R. joue exactement le même rôle pour les mouvements en provenance de l'armée.

La Commission régulatrice, qui comprend un membre militaire, commissaire régulateur, et un commissaire technique, dispose des commissions de gare réparties dans sa zone; son autorité se superpose dans cette zone à celle des sous-commissions de réseau, mais c'est là une complexité qu'on n'a pu éviter et qui ne présente pas de graves inconvénients si on prend soin de délimiter nettement les attributions de chacun de ces organes; on peut penser que, d'une façon générale, la Commission régulatrice met en œuvre pour les besoins de l'armée les moyens mis à sa disposition par les sous-commissions de réseau, celles-ci préparant l'outil et le maintenant constamment en état de rendement maximum.

Des études poursuivies en temps de paix et tenant compte des besoins prévus pour une armée de quatre corps il résulte que les installations d'une G. R. devront pouvoir permettre le stationnement provisoire des éléments suivants :

Pour l'Intendance :

Un jour de vivres pour le ravitaillement quotidien;

Un deuxième jour de vivres d'avance;

Un jour de viande sur pied (déchargé);

Un jour de foin pressé (déchargé);

Un jour de vivres de réserve;

Un jour de farine (déchargé);

Soit un total de douze trains dont neuf sur rails.

Pour l'Artillerie :

Un échelon de G. R. correspondant à un train sur rails.

Pour le Service de Santé :

Un train sanitaire improvisé sur rails et du matériel pour quatre trains éventuels.

Pour les colis des corps :

Quatre trains déchargés.

Pour le service du chemin de fer :

Une réserve de 400 wagons environ.

Cet ensemble représente environ trente trains demandant 7 à 8 kilomètres de voies auxquelles il faut ajouter les voies nécessaires au triage, au remaniement, à la formation des trains, au garage ou à la réception, aux chargements ou déchargements : on admet en 1914 un total approximatif de 15 kilomètres de voies, auxquelles seront accolées les installations de chaque service militaire pour ses entrepôts ou ses manutentions, ou les installations techniques telles que celles d'un dépôt de machines.

Cette description rapide montre déjà l'importance d'une G. R. et fait pressentir les difficultés que l'on aura à trouver et à outiller des gares susceptibles de répondre de façon satisfaisante à ces besoins.

Le principe de la ligne de communication unique par armée est simple, il est même, dès avant la guerre, reconnu trop simple pour répondre à la réalité des faits et on envisage que cette ligne sera remplacée par un réseau de communication reliant la G. R., ou plutôt la zone de la G. R., aux gares de l'intérieur, stations-magasins, gares de rassemblement, gares de répartition d'où viennent les envois ou vers lesquelles vont les évacuations : la notion première de la G. R., point unique, se trouvera remplacée par la notion de G. R. envisagée comme zone comprenant un ensemble de gares de première destination, en même temps que la notion de réseau de communication succède à la notion de ligne de communication; néanmoins au moment de la déclaration de guerre toute l'organisation prévue est encore basée sur le principe de la ligne de communication.

II — Les premières régulatrices après la concentration

a) *Fonctionnement général.* — Aux régulatrices de concentration succèdent les régulatrices de communication, dont l'organisation et le fonctionnement qui doit commencer le dix-huitième jour sont déterminés par un ordre de service de la Commission de réseau en date du 12 août.

Cet ordre se reporte à l'annexe du 5 août 1914 à l'instruction générale d'avril 1905 sur les commissions régulatrices.

Il est spécifié que la zone d'action d'une commission régulatrice comprend en avant un réseau comparable à celui d'une inspection principale; vers l'arrière cet organe dispose, sur un réseau dit de communication, d'un certain nombre de marches le reliant aux stations-magasins, arsenaux, etc.; pour les évacuations il dispose également de marches pour le relier aux gares de répartition des blessés.

La Commission régulatrice, dit en outre l'annexe, est chargée d'assurer, dans sa zone d'action, l'exécution de tous les transports par voie ferrée nécessaires pour les ravitaillements et les évacuations et autres besoins de l'armée ou des armées desservies; pour l'exécution de ces transports, elle a autorité sur tous les agents de tous les services de la Compagnie auxquels il lui appartient en conséquence de donner les ordres et instructions nécessaires.

Pour les transports autres que ceux destinés à satisfaire aux besoins de l'armée (transports pour le service du chemin de fer, transports commerciaux éventuels) il doit y avoir entente entre les sous-commissions de réseau et les commissions régulatrices, l'exécution de ces derniers transports restant subordonnée, le cas échéant, à ceux de l'armée dont l'initiative et l'exécution incombent exclusivement aux commissions régulatrices; il semble donc que dans ces conditions l'initiative de l'entente doit émaner de la sous-commission qui a à se préoccuper de savoir si ses transports ne sont pas primés par ceux afférents aux besoins des troupes.

L'annexe donne enfin un résumé des attributions de la Commission régulatrice avec une indication succincte des mouvements généraux de trains à assurer tant pour les ravitaillements que pour les évacuations.

L'ordre de service du 12 août constitue un document des plus importants, car il est le premier qui essaie de réglementer l'organisation et le fonctionnement d'éléments qui joueront pendant la guerre un rôle prépondérant et dont la vie va se confondre avec la vie même du réseau; il est loin d'être complet, car il n'est pas beaucoup plus explicite que les règlements sur les transports stratégiques ou sur les services de l'arrière, et il est surtout un point sur lequel on peut regretter son abstention : en même temps qu'il eût été bon de préciser les attributions respectives du commissaire militaire et du commissaire technique, il eût

fallu orienter les exécutants sur le sens dans lequel devait à tout moment se poursuivre leur collaboration, c'est dans le fonctionnement intérieur de la Commission qu'était la véritable inconnue et que pouvait être l'écueil le plus grave; il faut cependant reconnaître que nous étions déjà en pleine action et que ce n'était plus le moment de produire des règlements complets et précis, on ne pouvait que suivre l'exécution pour redresser les erreurs ou les fautes et pour asseoir par l'expérience des règles fermes sur des bases solides.

La Commission de réseau avait à juste titre donné dès le début des instructions générales, il lui appartenait par la suite de les compléter et de les préciser.

Les régulatrices de communication sont : Besançon, Gray, Is-sur-Tille, Troyes, Châlons et Reims (avec annexe à Laon); la régulatrice de Besançon, dont le siège est sur le P.-L.-M. mais dont une partie de la zone comprend des lignes de l'Est, est dirigée par une commission assistée d'un certain nombre d'agents du réseau de l'Est, mais comme les autres elle est sous l'autorité de la Commission de réseau de l'Est.

Les zones d'action correspondent aux zones de stationnement après débarquement des armées desservies.

D'une façon générale la G. R. reçoit chaque jour de l'intérieur :

1° De chaque gare de rassemblement des corps d'armée composant l'armée, un train amenant les colis des corps, les hommes et les chevaux de remplacement, le courrier postal; le matériel est déchargé, remis à l'Intendance et entreposé, le personnel est remis au commandant d'étapes, le courrier postal est porté au bureau-frontière pour y être trié.

Tout ce personnel et ce matériel débarqués seront ensuite répartis dans les trains de ravitaillement quotidien

(R. Q.) à destination de l'armée; par exception quelques trains complets de renforts peuvent être acheminés sans rompre charge.

2° De chacune des stations-magasins (S. M.) alimentant l'armée, un ou plusieurs trains quotidiens, l'ensemble de ces trains apportant un jour de vivres pour l'effectif, hommes et chevaux, à desservir. Chacun de ces trains est constitué par rames de denrées, rame de pain, rame d'avoine, rame de petits vivres, etc...

A leur arrivée ces trains sont débranchés, les wagons classés par nature de denrées sur des voies spéciales seront repris pour constituer les trains de R. Q. à expédier sur l'avant, trains formés par rames de grandes unités; l'excédent des vivres est déchargé pour constituer des stocks de réserve.

La gare régulatrice (G. R.) reçoit en outre des S. M. des ravitaillements éventuels, viande sur pied, foin pressé vivres de réserve, farine pour les boulangeries de campagne; ces denrées, qui arrivent par des trains spéciaux, ou incorporées aux trains journaliers, sont déchargées ou amenées sur des voies spécialisées par nature de denrées si leur réexpédition doit suivre à bref délai ou si elles doivent constituer des en-cas mobiles.

Le Service de l'Intendance doit donc disposer de voies nombreuses, de halles de transbordement pour constituer des wagons d'appoint, l'effectif à desservir dans chaque grande unité ne correspondant pas en général à un nombre exact de wagons complets et de chantiers de chargement ou de déchargement.

Le Service de l'Artillerie recevra aussi des munitions et du matériel de remplacement en trains venant en principe des S. M.; ces trains seront débranchés, les munitions reformées en lots correspondant aux demandes de l'armée, le matériel déchargé s'il y a lieu pour être trié et réexpédié; il doit toujours y avoir sur wagons à la G. R. un en-cas mobile de munitions pour parer aux besoins immédiats,

l'artillerie doit donc disposer de voies pour ses wagons et son en-cas mobile, et de chantiers de déchargement ou de halles pour les manutentions.

Le Service de Santé doit avoir des voies pour ses trains sanitaires improvisés ou pour ses wagons en armement et des halles ou des installations soit pour son matériel, soit pour recevoir ses malades et blessés; le matériel de remplacement venu de la S. M. par le train journalier est déchargé pour être reconnu et réexpédié suivant les demandes; les malades ou blessés venus de l'avant sont toujours débarqués pour être ou bien hospitalisés sur place, ou bien renvoyés à l'arrière par des trains complets.

Le Service du Génie devra également disposer de voies et de chantiers pour recevoir son matériel, l'entreposer, et le réexpédier.

En résumé pour les mouvements de l'arrière sur l'avant :

Apport par des trains venus des S. M. ou des gares de rassemblement, de vivres, de matériels ou de personnels à répartir sur des voies spécialisées pour constituer des en-cas mobiles, pour être réexpédiés ou pour être déchargés ou débarqués sur les chantiers des divers services;

Constitution de trains par rames de grandes unités à destination de l'avant, emportant pour chacune de ces unités le personnel, les vivres et le matériel demandés quel que soit le Service expéditeur, Intendance, Artillerie, Génie, Santé; cette constitution nécessite des mouvements partant des chantiers de tous les services jusqu'au lieu de formation des trains; d'autres mouvements sont imposés par le retrait de ces chantiers de wagons déchargés inutiles, ou par la mise en place de wagons vides pour chargement; chaque train de R. Q. emporte du matériel d'évacuation pour aménager les wagons vidés à l'avant et ramener à la G. R. les malades ou blessés de chaque jour.

Pour les mouvements de l'avant vers l'arrière :

Réception chaque jour des trains de R. Q. en retour, répartition sur les voies de chaque service du personnel ou

du matériel ramenés, vivres en excédent pour l'Intendance, matériel avarié pour l'artillerie et le génie, malades et blessés pour le Service de Santé;

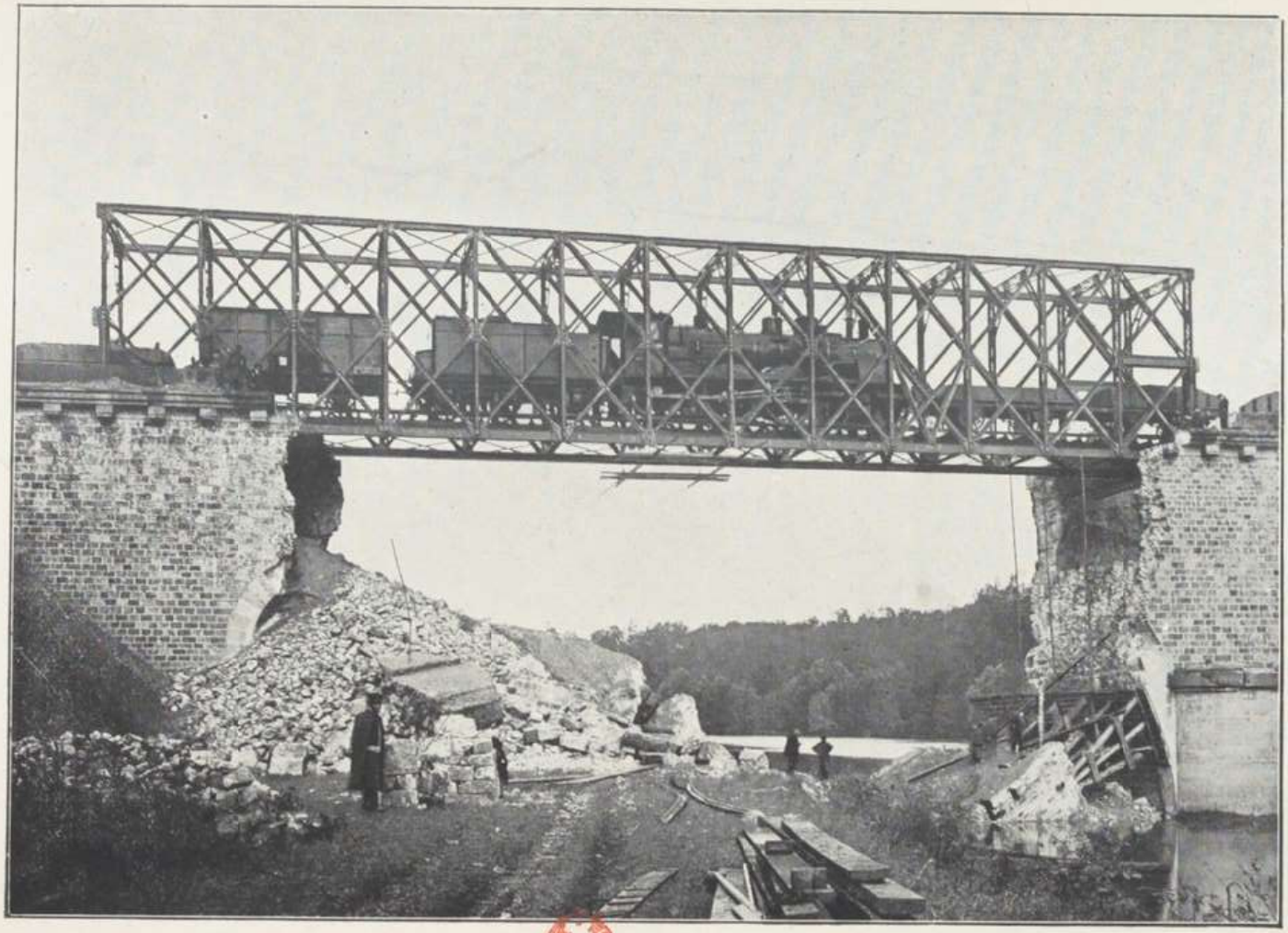
Renvoi à l'arrière du matériel vide en excédent ou des trains d'évacuation.

Les mouvements entre la G. R. et l'avant ou inversement comprennent des mouvements journaliers et des mouvements éventuels dans le cas de ravitaillements exceptionnels ou de grosses évacuations; les mouvements entre la G. R. et l'arrière ou inversement ne sont journaliers qu'en ce qui concerne les apports normaux des S. M.; les apports exceptionnels ainsi que tous les mouvements vers l'arrière sont éventuels.

Le travail ainsi défini d'une G. R. nécessite une organisation technique très détaillée, mais cette organisation dépend essentiellement de deux facteurs, une concordance aussi parfaite que possible entre les arrivages et les expéditions tant au point de vue des conditions de temps que des quantités, une entente entre le Service du chemin de fer et les services militaires expéditeurs de la gare.

On conçoit en effet que les arrivages ne doivent pas être supérieurs aux expéditions, sans qu'il soit besoin néanmoins qu'il y ait concordance absolue, si on ne veut pas voir un trop grand nombre de voies immobilisées par des wagons en attente, situation de nature à gêner les nombreux mouvements de débranchement ou de formation; les arrivages ne doivent pas non plus être inférieurs aux besoins au point de ne pouvoir être couverts par les stocks d'avance, car il faut alors former des trains de ravitaillement au moment même où arrivent les trains des S. M., il en résulte des mouvements supplémentaires et des retards.

En ce qui concerne les conditions de temps, il est facile, tout au moins sur le papier, de régler les concordances entre les arrivées de l'arrière et les départs vers l'avant; mais il faut tenir compte des troubles apportés par les



PONT DE CHALIFERT DÉTRUIT ET PONT PROVISOIRE, SYSTÈME HENRY (1914)

retards dans les arrivées, les stocks d'avance doivent le plus souvent permettre d'y parer.

Une entente est nécessaire entre le Service du chemin de fer et les services militaires expéditeurs afin qu'il y ait régularité dans les mouvements à faire chaque jour à chaque chantier; il s'agit pour chacun de concourir à une organisation permettant de faire partir à l'heure prescrite les trains de R. Q.; chacun doit donc limiter ses exigences aux possibilités et si le Service du chemin de fer doit faciliter les opérations de chaque service, aucun d'eux ne peut par une compréhension trop étroite de ses fonctions entraver le Service du chemin de fer; c'est au commissaire régulateur qu'il appartient, suivant les circonstances, de réaliser les ententes nécessaires et de concilier par des mesures appropriées des intérêts justifiés mais parfois contradictoires.

L'importance du rôle du commissaire régulateur s'affirme donc dès le début; la mise au point d'une organisation où se trouvent engagés tant d'intérêts divers nécessite de sa part une connaissance approfondie du fonctionnement de tous les services, y compris celui du chemin de fer, afin d'établir la coordination indispensable; le commissaire régulateur, qui est au surplus chargé de pourvoir aux besoins de l'armée, doit aussi se rendre exactement compte des conditions dans lesquelles satisfaction peut être donnée aux demandes et il lui appartient d'orienter à tout instant dans le sens voulu les états-majors intéressés.

Comme en résumé c'est le chemin de fer vers lequel tout vient converger, le premier souci de ce chef doit être de connaître d'une façon précise les moyens dont il dispose tant au point de vue matériel qu'au point de vue des installations, de façon à en évaluer le rendement; il a auprès de lui pour le renseigner sur ce point le commissaire technique, qui est ainsi son collaborateur immédiat et permanent.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS.

L'instruction relative au fonctionnement des commissions régulatrices disait très judicieusement à ce sujet que les membres militaire et technique ne doivent pas perdre de vue que leur association a principalement pour but de concilier les exigences militaires proprement dites avec celles du service militaire des chemins de fer et, s'il y a lieu, de subordonner les unes aux autres en appréciant leur urgence relative; on pourrait même ajouter : « en appréciant leur valeur relative ».

Une deuxième note de la Commission de réseau du mois d'août 1914 donne des indications détaillées sur l'organisation d'une G. R. de communication; elle précise la différence qui existe entre celle-ci et la G. R. de concentration, elle donne l'énumération des ressources indispensables pour le fonctionnement des divers services, voies de triage, de chargement, de garage, chantiers ou halles; elle en conclut que les installations à prévoir sont d'une importance telle qu'on les trouvera rarement réunies dans une même gare et qu'il appartient dès lors au commissaire régulateur d'affecter des gares voisines et distinctes à certains services qui peuvent le plus facilement être éloignés du siège de la Commission; cette conclusion procède de la conception de la « zone de G. R. » substituée à la conception de la G. R. unique.

Cette note qui témoigne d'une connaissance très exacte des besoins à envisager et des mouvements nécessaires restera malheureusement lettre morte en ce qui concerne en particulier la dissémination des services en dehors de la G. R.; les exécutants militaires n'ont encore que la notion du groupement et la Commission de réseau, qui avait une si claire vision de l'avenir, ne prend aucune disposition pour imposer ses principes.

Il est dans tous les cas intéressant de noter la consistance des ressources reconnues indispensables en 1914 à une G. R. :

Dans la gare même, voies pour la réception des trains et voies d'attente au départ;

Au point où fonctionne l'hôpital d'évacuation, voies pour le stationnement des trains d'évacuation;

Faisceau de triage pour débranchement et formation;

Voie pour le garage des colis des corps;

Halle de transbordement pour l'Intendance;

Garages pour en-cas mobiles, vivres ou fourrages, munitions, matériel vide, trains sanitaires;

Halle ou quai découvert pour l'essence;

Locaux distincts desservis par des voies pour l'Artillerie, le Génie, le matériel de l'Intendance ou du Service de Santé;

Chantiers de débarquement pour les détachements de troupes et pour le bétail;

Organisation pour l'aéronautique comprenant une réserve spéciale et un parc d'atterrissage;

Garage pour les trains des sapeurs de chemin de fer;

Éventuellement garage de trains destinés aux transports de troupes.

b) *Quelques régulatrices du début. — Reims* (Voir plan). — L'utilisation de Reims comme G. R. avait été maintes fois étudiée en temps de paix; chaque année les officiers de l'École supérieure de guerre et les officiers qui devaient faire partie plus tard du 4e bureau de l'État-major de l'armée visitaient la gare et se rendaient compte sur place des indications données dans le cours de chemin de fer de l'École.

Dans ce cours Reims était pris comme G. R. type; on y faisait d'abord le décompte des longueurs de voies, gare des voyageurs 6.700 mètres, gare des marchandises 10.600 mètres non compris le dépôt et le faisceau de Bétheny; on admettait une longueur de 15.000 mètres de voies disponibles et on concluait en exprimant qu'il n'était pas indispensable de disposer de pareilles installations.

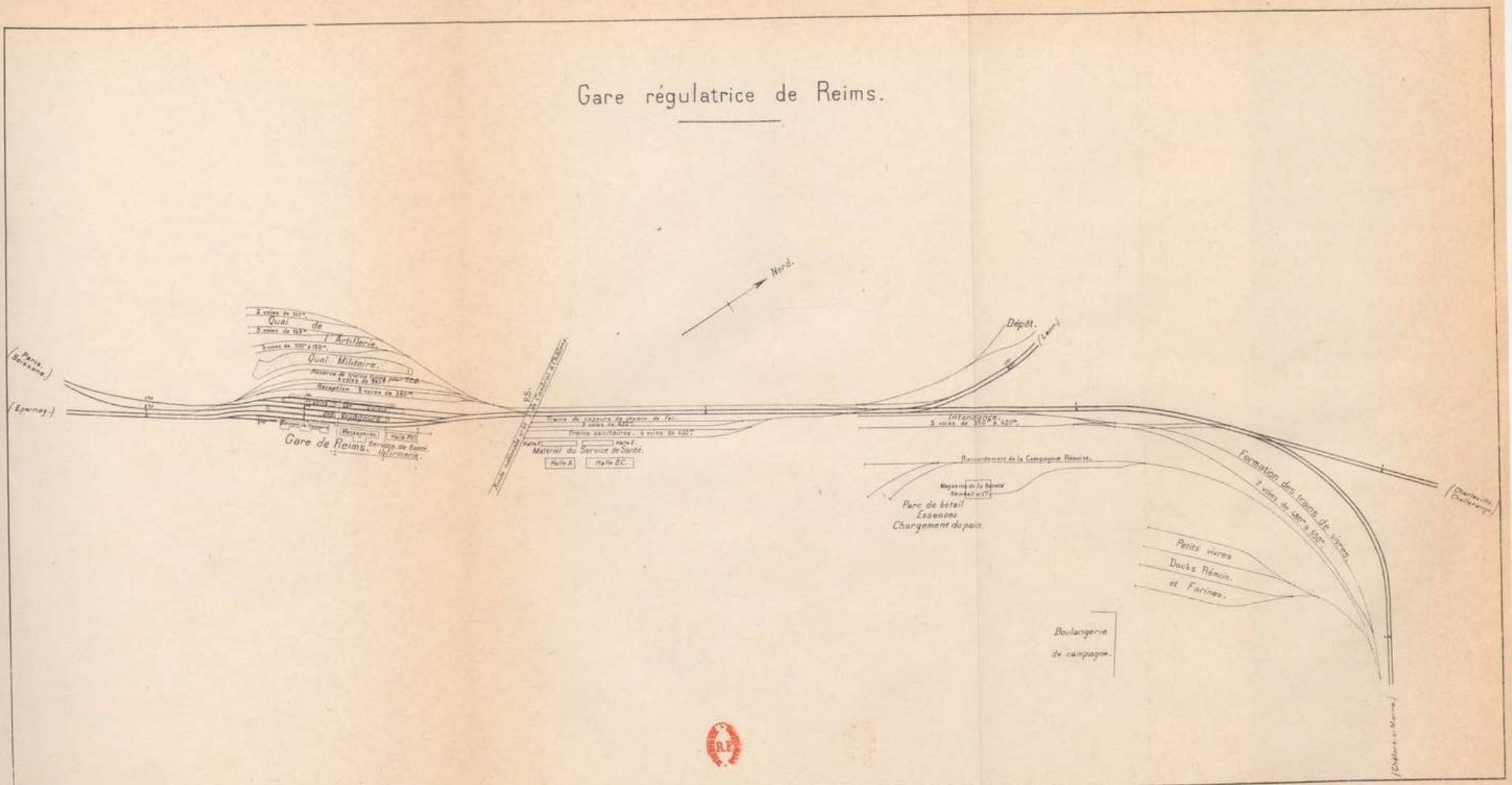
En résumé, on affectait *a priori* des voies à chaque service sans se réserver aucune disponibilité, c'était dangereux en raison de l'imprécision du service à assurer.

Dès le début de la guerre la formation des trains de R. Q. soulève des difficultés du fait des exigences de l'Intendance qui entend envoyer à chaque unité un nombre exact de rations, ce qui nécessite le choix des wagons pour chaque train et la modification des chargements; cette façon d'opérer, générale d'ailleurs dans toutes les G. R., est illogique, car on tient compte sans atténuation, pour le ravitaillement d'un certain jour, d'effectifs correspondant à une situation antérieure de cinq jours au moins, étant donné les durées de transmission depuis le corps de troupe jusqu'à l'armée par les échelons successifs, puis jusqu'à la G. R., le temps nécessaire à la formation et au trajet des trains, et le temps qui s'écoule enfin entre la livraison à la gare et la livraison aux troupes; le souci d'observer rigoureusement des chiffres devenus obligatoirement inexacts, surtout en période d'opérations, occasionne au chemin de fer une gêne sans aucun profit, d'autant plus que l'exécution d'un certain nombre de mesures de détail par divers services sur les voies mêmes qui leur sont affectées entraîne de nombreux mouvements parasites.

Quant au retour des trains de R. Q., il ne se présentait pas dans de meilleures conditions, soit parce que, revenant accouplés deux à deux, les trains étaient trop longs pour être reçus sur une même voie, soit parce que, ramenant des blessés ou des vivres en excédent, il fallait les faire passer successivement aux chantiers de déchargement de divers services.

Châlons. — A Châlons se rencontrent les mêmes difficultés qu'à Reims; l'Intendance, pour remanier les chargements, fait les manutentions sur les voies mêmes, qui se trouvent encombrées de sacs de denrées de toute espèce rapidement avariées; les trains partent normalement en retard et partout on n'a comme méthode de travail que

Gare régulatrice de Reims.



la réalisation à chaque instant par des mouvements compliqués des désirs des services auxquels personne ne sait résister, sans pouvoir éviter ni les encombrements ni les désheurements.

Gray. — La G. R. de Gray présente le type d'une organisation qui, avec de petits moyens, n'ayant à assurer que de petits besoins, remplira toujours son office; comme les peuples heureux dont la vie coule paisiblement alors que les jours se suivent et se ressemblent, la G. R. de Gray n'aura pas d'histoire; telle est elle née, telle elle vivra, touchée seulement mais progressivement par les extensions de trafic qui affecteront l'ensemble du chemin de fer; ayant toujours à desservir des troupes relativement peu nombreuses sur un front étendu, elle ne rencontrera de difficulté que dans l'organisation de son service qui sera surtout un service de détail; cette organisation, mise au point par une expérience renouvelée chaque jour, sans aucune gêne sérieuse apportée par des ordres militaires imprévus, ne devait être qu'un jeu pour tout le personnel.

Le commissaire régulateur de Gray a donc bien raison quand il dit qu'il n'a pas à s'occuper du chemin de fer puisqu'il marche tout seul et il se laisse davantage absorber par les difficultés que lui imposent les nombreux changements d'unités qui se succèdent dans sa zone d'action; il adopte donc l'organisation théorique indiquée par le règlement, service du chemin de fer d'une part, service des étapes d'autre part et il n'a qu'à la maintenir.

Il ne dispose cependant pour son service que d'installations très réduites, surtout si l'on tient compte des sujétions qu'il accepte de la part de l'armée, en particulier celle de donner suite aux demandes arrivant jusqu'à 22 heures pour le lendemain matin, mesure que rien ne justifie en dehors des circonstances exceptionnelles, et qui n'a d'autre avantage que de favoriser l'insouciance ou la paresse des demandeurs à prévoir d'une façon précise suffisamment à l'avance.

On est conduit à utiliser en avant la gare de Vesoul comme réservoir régulateur de mouvement constituant en même temps un point de garage temporaire où s'achève la formation des trains déjà commencée à Gray.

Là comme ailleurs on donne priorité absolue non aux besoins militaires mais aux demandes militaires, sans souci de l'exécution économique des autres mouvements que le chemin de fer doit normalement assurer : complications, travail inutile, rendement faible en sont la conséquence, mais ce sera à Gray sans inconvénient, ou tout au moins sans répercussion sur la marche des opérations, et ce n'est pas sur ce cas trop simple qu'il faut se baser pour édicter des règles générales.

III. — Les régulatrices de la fin de 1914

Des régulatrices de communication du début des opérations les unes, Gray et Is-sur-Tille, n'ont subi aucune répercussion des événements militaires; desservant des armées qui livraient des batailles sur place, elles n'ont été que dans une très faible proportion des régulatrices de bataille et, après les actions engagées sur la frontière, elles ont diminué progressivement d'importance, les effectifs engagés de Nancy à Belfort se réduisant au fur et à mesure qu'on y faisait des prélèvements destinés à alimenter la bataille de la Marne; Is-sur-Tille même devait finalement disparaître à la suite du départ vers le nord de la IIe armée.

Parmi les autres régulatrices, Reims et Châlons d'abord balayées par l'invasion, ne devaient plus renaître du fait de la proximité du front sur lequel nos troupes allaient s'immobiliser.

A Reims pendant le repli des armées, c'est l'évacuation progressive des gares de la région en avant, la fuite des populations qui arrivent par les trains d'évacuation de la

Compagnie ou par les trains de matériel vide en retour et qu'il faut renvoyer à l'arrière par les seuls trains journaliers, c'est le passage de trains de troupes allant renforcer la Ve armée en un courant venant de Châlons pour être dirigé d'abord sur Amagne puis sur Soissons, c'est l'embarquement à Reims et Muizon des boulangeries de campagne, c'est l'évacuation en neuf trains des dépôts militaires de la ville.

La Commission régulatrice se replie sans laisser d'instructions bien précises et les trains de vivres et de munitions continuent à arriver de l'intérieur; c'est l'engorgement, à un moment critique, de la gare et notamment de la ligne entre Bazancourt et Reims. Des mesures spéciales permettant des envois plus nombreux vers Paris, en même temps que le garage en arrière et jusqu'à Fère-en-Tardenois de trains chargés, arrivent à réduire puis à supprimer l'encombrement.

Le 1er septembre l'ordre est donné d'évacuer la gare, les divers services de la Compagnie abandonnent leurs installations, leur départ demande vingt-trois trains; les appareils téléphoniques et télégraphiques sont démontés, il ne reste en gare le 2 septembre à 13 heures que cinq wagons qui n'ont pu être enlevés par suite de la rupture d'un rail provenant d'un déraillement.

La régulatrice de Reims fonctionne pendant quelques jours à Noisy-le-Sec, la formation des trains est prévue dans cette dernière gare à partir du 28 août; les mouvements y sont peu aisés car dans les journées précédentes le service a été très chargé et il ne diminue pas d'intensité : en dehors des trains de voyageurs et des trains de service ordinaire on a expédié ou reçu, le 26, 127 trains dont 37 d'évacuations des lignes ou des formations de l'avant; le 27, le nombre des trains atteint le chiffre de 185 et les retards normaux sont de six heures; le 29, cependant, la circulation a diminué et la situation est redevenue normale.

Les services de la régulatrice s'installent en comprimant ou en modifiant tous les services de la gare, mais le 5 une partie de la Commission régulatrice se replie sur Saint-Pierre-des-Corps, il ne reste à Noisy qu'une délégation chargée d'assurer la continuation des mouvements vers l'avant des trains de R. Q.

A Châlons l'évacuation qui est définitive le 3 septembre s'est poursuivie dans des conditions moins critiques; le 29 août la Commission régulatrice s'est repliée sur Montereau, elle constitue en même temps une annexe en arrière aux Aubrais pour faire effectuer une partie du travail qui ne peut être assuré à Montereau et pour préparer éventuellement un nouveau repli.

Montereau ne présente pas les installations suffisantes pour une régulatrice, ce n'est qu'un organe de transition; on doit y revenir au procédé admis en concentration pour le ravitaillement, les trains sont formés par les S. M., il ne s'agit que d'assurer la continuation de leur mouvement; mais il faut envisager que les installations de voies dont disposent les S. M. ne se prêtent pas au travail qui leur incombe ainsi et pour lequel elles n'ont pas été conçues, il en résulte que les arrivages sont très irréguliers et que les désheurements viennent s'ajouter aux autres causes d'encombrements.

Montereau reçoit de nombreux trains d'évacuation, populations civiles, archives, et tous ces trains sans exception apportent des blessés à débarquer au même quai; la complexité des opérations à assurer, eu égard aux moyens dont on dispose et à l'intensité d'une circulation vers l'arrière souvent désordonnée, font de cette gare un point difficilement franchissable.

A Reims comme à Châlons les Commissions régulatrices ont dû, avant leur départ, procéder au repliement de leurs services, de leur matériel et de leurs approvisionnements, il s'agit là d'une opération des plus délicates : bien que dès le début de la guerre les régulatrices n'aient pas l'am-

pleur qu'on leur donnera plus tard, elles constituent néanmoins des organes très lourds.

Le service à assurer devant en tout temps présenter une continuité absolue, la première question qui se pose dans un déplacement est l'organisation de mouvements permettant de continuer à pourvoir aux besoins journaliers quel que soit le siège de la G. R.; l'envoi d'une délégation au point nouveau assigné et une entente de détail au point de vue technique sont assez faciles à réaliser pour éviter soit une interruption préjudiciable aux troupes, soit un chevauchement préjudiciable au chemin de fer en raison des encombrements qui en seraient la conséquence.

Le transport des éléments d'une G. R. est en période de crise une opération importante par le nombre des trains qu'elle représente; en août 1914, en prévision des mouvements offensifs attendus, on avait, dans le doute qui subsistait sur le rendement du chemin de fer, poussé vers l'avant du matériel et des stocks en assez grande quantité; ce matériel et ces stocks semblaient d'ailleurs devoir être sous la main même du commissaire régulateur, la G. R. était une et aucun échelonnement n'était envisagé, personnel, réserves d'artillerie ou du génie, boulangeries, trains sanitaires, troupeau, tout était accumulé au même point.

Le déplacement d'un pareil organe devenait donc difficile non du fait seul du nombre des trains à prévoir, mais par suite de la nécessité de charger ces trains dans une même gare ou à proximité immédiate; une certaine quantité d'approvisionnements était, il est vrai, déjà sur roues, mais d'autres étaient sur parc et en particulier les boulangeries et leurs convois étaient en action : ces formations représentent des éléments lourds et difficiles à manier.

Les repliements se sont effectués sans incident, ils ont seulement surchargé le trafic déjà intense, puisqu'il a fallu 57 trains pour le déplacement de la G. R. de Châlons, plus de 60 pour Troyes, 83 pour Reims dont 39 rien que

pour les boulangeries et leurs convois, et 45 pour l'annexe de Laon. A la fin d'octobre les G. R. de Reims et de Châlons devaient se reconstituer à Noisy-le-Sec et à Troyes.

La première G. R. de Troyes s'était repliée au moment de la bataille de la Marne sur Nevers, avec le mouvement en avant il était nécessaire que ses services vinssent se réinstaller entre Troyes et Is-sur-Tille; les ressources qu'offrait le réseau dans cette région n'étaient que de très faible importance et on fit choix de la zone Chaumont—Bricon pour la G. R. de la IIIe armée; ce n'était qu'une organisation bien précaire qui ne pouvait être que provisoire et qui devait disparaître dès qu'on aurait eu le temps d'exécuter les travaux destinés à permettre la création d'une régulatrice nouvelle et définitive.

Les régulatrices de Noisy-le-Sec et de Gray, mieux outillées que celle de Chaumont, pourront suffire aux besoins, à condition toutefois qu'elles n'aient pas à agir dans des périodes de grande intensité; mais en 1914 la question ne se posait pas encore, et en fait la régulatrice de Gray subsistera pendant la guerre, et la régulatrice de Noisy-le-Sec ne disparaîtra qu'en partie au moment où les événements auront démontré nettement que l'existence d'un organisme aussi important que l'est devenu une régulatrice, constitue en ce point géographique un danger des plus sérieux pour la régularité de la circulation et pour la vie même du réseau.

A la fin de 1914, les régulatrices, plus ou moins bouleversées par les événements, n'ont pas eu le loisir d'étudier les modifications à apporter au fonctionnement des divers services, les méthodes suivies restent les mêmes que celles adoptées dans la période des débuts; les erreurs qu'on aurait pu relever subsistent encore car aucun fait nouveau n'est venu les mettre en évidence ni démontrer leur influence fâcheuse; on n'a d'ailleurs qu'à faire face à un trafic dont l'accroissement est de trop peu d'importance

pour qu'on ne puisse encore l'accepter sans rien changer aux errements antérieurs.

Les conditions de la guerre se sont rapidement transformées : à une guerre de mouvement que les premières prévisions laissaient envisager et pour laquelle étaient faits les règlements et les mentalités, succède brusquement une guerre immobile, imprévue dans son ensemble comme dans ses détails; la nature et l'importance des besoins se sont modifiées mais l'évolution des méthodes ne se poursuit pas avec la même vitesse.

Dans les régulatrices de la fin de 1914 on adapte seulement du mieux possible aux circonstances les errements anciens; ce sont ces mêmes circonstances qui imposent les solutions nouvelles, celles-ci ne sont que rarement la conclusion d'une étude approfondie et raisonnée d'une situation nouvelle; en l'absence de directives, chacun s'ingénie à faire de son mieux, suivant ses idées personnelles, son initiative, sa connaissance et sa compréhension du fonctionnement des services, chaque régulateur improvise avec plus ou moins de bonheur suivant le bon vouloir des états-majors avec lesquels il travaille; pas un pourtant ne se rend compte de la mission générale du chemin de fer qui est d'abord d'assurer les besoins des armées en opérations, mais aussi d'assurer la vie économique du pays dans les limites les plus larges; le plus souvent l'idée du service commercial est chez eux incompatible avec l'idée de guerre, elle ne représente que les aspirations des Compagnies vers des opérations susceptibles seulement de gonfler le budget de leurs recettes; idées étroites certainement, mais résultant de la mentalité qu'ont créée les études du temps de paix ne prévoyant jamais qu'une guerre violente et courte.

Pour orienter les esprits vers des conceptions plus justes et en l'absence de toute intervention officielle, il ne pouvait y avoir que des interventions officieuses essayant à la fois d'apporter dans les méthodes quelque uniformité

et de réaliser des améliorations par la dispersion des idées consacrées en certains points par des expériences heureuses.

Ce travail de propagande et de mise au point fut entrepris par deux hommes que les premiers événements de la guerre avaient déjà rencontrés dans les points les plus difficiles, où les encombrements et les transports de troupes créaient des situations délicates et parfois critiques, véritables agents de surveillance, de contrôle et d'exécution du commissaire technique de la Commission de réseau; ces deux hommes, dont l'œuvre aurait été si heureusement complétée par l'intervention d'un élément militaire travaillant avec eux, en même temps qu'eux et dans le même sens, étaient le chef adjoint du Mouvement, M. Métayer, et un ingénieur principal de la Traction, M. Bernard.

Allant de point sensible en point sensible, de régulatrice en régulatrice, ils voyaient et observaient, corrigeaient, mettaient au point, se faisaient les truchements des services techniques auprès des commissaires régulateurs, suggéraient des solutions adoptées ailleurs, essayaient de demander beaucoup pour obtenir peu, tâche difficile dont le rendement ne correspondait pas toujours à l'effort; on ne peut convaincre que ceux qui acceptent la possibilité d'être convaincus.

En résumé, les services militaires persistent dans leurs errements et n'ont pas la notion que le chemin de fer ne doit pas travailler seulement pour eux; ils oublient trop que la préoccupation constante de tous doit être le maximum de rendement, obtenu par un minimum d'exigences justifiées et proportionnées aux moyens, en même temps que susceptibles de ne pas entraîner des répercussions fâcheuses sans rapport avec le résultat parfois minime à atteindre; ce maximum de rendement doit correspondre au minimum de mouvements, on ne peut l'obtenir que par plus de régularité dans l'ensemble et par une meilleure utilisation de chaque opération de détail; on doit arriver

à une économie plus grande des moyens, propre à augmenter l'importance des disponibilités et à conserver le plus longtemps possible des ressources en personnel, en matériel et en approvisionnements qui ne peuvent pas être inépuisables dans une guerre dont personne ne saurait estimer la durée.

a) *Chaumont—Bricon.* — Lorsque, le 23 septembre 1914, la régulatrice de Nevers vient s'installer à Chaumont, il est reconnu que, par suite du manque de place, on doit recourir à des annexes malgré les complications qui semblent devoir en résulter et les divers services s'organisent à Neufchâteau, Bologne, Vignory et Is-sur-Tille, cette dernière gare étant laissée libre par la disparition de la G. R. de la IIe armée.

Il est fait ainsi, par la force des choses, table rase de deux principes précédemment admis :

1° Réunion de tous les services dans une même gare et dans tous les cas coexistence au même point du Service des vivres et de la Commission régulatrice, l'Intendance étant installée à Is-sur-Tille;

2° Conception de la constitution du train de R. Q. qui doit apporter aux troupes tout ce dont elles ont besoin, quel que soit le service expéditeur; en effet on avait dû prévoir la constitution de trains spéciaux distributeurs pour les munitions, pour le bétail, pour les détachements et on devait plus tard organiser un service spécial pour les évacuations de malades ou blessés.

Le premier de ces principes pouvait être violé sans inconvénient, malgré que le commandement dût plus tard en d'autres circonstances manifester que tel n'était pas son avis; de tous les services celui de l'Intendance, par la régularité relative de son fonctionnement, peut le plus facilement être soustrait à l'action permanente du commissaire régulateur.

Quant au deuxième principe, la constitution de trains

distributeurs diminuait bien, au point de vue du chemin de fer, la complexité des manœuvres dans la zone directe de la G. R., mais elle l'augmentait dans la zone des gares destinataires, moins bien outillée et parfois soumise à des bombardements, le train distributeur devant laisser des wagons successivement en un certain nombre de points; le complément obligé de cette mesure était la spécialisation des gares par nature de ravitaillement si on voulait pouvoir assurer le service dans des périodes d'action chargées; on y sera conduit plus tard au prix de travaux considérables.

Au point de vue militaire en outre, il pouvait être difficile de faire arriver tous ces trains à des heures peu distantes les unes des autres, afin de faciliter la réception par les troupes et l'acheminement ultérieur des approvisionnements vers le front; là encore il manquait un complément, la constitution à chaque gare d'organes permanents de réception qui ne virent le jour que plus tard et pour d'autres motifs.

Le système adopté constituait néanmoins un progrès, mais principalement parce qu'on se trouvait en période d'immobilité.

Dans les mois suivants la régulatrice de Chaumont devait subir de nouvelles transformations, une régulatrice nouvelle était reconstituée brusquement à Is-sur-Tille d'où le Service des vivres de Chaumont devait être retiré; on divisait alors ce service en deux parties : l'une, relative aux manutentions de détail, s'installait à Châtillon-sur-Seine; l'autre, relative aux gros vivres, utilisait les installations de Saint-Dizier; cette séparation obligée n'était pas sans inconvénients et on dut prendre des mesures pour grouper tout le service de l'Intendance à Saint-Dizier, ce furent les débuts de la G. R. installée plus tard dans cette gare.

b) *Noisy-le-Sec.* — Si la gare de Chaumont offrait des

ressources insuffisantes pour une G. R., celle de Noisy-le-Sec, par contre, paraissait devoir convenir parfaitement pour la réinstallation de la G. R. primitive de Reims.

Les divers services militaires prennent possession des locaux existants et sur tous les emplacements disponibles s'élèvent de nombreux abris de fortune, baraques en planches ou abris constitués par des bâches, poste, distribution locale des vivres, colis postaux, forge, ferrures, isolés, G. V. C., etc...; il manque évidemment un plan d'ensemble et une juste compréhension des besoins à venir, on ne paraît se préoccuper ni de la durée probable des opérations, ni des besoins du service propre du chemin de fer.

D'ailleurs, dès le début s'affirme une scission très nette entre l'élément militaire et l'élément technique : le commissaire régulateur et son personnel militaire agissent sans contact avec le commissaire technique qui n'est plus qu'un agent d'exécution des ordres qui lui sont transmis; le travail et la préparation en commun n'existent pas, le commissaire militaire ne paraît s'intéresser qu'aux mouvements militaires et à la satisfaction des besoins militaires de sa seule G. R., et pourtant à Noisy-le-Sec, plus peut-être qu'en tout autre point, une collaboration étroite s'impose.

Intéressée par des échanges incessants entre les réseaux de l'Est et du Nord, traversée par de nombreux courants de transports de troupes, placée à la sortie de la Grande Ceinture, la gare de Noisy-le-Sec devait à tout moment veiller à la liberté de sa circulation; c'était donc bien un cas où il fallait, comme le précisait la Commission de réseau dans son instruction du mois d'août, se rendre compte d'une façon continue de l'urgence relative des mouvements à assurer quelle qu'en fût la provenance.

Si on n'envisage que les transports de troupes, on compte du 15 septembre au 31 décembre 1914 un total approximatif de 2.400 trains vides ou à charge très inégalement répartis d'ailleurs, les trains chargés passant en général

par rafales avec une densité au moins égale à 1 train par heure.

En résumé, l'installation d'une G. R. à Noisy-le-Sec est imposée par les circonstances, en l'absence d'une autre gare susceptible d'être utilisée dans la région; mais il était nécessaire de se rendre compte, dès le début, des sujétions qu'entraînerait un pareil état de choses et l'autorité militaire locale devait s'en préoccuper, il était possible de concilier toutes les exigences à condition de vouloir les connaître.

IV. — Constitution d'une nouvelle G. R. a Is-sur-Tille en janvier 1915

A la fin de décembre 1914 le Commandement décidait une action offensive en Woëvre sur les deux flancs de la poche formée par la « hernie » de Saint-Mihiel, pour essayer de libérer la ligne de chemin de fer de Lérouville à Verdun et pour diminuer les possibilités d'attaques allemandes sur les deux places de Verdun et de Toul.

L'action principale au nord devait se produire à la fois dans les directions de l'est et du sud-est; une action secondaire au sud devait, avec un décalage très faible dans le temps, se prononcer en direction nord.

Pour avoir un ensemble homogène il était décidé de reconstituer à Is-sur-Tille une régulatrice qui aurait pour mission d'assurer tout le service du chemin de fer en vue de cette opération; ordre était donné le 5 janvier au commissaire militaire adjoint de la Commission de réseau de l'Est d'organiser la G. R., qui devait en principe être prête à fonctionner le 10 janvier; le délai était court, rien n'existait à Is-sur-Tille qu'une annexe de l'Intendance de la G. R. de Chaumont, aucun personnel n'était en place, aucune organisation d'aucun service n'était prévue, sauf en ce qui concerne le Service de Santé qui fonctionnait

à Neufchâteau pour la G. R. de Chaumont et qui passait dans la zone d'action de la nouvelle G. R.

Dans le personnel militaire recruté au hasard, comme dans le personnel technique, personne ne connaît le fonctionnement d'une G. R., tout est neuf et peut-être en somme ce sera une bonne chose, on n'aura pas à lutter contre des idées fausses, plus répandues à ce moment que des idées justes, sur le fonctionnement du chemin de fer en période intensive. Immédiatement le commissaire régulateur procède à la reconnaissance des gares pour déterminer ses installations, reconnaissance où il se fait accompagner d'ailleurs par plusieurs agents supérieurs de la Compagnie.

Le 7 janvier le plan est arrêté, les services fonctionneront dans les gares de Is-sur-Tille, Andilly, Merrey, Bourmont, Neufchâteau (Voir carte); la gare régulatrice s'étend ainsi sur une zone de 100 kilomètres de profondeur, c'est cette zone qui remplace la gare unique prévue primitivement, on adopte ici de propos délibéré cette conception que seules les nécessités ont parfois imposée par ailleurs.

Cependant l'installation matérielle est presque nulle, c'est ainsi qu'au siège même de la Commission régulatrice on ne dispose que d'un seul appareil téléphonique d'un modèle suranné; on arrive pourtant à mettre le service sur pied et le 12 partent les premiers trains de R. Q., les S. M. n'ayant pu envoyer leurs vivres pour la date prévue du 10.

Le Français est débrouillard, dit-on, il l'a prouvé une fois de plus dans cette circonstance et les détails seraient curieux à raconter de la mise en marche d'une pareille usine en si peu de temps; il ne faut pas oublier que tous les détails de l'installation des G. R. de communication du début de la guerre étaient arrêtés dès le temps de paix, que le personnel de direction a été mis en place dès les premiers jours de la mobilisation et que le service à assurer

était loin d'avoir au début la complexité que l'on atteint après six mois de guerre.

Si on tient compte enfin des ententes à assurer avec les états-majors ou avec les S. M., de la nécessité de répondre aux demandes de tous les services pour leur installation propre, des instructions à élaborer pour le service technique et pour les services militaires, il est facile d'estimer l'effort produit, resté d'ailleurs totalement inconnu parce que les opérations se sont déroulées sans à-coups et que, même dans les premiers jours, les armées n'ont ressenti de ce brusque changement aucune répercussion.

Il n'était peut-être pas nécessaire de courir le risque d'incidents fâcheux qui eussent été très excusables, et on aurait pu reculer la date initiale du fonctionnement; aucune considération militaire ne paraissait imposer une pareille hâte, l'offensive projetée ne devant pas se prononcer avant le mois de mars, on ne peut l'expliquer de la part du Commandement que par trop de méconnaissance du fonctionnement de détail d'une G. R. et par trop d'ignorance des conditions locales précaires dans lesquelles les exécutants allaient avoir à se débattre.

D'ailleurs l'organisation telle qu'elle était conçue n'était pas parfaite et, quelques jours après la mise en action, alors que des améliorations pouvaient encore être apportées facilement à cet ensemble, le commissaire régulateur adressait au G. Q. G. des propositions en vue du transfert du siège de la G. R. d'Is-sur-Tille à Neufchâteau; les arguments qu'il faisait valoir peuvent se résumer ainsi : à Is-sur-Tille le chef se trouve précisément à l'arrière de sa zone, à la place exacte qui lui permet le moins d'assurer son action de régulateur; il est à 170 kilomètres de l'état-major de la Ire armée, la liaison intime nécessaire entre cet état-major et lui en période d'opérations est matériellement impossible, surtout en hiver alors que la circulation en automobile sur les routes gelées est des plus précaire.

Is-sur-Tille est gare de transit avec le P.-L.-M.; la G. R. ne possède aucun garage entre elle et Dijon où tout encombrement, d'ailleurs fréquent en raison de l'intensité du service commercial, a une répercussion telle que les manœuvres deviennent impossibles à Is-sur-Tille, ainsi que le fait s'est produit deux fois dans les douze premiers jours; on est soumis ainsi à tous les avatars du réseau voisin sur lequel le commissaire régulateur n'a aucune action.

Toute transmission d'ordre ou de demande de l'avant est allongée du fait que l'ordre ou la demande doit venir à l'arrière pour être répercutée aux éléments d'exécution situés plus en avant; enfin la régularité de la marche des trains est difficile à réaliser puisque ces trains doivent prendre au passage les envois des divers services et que les manœuvres qui en résultent dans les diverses gares ont une durée impossible à prévoir.

A Neufchâteau le commissaire régulateur surveillera mieux le seul service qui en période d'opérations est particulièrement délicat, celui des évacuations de blessés.

L'organisation en projet, soumise au G. Q. G., n'est pas agréée car des suggestions proposées il n'est retenu que deux points : il est bon que la Commission régulatrice ait tous ses services en arrière d'elle, il est nécessaire de grouper en un seul point tout ce qui se trouve sous l'autorité du commissaire régulateur; on revient ainsi aux conceptions d'avant-guerre et on ajoute que la première G. R. d'Is-sur-Tille a fonctionné dans ces conditions et qu'il n'y a pas de raisons pour qu'on ne puisse pas adopter les mêmes dispositions; la conclusion est qu'on doit reporter à Is-sur-Tille tous les services, sauf toutefois le Service de Santé, et si la place fait défaut on utilisera Dijon.

Cette décision prouve bien que le Commandement ne sait rien du fonctionnement d'une G. R.; elle ne tient même pas compte des conditions dans lesquelles sont déjà installées des G. R., Gray ou Chaumont, et qui sont celles

adoptées à Is-sur-Tille, elle veut ignorer les inconvénients qu'il y a à placer une G. R. en un point de transit, elle ne veut pas savoir enfin qu'entre la première et la deuxième régulatrice d'Is-sur-Tille les événements ont marché et la situation s'est modifiée; on peut préciser par exemple que le service des colis des corps est représenté par des expéditions journalières variant de 23 à 50 wagons alors qu'on en comptait 3 en 1914, que, pour un même nombre d'hommes, les vivres demandent 210 wagons au lieu de 125, que les retours de l'avant, nuls au début, atteignent en 1915 20 % des envois, que le Service de l'Intendance demande pour son fonctionnement 20 voies au lieu de 9, que la progression est la même dans tous les services et qu'enfin les nécessités d'ordre militaire sont devenues plus nombreuses.

Sur ces remarques le G. Q. G. n'insiste pas et les choses resteront en l'état, mais malgré les mesures prises les événements montreront souvent que les objections présentées par le commissaire régulateur n'étaient pas sans fondement.

La zone d'action comprend un tronçon d'Is-sur-Tille à Neufchâteau correspondant aux installations proprement dites de la G. R., puis un épanouissement permettant de desservir les gares de ravitaillement; les sections de Revigny à Sainte-Menehould et de Sainte-Menehould à Baleicourt appartiennent à la zone de la G. R. de Saint-Dizier, il est donc nécessaire de réaliser avec cette régulatrice une entente au sujet des marches à utiliser, ce sera une sujétion pour la desserte de la région de Verdun : les circonstances de l'action pouvant conduire à des désheurements ou à des variations dont on ne reste pas maître, la logique eût voulu que, l'action sur Verdun étant prépondérante, les sections de ligne d'Is-sur-Tille à Verdun appartinssent sans solution de continuité à la G. R. d'Is-sur-Tille.

A cette sujétion vient s'ajouter celle plus gênante qui

impose le passage de nuit à Aubréville, ce point étant sous le feu du canon ennemi.

La zone d'action comprend en outre la ligne à voie de 1 mètre de Toul à Thiaucourt jusqu'à son terminus d'exploitation et le réseau exploité dans la Meuse et en Woëvre par la 10e section de chemins de fer de campagne; tous les efforts tendront sans cesse à augmenter le rendement de ce réseau tant pour les ravitaillements que pour les évacuations afin qu'éventuellement on n'ait pas à souffrir d'une interruption momentanée de la circulation entre Sainte-Menehould et Verdun; le premier but à atteindre correspond à la possibilité de transporter par vingt-quatre heures 1.200 tonnes de denrées ou munitions, 2.000 blessés assis, 300 blessés couchés.

Des délégations de la G. R. sont constituées en certains points :

A Neufchâteau pour le fonctionnement du Service de Santé et pour la surveillance du mouvement des trains à la sortie de la zone de la G. R.;

A Bar-le-Duc pour les transbordements et les transports sur le réseau meusien;

A Verdun pour les transports en Woëvre et sur les lignes proches du front;

A Toul pour les transports sur le Toul—Thiaucourt et par Frouard jusqu'à Pont-à-Mousson.

Les délégations avancées, dans la limite des instructions de la Commission régulatrice, règlent d'accord avec les autorités militaires locales tous les mouvements sur les lignes se dirigeant vers le front, ainsi que le fonctionnement des évacuations à l'avant; nous verrons que c'est l'application avant la lettre de l'institution de 1917 innovée sous le titre plus reluisant de « Régulatrice de mouvement ».

Le Service tout entier est dirigé par un personnel travaillant dans un même bureau et comprenant le Commissaire régulateur, le commissaire technique, le com-

missaire militaire adjoint chargé plus spécialement des questions de chemin de fer, le commandant d'étapes adjoint chargé des approvisionnements et du personnel; toutes les questions de transport sont ainsi réglées à tout instant dans le minimum de temps.

Les trains de R. Q. sont composés et expédiés en deux séries, la première pour la région de Verdun est composée pendant la nuit et part aux premières heures du jour, la deuxième pour la région Toul, Bar-le-Duc et en deçà, part dans la soirée; tous ces trains sont destinés au ravitaillement du lendemain.

Les ravitaillements s'effectuant pendant des périodes assez longues dans les mêmes gares il est possible de donner aux horaires une certaine fixité, on peut donc constituer comme un indicateur à marches fermes et à marches facultatives pour les besoins imprévus; les trains sont ainsi mieux connus de tout le personnel et mieux surveillés.

Toutes les marches à destination de Verdun comportent avant Bar-le-Duc un arrêt assez important coupant en deux parties un trajet trop long pour qu'on puisse en assurer la régularité au terminus; on régularise ainsi les retards que les trains peuvent prendre dans la zone de la G. R. où ils doivent recevoir en diverses gares des compléments de chargements venus des différents services, on est à peu près certain ensuite de suivre les marches tracées d'accord avec la G. R. voisine et de passer notamment au point dangereux d'Aubréville dans les meilleures conditions possibles.

Il n'y a pas, à proprement parler, de trains de R. Q. en retour; les wagons vidés dans les gares de l'avant sont groupés en certains points en trains complets pour rentrer dans la répartition ou pour être restitués au P.-L.-M.; ceux de ces trains qui doivent repasser par Is-sur-Tille comportent en tête tout le matériel évacué ou en excédent à laisser à la G. R.; on arrive ainsi à libérer plus rapi-

dement le matériel vide et à faire des économies de traction.

L'arrivée des renforts est réglée de façon à ce que les mouvements qui en résultent puissent se faire dans la période la moins chargée de la journée; malheureusement les irrégularités dans les horaires des trains venus du P.-L.-M. sont telles que ce desideratum n'est pas toujours atteint.

Le nombre des destinations à donner pour les renforts est de 700 à 900 par mois; les effectifs sont en moyenne par mois de 1.200 officiers, 25.000 hommes, 2.800 chevaux, 100 voitures, avec maximum de 35.000 hommes et 4.000 chevaux pendant les opérations; l'habillement demande 200 à 250 wagons par mois, les colis postaux correspondent au quart de l'effectif.

Les trains de R. Q., en nombre variable de 9 à 16 par jour, alimentent un effectif variant de 275.000 à 475.000 hommes; chaque train comprend plusieurs rames, à raison de une rame par gare destinataire et non par unité; on peut admettre que les comptes de l'Intendance qui portent sur plus de 300 articles représentent en 1915, pour les denrées et le matériel entretenus, une valeur de 300 millions pour une période d'un an.

L'Artillerie a déjà plus de 900 mètres carrés d'ateliers, le Génie occupe environ 1.300 mètres carrés de surface couverte, on se heurte pour ce dernier service à une difficulté résultant de l'arrivée des envois de l'arrière qui a lieu par rafales et ne permet pas l'organisation d'un travail régulier, on arrive à un chiffre journalier de 175 wagons reçus ou expédiés dont 30 à charger ou décharger.

Le Service de Santé a en 1915 expédié 1.300 wagons et 45.000 colis de matériel ou de pharmacie; les locaux, qui occupaient une surface de 1.700 mètres carrés, se sont étendus à la fin de l'année jusqu'à 4.000 mètres carrés.

Quant au service postal, il porte sur un trafic moyen journalier de 500 sacs venant de l'intérieur, le nombre des lettres venant du front étant de 450.000 à 900.000 par jour, la moitié au moins de ces lettres devant être triée, soit près de 2 lettres par jour et par homme.

Ces quelques chiffres montrent déjà l'importance d'une G. R. en 1915, ils ne constituent que des moyennes largement dépassées en période d'opérations, même quand il s'agit d'opérations peu importantes comme celles d'avril en Woëvre eu égard à celles des années suivantes.

On arrive à former par jour 18 trains comportant 42 rames avec un nombre de wagons reçus à la seule gare d'Is-sur-Tille atteignant le chiffre de 1.100; pour le service des colis des corps la journée la plus forte entraîne la manutention de 1.142 colis d'un poids total de plus de 46 tonnes; les sacs de colis postaux venus du bureau central militaire sont au nombre de 125, alors que les colis postaux reçus directement représentent 250 sacs à expédier de la G. R.; le mouvement des munitions donne lieu à un travail intensif de jour et de nuit, on arrive en un jour à 238 wagons reçus et 131 chargés.

En résumé, l'offensive de Woëvre n'a pas été de grande envergure, mais au point de vue chemin de fer, à part une condensation le 10 avril due à des causes d'ordre technique et qu'on aurait pu facilement éviter, elle s'est déroulée avec une régularité remarquable; elle n'a malheureusement pas été couronnée de succès, on a donc fait le silence sur les efforts fournis et les résultats atteints qui, en raison des moyens dont on disposait, sont comparables à ceux que l'on a obtenus plus tard, ces derniers marquant sur bien des points tout le contraire d'un progrès; l'expérience était pourtant profitable.

Basée sur des conceptions souvent différentes de celles que l'on envisageait en d'autres points, la G. R. d'Is-sur-Tille avait rapidement vu le jour et s'était développée dans des conditions telles qu'elle avait pu faire face sans

difficulté aux multiples besoins nécessités par une action importante.

Le premier principe qui n'avait jamais été perdu de vue et qui avait été suivi dès l'organisation même avait été la collaboration permanente de l'élément militaire et de l'élément technique, seule susceptible de donner au chemin de fer son rendement maximum en tenant compte de toutes les exigences raisonnées des troupes et en plein accord avec les états-majors; les questions de ravitaillement et surtout les questions si délicates touchant aux évacuations de blessés y avaient fait l'objet d'études et d'ententes nombreuses et, en l'absence de toute directive du Commandement, il s'était créé une doctrine simple étayée sur des bases solides; mis en pratique le plan préparé avait subi l'épreuve avec succès, nous verrons plus tard si les méthodes adoptées par la suite ont donné les mêmes résultats.

Cette étude d'une G. R. telle qu'elle naissait des conditions nouvelles de la guerre montre en particulier l'importance et la puissance d'un pareil organisme; la G. R. d'Is-sur-Tille avait en 1915 desservi près de 500.000 hommes, elle était en situation de ravitailler un effectif pouvant s'élever à 1 million.

V — Troyes et l'offensive de Champagne en septembre 1915

Dès les premiers jours de la guerre la G. R. de Troyes se trouve dans des conditions de fonctionnement difficiles : placée au centre du réseau, à un nœud important de communications, elle est en situation d'assurer les mouvements dans un grand nombre de directions et par suite de remplir efficacement son rôle au point de vue militaire quelles que soient les circonstances (Voir carte); mais les événements de 1914, en augmentant l'intensité des trans-

ports de toute nature sur un nombre de lignes de plus en plus restreint au fur et à mesure de l'avance ennemie, en privant enfin le réseau de l'utilisation de la ligne de Paris à Nancy, font de Troyes un point particulièrement chargé où tout vient affluer et où la circulation devient chaque jour plus difficile.

Après la bataille de la Marne, Troyes reste encore la régulatrice centrale à laquelle on fera appel en toutes circonstances, et pourtant ses installations sont loin de répondre au rôle qu'elle a déjà rempli et qu'elle est appelée à remplir.

S'il existe des locaux en quantité suffisante, on n'y trouve pas la longueur totale des voies que les études du temps de paix estiment indispensables au minimum pour les besoins militaires; aussi les mesures que l'on doit prendre sont-elles du domaine de l'acrobatie et on peut dire que c'est à Troyes que le personnel technique de la Compagnie a le mieux prouvé avec quelle souplesse et avec quelle sûreté il était capable d'obtenir dans des conditions précaires un rendement très remarquable.

Cette situation n'ayant pas échappé aux préoccupations de la Commission de réseau, un programme d'extension est commencé dès janvier 1915, mais ce n'est qu'à partir de juillet que le nouveau faisceau de La Chapelle-Saint-Luc pourra rendre de réels services.

Le 23 septembre 1914 les effectifs atteignaient 480.000 hommes et 180.000 chevaux, mais en raison du petit nombre de denrées envoyées, le ravitaillement de chaque jour ne demandait que 244 wagons; le 5 mars 1915 pour 408.000 hommes et 160.000 chevaux le nombre des wagons avait atteint 378.

A partir du 10 août 1915 les effectifs à desservir augmentent rapidement : 230.000 hommes avec 210 wagons le 10 août, 450.000 hommes et 420 wagons le 15 août, puis 600.000 hommes et 625 wagons le 5 septembre, 700.000 hommes et 818 wagons le 22 septembre, enfin 820.000

hommes et 310.000 chevaux du 6 au 9 octobre, mais avec 500 wagons seulement du 25 septembre au 2 octobre, cette diminution étant due à une mesure très sage qui avait été prévue, de supprimer pendant la période d'activité maxima l'apport quotidien de foin, paille et bois, les corps utilisant les dépôts constitués à l'avance; le 3 octobre le nombre des wagons remonte entre 700 et 750 et ne descend que très lentement jusqu'à 650 à la fin du mois.

Le Service des vivres a été très compliqué par le nombre considérable des unités à ravitailler et par les changements fréquents des gares de ravitaillement de certaines divisions; jamais le nombre des parties prenantes séparées n'est descendu au-dessous de 27; le 11 octobre le nombre des rames à former s'est élevé à 50 pour 34 gares.

Le rapprochement de ces chiffres prouve combien il faut s'efforcer de diminuer le nombre des rames et même le nombre des gares de ravitaillement, en particulier dans la zone arrière où stationnent des éléments numériquement peu importants; le nombre considérable des points de déchargement créés dans la zone avant a permis néanmoins d'assurer un service régulier tel que la concordance était assurée dans de bonnes conditions entre les heures d'arrivée des trains et les mouvements des éléments de l'avant venant prendre livraison; le moindre incident eût d'ailleurs facilement rompu cet équilibre trop instable.

Les munitions sont expédiées par l'annexe de Brienne qui ne dispose encore que d'un faisceau de dix voies; cet organe est sous l'autorité de la Commission régulatrice de Troyes. On a mis en marche jusqu'à dix-huit trains en vingt-quatre heures, mais on a pu constater que le véritable obstacle à la marche rapide du service était l'acheminement difficile et insuffisamment dense des établissements de l'intérieur jusqu'à Brienne.

Le nombre des wagons expédiés dans une journée passe de 370 le 24 septembre à 418 le 2 octobre, il redescend à 123 le 6 pour osciller autour de 50 sauf exception

jusqu'à la fin du mois; c'est environ une consommation de 100.000 obus de 75 par jour sans compter les munitions des artilleries lourdes de tous calibres qui donnent lieu à des manipulations compliquées et par suite à des manœuvres nombreuses pour la formation des trains.

Le mouvement des renforts a été important : pendant les deux mois de septembre et octobre les effectifs venus de l'intérieur se sont élevés à 1.067 officiers, 107.943 hommes, 18.733 chevaux; le maximum a été atteint pendant la période du 1er au 5 octobre qui a vu passer 29.250 hommes et 2.522 chevaux.

Le service des trains de renfort a été particulièrement difficile; aucun classement n'étant fait à l'intérieur, il fallait procéder à un triage complet rendu plus complexe encore par des modifications incessantes à l'ordre de bataille; ce service eût évidemment gagné à être installé en dehors de la gare de Troyes.

En dehors des évacuations de blessés on a dû assurer le transport vers l'arrière de 16.466 prisonniers valides, d'emballages, de dépouilles, de matériel avarié ou pris à l'ennemi, etc...

L'offensive de Woëvre n'avait été qu'une opération secondaire que n'avait précédé aucune préparation importante; l'offensive de Champagne est au contraire à beaucoup plus grande envergure et le personnel, tant technique que militaire, habitué depuis le début de la guerre à faire face aux situations les plus critiques, y a montré sa compétence et son habileté à faire mouvoir sans heurt une organisation d'un rendement puissant; avec des installations de G. R. ou insuffisantes ou trop tard améliorées pour qu'on ait pu se familiariser avec leur maniement, on a pu assurer un trafic d'une intensité encore insoupçonnée : les trains ont toujours circulé dans de bonnes conditions, malgré que des opérations qui eussent dû être successives aient parfois chevauché les unes sur les autres, si on remarque en particulier que les travaux se sont terminés

trop tardivement, c'est-à-dire après le commencement des transports de la préparation militaire proprement dite; il restait de cette période une impression de confiance très nette dans le chemin de fer, pourvu que les méthodes imposées ne lui interdisent pas, sans profit pour personne, de faire mieux.

VI — Quelques considérations sur les régulatrices de 1915

En dehors des événements qui affectent d'abord Is-sur-Tille, puis Troyes, le Service des régulatrices ne présente pas d'intérêt particulier dans un calme d'où sont exclues les secousses violentes et où les augmentations de trafic sont progressives; chacune s'adapte de son mieux aux circonstances locales, mais aucune ne s'oriente vers une organisation susceptible d'assurer dans un temps très court le service rapide et chargé que peuvent imposer de grands événements militaires; là comme ailleurs on « s'installe dans la guerre » et on n'a que le souci de l'heure présente qui ne conduit qu'à des mesures propres à assurer un rendement moyen; l'accroissement du trafic et le développement pris par certains services, artillerie ou génie, obligent à des extensions inévitables mais qui sont proportionnées à l'effort du moment sans prévision de l'effort à venir.

On peut noter toutefois une mesure d'ensemble propre à diminuer les mouvements inutiles, c'est la constitution le plus près possible du front de centres de triage de tous les retours de l'avant, d'où partent des trains complets chargés sur la G. R., tandis que tous les wagons vides sont acheminés également par trains complets sur les points désignés par le mouvement pour leur réutilisation immédiate; en outre on supprime la dotation en wagons attribuée primitivement à chaque G. R., cette dotation étant

difficile à calculer en raison de la variabilité des besoins, on évite ainsi des immobilisations inutiles.

Le travail augmente dans les G. R. au point qu'on doit y cesser tout trafic commercial autre que le trafic local; d'une façon générale les opérations sont comparables à celles du temps de paix : débranchement à l'arrivée, répartition entre les services militaires, triage des vides et des wagons à expédier, formation de trains complets ou de rames pour le front et cependant le rendement est inférieur de 30 % environ à celui du temps de paix.

Il faut considérer tout d'abord qu'un wagon commercial arrive avec sa destination et peut être mis en place immédiatement et définitivement; pour le wagon militaire il faut déterminer son affectation et le faire stationner, d'où perte de temps et gêne pour les manœuvres; de plus les mouvements en service commercial se font suivant un plan méthodique, tandis qu'en service militaire l'imprévu motivé par des demandes urgentes est la règle et nécessite des mouvements supplémentaires; c'est ainsi que la formation d'un train de R. Q. demande dans certaines G. R. sept heures de travail de machine, alors qu'en service commercial on arrive dans les mêmes gares et pour un travail analogue à un chiffre inférieur à trois heures.

Tous les efforts devraient tendre à diminuer le stationnement des wagons, à éviter les mouvements inutiles et à supprimer, sauf le cas de force majeure, les modifications de la dernière heure; malheureusement on agit peu dans ces divers sens car il faut entrer en lutte avec les services militaires et avec les états-majors eux-mêmes qui n'ont souvent en vue que la satisfaction des moindres besoins de détail, quelles qu'en puissent être les répercussions sur l'ensemble.

Le commandement intervient pour contraindre les services à diminuer le nombre des wagons immobilisés, par diminution de l'importance des approvisionnements conservés sur roues, et par une rapidité plus grande à

atteindre pour les déchargements à l'arrivée; en fait les services destinataires sont toujours peu pressés et on devrait pouvoir limiter le nombre des wagons qu'on leur expédie au nombre de wagons qu'ils renvoient; cette mesure est un peu rigoureuse et serait d'ailleurs souvent d'une application difficile.

a) *Principes d'organisation d'une G. R.* — Dès le début de 1916 il est possible de dégager quelques principes d'organisation d'une G. R.

La Commission régulatrice détermine les acheminements jusqu'à destination définitive de tous les envois en provenance ou à destination de l'armée, le commissaire régulateur est chargé en outre de la constitution, de l'entretien et du renouvellement des approvisionnements de précaution réunis au titre de l'armée desservie; en ce qui concerne les questions relatives aux mouvements par voie ferrée il est exclusivement sous les ordres du général Commandant en chef par l'intermédiaire de la Direction de l'arrière et des organes supérieurs du Service des chemins de fer, directeur des chemins de fer et commissaire de réseau; en ce qui concerne les questions relatives aux approvisionnements il est sous les ordres du général D. E. S. (directeur des étapes et des services) de l'armée.

Cette organisation qui fait du régulateur un personnage double (chemins de fer et étapes) semble un peu complexe, elle est pourtant seule de nature à assurer une coordination complète entre tous les services et tous les personnels, militaires ou techniques, fonctionnant à la G. R., les premiers indépendants les uns des autres, mais ayant tous des points communs et des relations constantes avec le second; celui-ci constitue en dernière analyse l'organe transporteur chargé d'assurer jusqu'à destination définitive l'exécution des commandes, leur livraison aux destinataires et, d'une façon générale, la satisfaction des besoins des corps en opérations.

Les armées ont une importance considérable et variable suivant les événements, les besoins de ces armées augmentent chaque jour en étendue et en complexité, satisfaction doit toujours leur être donnée dans le minimum de temps; il en résulte que l'organisation d'une G. R. doit être assez simple pour fonctionner d'une façon régulière et certaine dans tous les cas avec le maximum de rendement; cette souplesse ne peut être obtenue qu'en articulant tous les services suivant les prévisions correspondant aux hypothèses possibles; le travail d'organisation qui en résulte constitue une des tâches les plus délicates du commissaire régulateur.

Comme le réseau ferré et ses installations ne sont pas propres à répondre à un moment quelconque à des besoins quelconques, l'outillage doit être réalisé en vue des éventualités possibles, cette question est plus particulièrement dans les attributions de la Commission de réseau et des organes supérieurs.

Enfin le personnel doit être mis en place, orienté et instruit suivant ces mêmes éventualités; telles sont les bases de l'organisation et du fonctionnement d'une G. R.

Pour pouvoir assurer dans tout l'organisme l'unité de vues et la coordination des efforts, le commissaire régulateur doit être au courant de tous les événements qui surviennent dans sa zone d'action; aucun détail ne saurait être négligé, car c'est souvent un détail qui conduit à une question d'ensemble et à une amélioration, c'est le grain de sable qui gêne le fonctionnement régulier. Pour agir utilement le commissaire régulateur doit maintenir d'une façon intransigeante, à la fois son indépendance vis-à-vis des organes sous les ordres desquels il n'est qu'en partie placé, tels que les états-majors d'armées ou les D. E. S., et son autorité sur les services du commandement d'étapes; il ne saurait y avoir là question personnelle ou question d'amour-propre déplacé, c'est une question primordiale

intéressant en particulier le bon fonctionnement des transports.

L'action personnelle de ce chef sur la marche des opérations dans une G. R. est considérable, et cette action doit se manifester à tout moment, s'il possède les qualités nécessaires d'organisateur avec le caractère et l'esprit de décision nécessaires, en même temps que des connaissances militaires et techniques très étendues et très profondes; en exigeant, pour faire un bon régulateur, toutes ces qualités, on aura toujours de la difficulté à trouver et à former des officiers aptes à remplir ces fonctions.

Les officiers de l'armée active affectés au service du chemin de fer étaient en grande majorité des officiers brevetés préparés par le 4e bureau de l'État-major de l'armée, mais leur nombre est allé sans cesse en diminuant, soit par suite des prélèvements opérés au profit des états-majors et des corps de troupes, soit en raison du nombre croissant des installations; on a trop envisagé dans une G. R. les périodes de calme pendant lesquelles, en vertu d'une organisation bien agencée, la machine marche sans intervention de machinistes bien expérimentés, on n'a pas assez tenu compte des périodes d'action survenant brusquement dans lesquelles le personnel devient vite insuffisant comme nombre et comme valeur.

On a voulu remplacer les officiers disparus par des officiers blessés momentanément inaptes à faire campagne; indépendamment de ce que le Service des chemins de fer demande une activité et une résistance physique de tous les instants, ces officiers n'étaient nullement préparés et pour beaucoup d'entre eux leur mentalité ne les prédisposait pas à l'effort voulu pour apprendre; un officier est bon à tout, pensait-on, et les questions de chemin de fer sont connues de tout le monde, c'était une très grave erreur. Quant aux officiers de complément, ce n'est que deux ou trois ans avant la guerre qu'on a pris des mesures pour assurer leur instruction et cette instruction conti-

nuée pendant la guerre a donné les meilleurs résultats, surtout quand on a procédé à l'élimination des officiers trop vieux ou fatigués; on a eu ainsi un très grand nombre d'individualités remarquables dans un ensemble très homogène, animées du désir de s'instruire et capables d'un excellent rendement, à condition d'être bien dirigées et commandées; cette direction ne peut être assurée que par des officiers brevetés qui possèdent seuls les connaissances nécessaires en ce qui concerne le service d'état-major et les services de l'arrière.

Les commissions de gare en particulier ont un service exceptionnellement chargé fait d'une quantité de détails; pour leur permettre de se retrouver dans les nombreuses instructions d'exécution qui s'enchevêtrent ou se complètent les unes les autres il est nécessaire de mettre entre leurs mains un seul et unique document, facile à consulter et facile à tenir à jour; la consigne élaborée par la G. R. d'Is-sur-Tille en novembre 1915 constitue à cet égard un document précieux; c'est un vade-mecum qui laisse toute tranquillité d'esprit au commissaire régulateur en ce qui concerne les menus détails, et qui permet d'assurer le service avec le minimum de chances d'erreur et une parfaite unité.

Les fonctions de commissaire technique demandent des qualités particulières et on ne saurait penser qu'un inspecteur quelconque peut les assumer; cet agent supérieur a une indépendance indiscutable vis-à-vis de personnels de la Compagnie sous les ordres desquels il pouvait se trouver en temps de paix, en fait la seule autorité dont dépend le Service technique d'une G. R. est le commissaire technique de la Commission de réseau; il faut donc un agent ayant une certaine indépendance de caractère et sachant s'imposer, soit par son ancienneté, soit par sa valeur reconnue.

D'autre part une G. R. est un organe de mouvement, le commissaire technique doit avoir des qualités de décision,

d'énergie et d'activité qu'on ne peut trouver chez tous les inspecteurs; un agent sortant d'un bureau ne semble pas, sauf exception, devoir s'adapter facilement aux opérations de guerre, il faut à tout moment, en envisageant le but à atteindre, observer les règles de l'exploitation normale dans le cadre de l'exploitation de guerre.

Toute préparation de transport, toute décision entraînant une exécution qui finalement conduit à la mise en marche de un ou plusieurs trains, doit être l'objet d'une collaboration constante entre le commissaire technique et le commissaire régulateur; on ne peut y arriver que par le travail en commun dans le même local, seul capable de produire une communion d'idées de tous les instants; toute question à traiter est ainsi connue par les intéressés en raison des conversations précédentes, il n'y a aucun exposé à faire, les objections sont présentées sans retard, la discussion, s'il y a lieu, porte immédiatement ses fruits et la décision peut être prise en toute connaissance de cause dans le minimum de temps; cette façon d'agir s'impose surtout dans les périodes de grosse activité où toute question se traite en général au téléphone et où toute solution doit être donnée immédiatement à l'interlocuteur qui est resté au bout du fil.

Quant aux agents de la Compagnie chargés de l'exécution, ils doivent toujours conserver leur indépendance vis-à-vis des divers services et ne se conformer jamais pour les mouvements des wagons qu'aux instructions de la Commission régulatrice.

La zone d'action d'une G. R. peut en général se diviser en deux parties : l'une fixe, comprenant les services de la G. R., l'autre variable, correspondant aux gares de ravitaillement; il faut des mouvements d'avance ou de recul assez importants des troupes pour modifier la première, on est conduit alors à l'opération très lourde du déplacement de la G. R.; il suffit d'une répartition nou-

velle des missions des armées ou de leurs effectifs pour modifier la seconde, c'est une opération des plus faciles; elle présente cependant quelques inconvénients, le personnel dirigeant devant connaître son personnel et ses moyens locaux d'exécution, il est donc nécessaire d'éviter un changement à la veille d'une action.

Dans tous les cas il est indispensable qu'il y ait correspondance entre les moyens dont on dispose dans les deux parties de la zone, et si la zone des ravitaillements augmente d'importance on peut être conduit à augmenter les installations de la zone de la G. R.

L'étendue de la zone dans le sens de la profondeur dépend essentiellement des disponibilités et des ressources offertes; de ce fait la distance d'une G. R. au front est des plus variables, mais, sans parler de l'influence d'un recul momentané des troupes, il faut que les installations d'une G. R. soient soustraites autant que possible aux manifestations de l'ennemi, en raison des troubles graves qui en peuvent résulter pour la vie même de l'armée. En arrière de la zone de la G. R. il faut disposer d'une ou plusieurs sections de ligne pour la régularisation des apports de l'arrière.

Sur une zone totale aussi étendue il est impossible à la Commission régulatrice de surveiller personnellement avec le soin et la continuité voulus le détail des opérations; on doit avoir recours à des organes centralisateurs ayant délégation pour certaines parties du service, on est ainsi conduit à un ensemble de ramifications d'importance décroissante à mesure qu'on s'éloigne de la G. R.

Le service demande des communications fréquentes entre les divers organes et avec toutes les autorités extérieures intéressées; on doit pouvoir disposer d'un réseau téléphonique très complet appartenant en propre à la G. R.

Les prévisions du temps de paix n'ayant pas envisagé

une guerre de longue durée n'avaient pas fait état d'une continuation ou d'une reprise du service commercial dans la zone des armées et dès le début toutes les installations ont été absorbées par le service militaire; mais au moment où le service commercial a dû reprendre et à mesure qu'il s'est étendu, il a été nécessaire de rendre à leur affectation première des locaux, des voies ou des chantiers; ce ne fut pas toujours facile car il est humain d'être égoïste et de ne se résoudre pas à créer de toutes pièces, alors qu'on dispose d'aménagements améliorés avec le temps et adaptés aux besoins dans d'assez bonnes conditions; il a fallu aussi libérer du personnel et revenir au moins en partie aux règles d'exploitation du temps de paix en essayant de les concilier avec les règles de l'exploitation militaire.

Les G. R. installées par la force des choses dans des gares importantes ont vu ainsi le service commercial se superposer souvent à leur service propre déjà chargé et on a été conduit à se demander s'il ne serait pas préférable de construire de véritables gares militaires, laissant à la Compagnie la libre disposition de ses gares pour son service commercial.

Cette solution, fort coûteuse, présente des avantages indiscutables, elle ne peut d'ailleurs être une solution générale, mais il faut tenir compte de ce que les transports militaires et les transports commerciaux sont intimement mêlés et dans bien des cas le meilleur rendement, en ce qui concerne le matériel et le personnel, peut être obtenu en laissant les services militaire et commercial fonctionner au même point, le Service du chemin de fer doit autant que possible rester unique, quelle que soit la nature des transports à assurer.

Le commissaire régulateur reçoit ses instructions de la Direction de l'arrière au G. Q. G., mais le Service du chemin de fer reste sous l'autorité du directeur des chemins de fer, et on ne peut approuver les immixtions di-

rectes de la Direction de l'arrière à ce sujet; malheureusement les commissions régulatrices sont laissées le plus souvent sans directives, ce qui ne permet de réaliser aucune unité de vues et laisse trop le commissaire régulateur livré dans bien des cas à sa seule initiative.

Quant à la Commission de réseau, il est regrettable de constater que les commissaires régulateurs l'ignorent ou ne se rappellent son existence que lorsqu'il s'agit de sortir d'une situation difficile.

Les relations des commissions régulatrices et des sous-commissions de réseau sont mal définies, c'est la conséquence de l'existence sur une même zone de deux autorités du Service des chemins de fer.

Les besoins militaires sont ceux d'armées occupant suivant les événements des zones variables et ces armées ont en outre des effectifs également variables; d'autre part, les besoins doivent toujours être satisfaits aussi rapidement que possible; les sous-commissions opérant dans des zones nettement définies et invariables ne peuvent être chargées de ce service, et quand on a prétendu que les inspections principales pouvaient, par analogie avec ce qu'elles ont à faire en temps de paix, assurer les transports pour les armées, on a émis une assertion discutable au point de vue technique et inadmissible au point de vue militaire.

En temps de paix les règles et les sujétions sont connues et codifiées, et on ne tient pas toujours compte du facteur temps; en temps de guerre s'ajoutent les sujétions militaires qui imposeront à une inspection principale des règles différentes de celles de la voisine et un mouvement né sur le territoire d'une inspection se continuera sur le territoire d'une autre dans des conditions différentes; l'entente sera difficile à réaliser.

Au point de vue militaire, les sous-commissions ne peuvent être qualifiées pour gérer ou constituer des services ou des approvisionnements dépendant de plusieurs armées

qui ne sauraient au surplus à qui adresser leurs demandes; la nécessité d'un organe tel que la G. R., organe mixte chemin de fer et étapes, s'impose par la nécessité de suivre toutes les variations militaires.

Cette superposition de deux autorités bien distinctes a amené souvent des heurts et on peut se demander si on ne pourrait pas adopter une solution conduisant à une fusion complète; au point de vue militaire on a déjà confié à un commissaire régulateur les fonctions de commissaire militaire de la Sous-commission, il serait peut-être bon de nommer des inspecteurs principaux, commissaires techniques des commissions régulatrices, mais il semble qu'on pourrait plus simplement supprimer les sous-commissions de réseau en tant qu'organes militaires.

Dans son ensemble le rôle de la Commission régulatrice, au début de 1916, est parfaitement défini mais son fonctionnement n'est pas encore mis au point; le service donne satisfaction, mais on ne peut pas dire qu'il donne toute satisfaction, et des améliorations seraient à réaliser pour atteindre dans tous les rouages le fini qui donne en tout temps sans difficulté le rendement maximum.

b) *Une journée d'action dans une G. R.* — Un tableau rapidement brossé d'une journée d'action dans une G. R. permettra de donner une idée basée sur des réalités, de la nature, de l'importance et de la complexité du travail d'une commission régulatrice dans une période d'offensive et d'en faire ressortir le rôle dans le développement d'une opération.

Depuis près de quinze jours des armées comprenant plus de 800.000 hommes et 280.000 chevaux poursuivent une action offensive dont la préparation a commencé deux mois auparavant; cette masse d'êtres vivants accomplit sa tâche formidable, toutes ses facultés, toutes ses forces tendues vers l'ennemi, vers l'avant, vivant d'une vie

intense, utilisant tous les moyens que leur fournit, dans toutes les branches de l'industrie, le pays tout entier qui travaille comme une vaste usine.

L'immense organisation que présentent les armées en action a besoin, pour soutenir son effort, de vivres, de munitions, de matériels de toute espèce, voitures, canons, armes, engins de toute sorte, de matériaux de toute nature, bois ou cailloux, d'hommes aussi. Cet organisme, dont l'usure est proportionnée à l'effort, produit d'immenses déchets, blessés, malades, matériels avariés, et ces déchets il faut les évacuer, les emporter, soit pour leur réutilisation ultérieure, soit pour leur destruction définitive, loin du foyer de la lutte où il n'y a place que pour des forces vivantes et agissantes en pleine possession de tous leurs moyens d'action.

Et c'est ainsi qu'il faut que ces armées, sans qu'elles soient jamais obligées de regarder en arrière, voient tous leurs besoins satisfaits à tout moment pour accentuer la poussée vers l'avant, en même temps que tous les impedimenta susceptibles de gêner leur effort sont évacués rapidement vers l'intérieur du pays; de là deux courants, courant de ravitaillement, courant d'évacuation, dont le débit ne peut être assuré que par le chemin de fer et qui sans interruption coulent de l'intérieur vers les armées ou inversement.

Ce sont des trains et très souvent des wagons isolés qui constituent ces courants; ils ne vont pas, conduits par une force aveugle, vers leur destination définitive comme les molécules de l'eau d'un fleuve qui fatalement vont de la source à l'embouchure; ils ne peuvent pas, dès l'heure de leur départ, être dirigés directement sur leur point d'aboutissement final, le nombre considérable de ces points conduirait à des mouvements se croisant en tous sens et dont la complication ne serait que désordre; ils créeraient aussi entre la zone des opérations dont le secret

doit être gardé et la zone de l'intérieur, où peuvent travailler avec plus de sécurité les espions ennemis, des liaisons par lesquelles fuiraient sans difficulté les multiples renseignements de tout ordre qu'il est nécessaire de ne pas divulguer.

Enfin ils ne peuvent arriver comme ils sont partis, il faut les trier, les remanier, les compléter, les grouper, les reconstituer en un mot pour qu'ils répondent à la demande précise du destinataire.

Et pourtant tous ces hommes, ces blessés, ces matériels, où vont-ils quand ils partent soit vers les armées, soit vers l'intérieur? Tous, quel que soit leur sens, quel que soit leur but, quel que soit l'organisme qui les attend, ils vont vers un point, vers une gare, une seule, la G. R.

C'est par cette unique porte, par cet unique guichet qu'ils passent tous, c'est dans cet unique bassin que se déversent tous les éléments de ces courants pour en ressortir souvent modifiés dans leur constitution, lancés définitivement vers leur fin.

Là ils sont contrôlés, car la porte se ferme à ceux qui ne doivent pas passer et retourneront à leur départ;

Là ils sont reconstitués, car les multiples expéditeurs ne sauraient connaître les besoins des multiples destinataires;

Là ils sont remis en état de continuer leur route ou conservés provisoirement si leur usure est telle qu'ils ne puissent supporter sans danger un trop long voyage;

Là ils sont regroupés suivant leur destination pour éviter les parcours inutiles;

Là ils sont complétés, car les armées ont parfois des besoins que les productions du pays ne peuvent momentanément satisfaire, car il faut aussi renvoyer sur le territoire ceux qu'on a remis en état de continuer leur route;

Là enfin passent vite ceux que leur nature et leur composition permettent d'acheminer sans modification après qu'on a reconnu leur identité.

Et c'est ainsi qu'à la G. R. arrivent tous les éléments

des deux courants, pour continuer ensuite leur route dernière où être temporairement aiguillés vers des bassins ou des réservoirs annexes où ils subiront les modifications nécessaires avant de repartir.

Ces courants circulent ainsi de part et d'autre de cette écluse qu'est la G. R., écluse aux nombreux bassins; mais une pensée directrice préside à leur formation, à leur mise en marche, à leur acheminement, la Commission régulatrice intervient : c'est elle qui fait les commandes, qui reçoit, qui expédie, c'est donc au commissaire régulateur que viennent toutes les demandes de l'armée, c'est à lui seul qu'il appartient de donner satisfaction à ces demandes en mettant en œuvre, pour la réalisation de cette tâche immense, toutes les ressources de son esprit militaire dans leur aptitude à saisir ou à prévenir les désirs du commandement et toutes ses qualités de toute espèce dans l'utilisation intelligente et raisonnée des moyens considérables dont il dispose.

C'est à lui qu'il appartient d'entretenir, de diriger, de gérer tous ces organes de réapprovisionnement ou de réparation qui constituent tous les réservoirs, tous les bassins annexes où se rechargent, où se recomplètent, où se travaillent tous ces éléments des courants de transport qui entretiennent la vie d'une armée en opérations.

L'action de la Commission régulatrice peut être féconde sur le rendement d'un organisme aux rouages si nombreux et si complexes; car cet organisme, c'est elle qui le crée, c'est elle qui en dispose les éléments à son gré pour l'action prévue, c'est elle qui en règle le fonctionnement pour en faire un outil sûr et souple, susceptible de travailler avec son rendement maximum dans toutes les circonstances si imprévues et si diverses que peut créer la guerre, c'est elle enfin qui, au moment du besoin, met en marche l'immense machine, en assure la direction, en évitant le grain de sable capable d'enrayer même un court moment ce méca-

nisme délicat, avec toute l'ampleur et toute la sûreté que rend nécessaires la satisfaction rapide et sans erreur des besoins de ceux qui, pour défendre l'honneur national, ont droit à l'utilisation complète de tous les moyens que peut fournir l'activité du pays.

La tâche est grande et lourde, pour la mieux comprendre suivons le commissaire régulateur et la G. R. pendant une journée d'action.

Pendant la longue bataille qui fait rage et dure des jours, des semaines ou des mois, la tourmente n'est pas déchaînée chaque jour avec la même intensité : c'est par rafales plus ou moins longues, plus ou moins violentes qu'elle souffle; entre deux rafales, les combattants reprennent haleine, se reforment et se préparent à de nouveaux efforts, périodes d'action violente séparées par des périodes de calme relatif; à la G. R. il n'en est pas de même et depuis le début de la préparation jusqu'à la fin définitive de l'action entamée, le travail reste sensiblement le même.

Si les combats cessent momentanément, la préparation des combats qui vont suivre se poursuit activement, les besoins changent de nature, ils restent toujours aussi importants et aussi impérieux, la Commission régulatrice ne voit pas décroître l'intensité de son action ni l'importance de son rôle.

Après quelques heures d'un repos toujours bien gagné et le plus souvent troublé par des demandes urgentes exigeant des solutions rapides, le commissaire régulateur reprend à son bureau son poste de combat; rapidement il prend connaissance des opérations des dernières heures de la nuit, il dicte ses décisions au sujet des questions récemment arrivées, la chanson des téléphones reprend, car les correspondants sont nombreux : le Grand Quartier ou les organes supérieurs du Service des chemins de fer donnent leurs directives; les établissements expéditeurs

de l'intérieur, les S. M. avisent de leurs envois, reçoivent les commandes ou la désignation des horaires à adopter en dehors des horaires normaux; les états-majors ou les services de l'avant donnent des indications sur les opérations, font leurs demandes et s'entendent pour les acheminements.

Ce sont aussi tous les éléments qui sont sous l'autorité directe du commissaire régulateur, éléments techniques, agents de la Compagnie, agents de sections de chemins de fer exploitant certaines lignes, sapeurs de chemins de fer exécutant des travaux, éléments militaires, commissaires de gare, délégués, services de la G. R., artillerie, génie, etc...

C'est au lever du jour que commencent les communications téléphoniques qui atteindront dans la journée le chiffre de 600 à 700 pour le bureau seul du commissaire régulateur, qui doit les suivre toutes pour se tenir au courant, pour préciser un point de détail, pour redresser une erreur, pour donner un ordre; malgré la complexité des considérations à envisager, la solution doit être prompte, la décision instantanée, car le correspondant, à l'autre bout du fil, attend impatiemment la réponse.

Tout le monde est aux aguets pour répondre d'une façon précise à une question posée d'un mot, les éléments de l'affaire sont réunis, ils sont pesés, évalués, et la décision doit jaillir simple, claire, détaillée, car l'exécution suit de près et il faut éviter l'erreur ou le contre-ordre qui créent le désordre ou font arriver trop tard les hommes ou les matériels attendus.

L'armée indiquant les projets pour la journée, il faut en déduire les répercussions pour le Service des chemins de fer, avec les renseignements reçus des services de la G. R. le plan se précise; c'est aujourd'hui une grosse action qui va se poursuivre, il faudra songer à fournir beaucoup de munitions, à évacuer beaucoup de blessés, à déplacer des troupes.

Enfin arrivent les demandes pour les ravitaillements, pour les remplacements de matériel, pour les médicaments, pour l'organisation des positions conquises, rondins, bois, etc..., pour l'entretien des routes.

Chaque officier du bureau de la G. R., intendance, génie, etc..., passe les ordres au service d'exécution qui, après un moment, lui enverra les indications relatives au nombre des wagons correspondants et aux heures de livraison au chemin de fer.

Le Service des vivres aura 750 wagons à expédier, l'habillement et les colis des corps 35 wagons, l'Artillerie 32, le Génie 50, le Service de Santé 7; tous ces wagons groupés en 52 rames formeront 23 trains qui iront se déverser dans 33 gares différentes; d'accord avec le service technique, le plan d'acheminement de ces trains est déterminé pour que les corps puissent en prendre livraison le lendemain matin dans les gares destinataires.

Et pendant toute la journée dans les divers chantiers à proximité des divers réservoirs ces 874 wagons sont chargés, ou reconnus, ou prélevés sur ceux qui sont arrivés de l'intérieur pendant la nuit; ils sont livrés aux heures prescrites au service technique qui forme ses trains, fourmilière immense travaillant sans bruit, où tous, en communion d'idées avec le chef, besognent pour un but commun.

Pendant ce temps, dans toutes les gares du front, les voitures des corps ou les automobiles sont venues prendre livraison des arrivages de la nuit; sous la surveillance des commissions de gare les opérations se poursuivent rapidement et avec ordre; à la fin de la matinée tous les wagons sont déchargés, ils reçoivent le matériel à évacuer et les trains repartent soit vers la G. R., ou vers ses annexes pour y rapporter les déchets, soit vers des points d'où seront renvoyés vers l'intérieur des trains complets de wagons vides pour une utilisation nouvelle.

Pour alimenter les réservoirs de la G. R. des commandes sont adressées aux 9 S. M. pour faire venir de l'intérieur des approvisionnements nouveaux.

Ces mouvements correspondent à la vie matérielle de chaque jour, les lois qui les régissent ont été établies dans un cadre suffisamment large, avec une souplesse suffisamment grande pour qu'ils soient déclenchés sans heurts en mettant au point ou en liquidant les petits incidents inévitables; mais un coup de téléphone! à 6 heures, la gare de X... où devait avoir lieu un ravitaillement est bombardée, il faut momentanément renoncer à l'utiliser.

Les ordres se succèdent, la destination du train est changée, on règle un mouvement nouveau, on avise l'armée du nouveau point choisi, en ce point on envoie du personnel, tout rentre dans l'ordre.

A côté de cet ensemble qui correspond à des besoins presque constants se manifestent les besoins éventuels correspondant aux opérations: envois de munitions, évacuations de blessés, organisation du terrain conquis; et la matinée se passe à l'élaboration d'un nouveau plan d'acheminement, à la préparation des envois et des trains dont on ne saurait fixer exactement l'importance, mais qu'il faudra expédier dans le plus court délai possible sur demande téléphonique.

Un peu de répit, on souffle, et on peut revenir au passé, à la préparation de la bataille, pour l'adapter mieux aux événements qui se déroulent.

Pendant la période de calme on a outillé les gares et les voies, instruit le personnel, mis chacun à sa place; tenue au courant des projets du Commandement la Commission régulatrice a étudié les diverses hypothèses, agencé la machine pour faire face à toutes les éventualités, elle a monté, elle a huilé tous les rouages de l'énorme machine.

Les effectifs des armées ont grossi, les abris, les tran-

chées se sont développés, les unités nouvelles sont venues à leur place de bataille, on a constitué des dépôts de vivres, de matériel ou de munitions; pendant le mois qui a précédé l'attaque 150 wagons de munitions ont été expédiés chaque jour durant huit jours, ce chiffre s'est abaissé à 55 pendant le reste du mois; les arrivages de rondins, bois ou cailloux ont été plus irréguliers, il a fallu 250 wagons en moyenne par jour, on a atteint le maximum de 475; il est arrivé 12 divisions environ en 300 trains.

Mais le téléphone rappelle, c'est un ordre du G. Q. G. de recevoir une nouvelle division pendant qu'une autre que la lutte a usée va se retirer pour être emportée vers le repos qu'offrent des régions plus calmes; ce sont 30 trains qui vont arriver dans les vingt-quatre heures et presque en même temps 30 autres trains s'en iront : téléphone, entente avec l'armée, ordres aux services techniques, préparation des mouvements, mise en place du personnel et du matériel, tout est prêt.

Les heures ont passé, les blessés ont commencé à arriver aux hôpitaux du front, foule immense et triste que la douleur démoralise et qui s'en va loin des visions d'horreur; vite, bien vite, il faut les emporter, les mettre à l'abri, les sortir de la zone affolante et tourmentée, il faut envoyer des trains pour blessés légers, pour blessés graves, des trains, toujours des trains.

Les demandes affluent, elles croissent, elles se font plus pressantes, depuis le matin 8 trains sont partis pour l'intérieur, puis ce sera 10, puis 20, puis 30 et dans la journée passeront à la G. R. plus de 12.000 blessés, la journée sera dure.

Les trains sanitaires passent toujours nombreux, les renseignements de fin de journée arrivent, pour demain les demandes se font plus nombreuses, pendant la nuit partiront 400 wagons de munitions et 200 de matériel du génie.

Quant aux renforts on a noté le passage de 6.000 hommes et de 500 chevaux venus des dépôts.

La nuit est venue, les trains roulent, le téléphone ne cesse pas, car l'imprévu, l'incident, le grain de sable est la règle et il faut pourtant que les envois arrivent : c'est un train en détresse, ce sont des wagons déraillés, il faut néanmoins pousser vers l'avant, la bataille va reprendre au point du jour.

La Commission régulatrice dirige cette poussée malgré les éléments, malgré les obstacles.

C'est ainsi que sous ses ordres, à la G. R. ou dans la zone d'action, travaillent 450 officiers avec 15.000 hommes disposant de plus de 2.000 chevaux et de 400 voitures et un personnel technique important; tout ce personnel alimente et surveille de nombreux trains dont le nombre atteint certains jours sur quelques sections le chiffre de 140 dans les deux sens, alors qu'on peut évaluer à 250 le nombre des trains qui en un jour ont passé à la G. R. ou à ses annexes.

La tâche est énorme, l'effort de chaque jour, de chaque heure, est intense et continu, il faut l'obtenir et le soutenir pour la lutte grandiose qui se poursuit vers la victoire définitive des armées.

VII — Troyes, Saint-Dizier et les opérations de Verdun

L'année 1915 s'est passée, pour la G. R. de Saint-Dizier, en transformations successives, il s'agissait seulement de créer entre Is-sur-Tille et Troyes un organe de moyenne importance destiné à desservir la région de Woëvre que l'on voulait enlever à Is-sur-Tille en raison de son éloignement, et qu'on ne pouvait donner à Troyes où il fallait conserver des disponibilités; pour la formation de ses trains de vivres Saint-Dizier ne disposait au début que

de son faisceau commercial d'avant-guerre de huit voies, complété par deux voies nouvellement établies.

A la veille de la bataille de Verdun une partie des services de la G. R. était installée à Eurville, Joinville, Chaumont et Revigny.

La période la plus active est celle qui s'étend du 21 février 1916 au 12 mars; la G. R. de Saint-Dizier, qui assurait le service pour 375.000 hommes avant l'attaque, voit ce chiffre porté à 485.000 hommes le 24 février, puis à 605.000 hommes le 29; en mars le chiffre oscillera entre 710.000 et 818.000, en avril entre 675.000 et 775.000; mais pour ces effectifs les ressources sont insuffisantes et on doit avoir d'abord recours à d'autres organisations; la G. R. de Troyes, à partir du 26 février, ravitaille une partie de ces troupes, elle fonctionne alors comme annexe de Saint-Dizier et en reçoit chaque jour les ordres relatifs à la composition et à la formation des trains correspondants.

D'une façon générale Saint-Dizier forme quelques trains à destination de gares du réseau de l'Est et tous les trains destinés à être transbordés sur le réseau meusien; ces derniers, entrant dans l'ensemble pour une proportion de plus de moitié, sont des trains à composition fixe d'un jour à l'autre, c'est-à-dire à formation facile et c'est ce qui explique que les installations qui ne correspondaient qu'à des possibilités de 400.000 hommes environ, ont pu suffire pour 550.000 hommes.

Néanmoins le travail y est très serré et doit être suivi de façon permanente; on fait partir un train de R. Q. toutes les heures environ et on arrive ainsi à 20 trains par vingt-quatre heures, il eût été impossible d'obtenir ce résultat s'il avait fallu faire partir les trains en série comme dans le cas normal. Il est nécessaire également de surveiller de très près les arrivées pour éviter tout encombrement et dans ce but les trains venus des S. M. sont garés entre Châtillon et Saint-Dizier et, repérés avec soin, on ne les fait venir que suivant les besoins.

L'ensemble des trains passés à la G. R., reçus ou expédiés, correspond à une moyenne journalière de 34 à 42 trains militaires.

Malheureusement on était à la merci d'un incident ou de circonstances imprévues pouvant compromettre le ravitaillement et si, pendant la première période de la bataille, on avait eu surtout à assurer un approvisionnement en vivres réglementaires et en matériel courant pour des divisions qui ne faisaient que passer, il avait fallu dès qu'une certaine stabilisation s'était affirmée, reprendre les fournitures spéciales et un service des colis des corps complet, c'est-à-dire assumer à nouveau toutes les charges d'une G. R. en période de stabilisation; on fut donc obligé très rapidement de créer des moyens nouveaux et en particulier de construire un faisceau qui ne devait être primitivement que de six à huit voies mais fut établi pour quinze voies et susceptible d'être porté à vingt et à vingt-deux; à partir du moment où ce faisceau put être mis en service, au mois de mai, le secours de la G. R. de Troyes devint inutile.

Cette dernière avait vu du 21 au 23 février ses effectifs à desservir passer de 420.000 hommes à 660.000, le chiffre en mars dépassait 700.000; le nombre des gares de ravitaillement était passé de 28 à 55 le 23 février et à 76 à la fin de mars (permanentes ou intermittentes), il en résultait un travail considérable en raison du nombre des rames à former.

Cette situation très lourde provient de ce que les troupes sont en perpétuel déplacement et qu'on ne discute jamais leurs demandes, on les discute d'autant moins qu'elles sont reçues par la G. R. de Saint-Dizier qui ne peut connaître les conditions de travail de sa voisine et qui en outre n'a pas de tendance à discuter puisque le service est assuré par une autre; ce sont aussi des demandes de la dernière heure, et même après la dernière heure, qu'il faut satisfaire et qui imposent hâtivement des modifications

et des remaniements; cet ensemble fonctionne néanmoins, non sans difficultés, mais l'organisation, toute de fortune, est mauvaise dans son principe, on ne peut admettre qu'une G. R. soit, pour une partie de son service, aux ordres d'une autre, et qu'une Commission régulatrice n'ait pas l'exécution et la responsabilité directe du travail qui lui incombe.

Au point de vue technique il faut régler le retour du matériel vide qui ne peut s'opérer comme dans les jours précédents; les trains de R. Q. ne sont déchargés qu'incomplètement, ils rapportent de nombreuses denrées dont les corps n'ont pas pris livraison, il faut effectuer des triages préalables pour ne retourner à Saint-Dizier que des wagons pleins afin de ne pas encombrer cette gare et le service est rendu difficile par les engorgements aux gares de transit avec le P.-L.-M. où ce réseau, surpris par l'augmentation rapide du trafic, ne dispose pas des brigades d'agents et des machines nécessaires pour prendre livraison des trains de vides.

En outre, de très nombreux wagons de matériel du génie ou de colis des corps ne peuvent être livrés aux destinataires qui sont en pleine bataille, ils doivent être renvoyés à l'arrière pour être déchargés et pour que leur contenu soit emmagasiné en vue d'une réexpédition ultérieure lorsque la crise sera passée; on les dirige sur Domgermain où afflue encore un nombre considérable d'envois dévoyés venus de tous côtés et même des G. R. de Troyes et de Saint-Dizier; la Commission régulatrice d'Is-sur-Tille dont dépend Domgermain n'a pas été prévenue, aucune organisation n'a pu être faite et le 28 février la gare ne peut plus rien recevoir, on doit laisser aller sur Toul qui s'encombre à son tour progressivement.

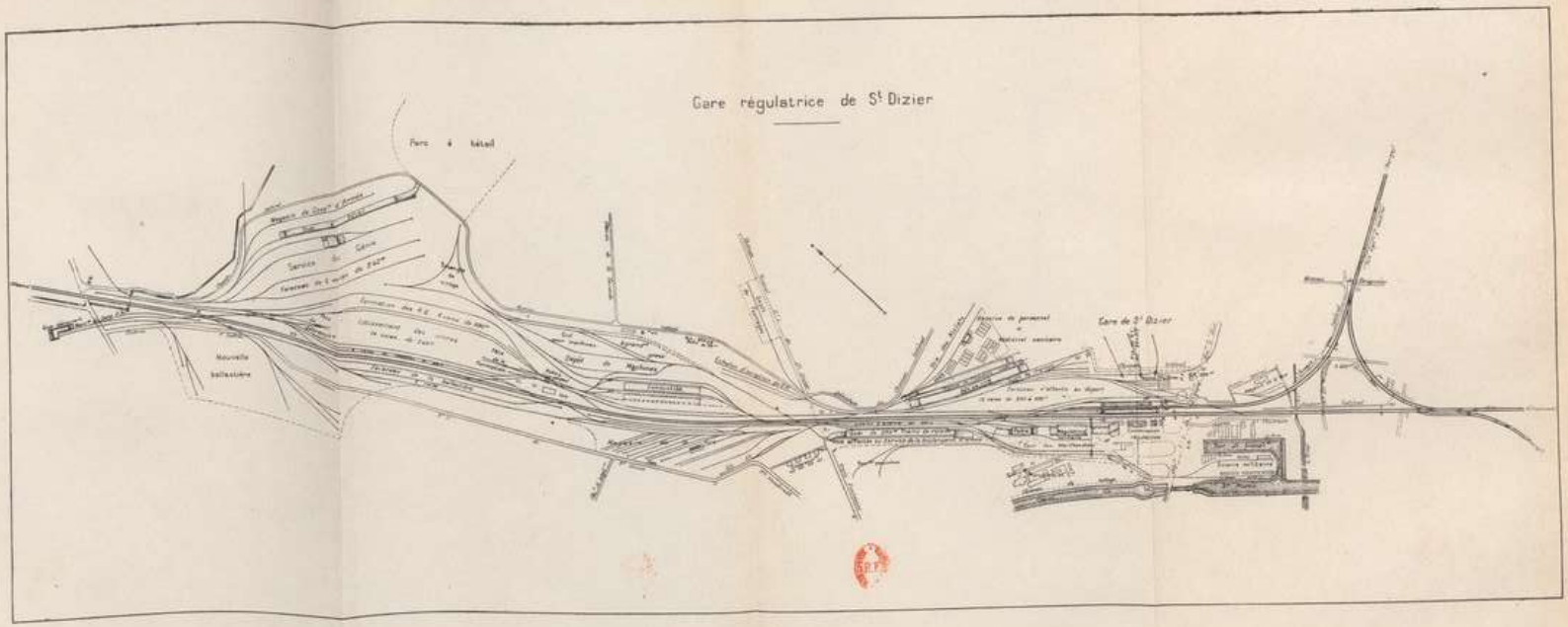
Pas d'ordre encore dans le retour des nombreux permissionnaires, des isolés ou des détachements qui rentrent et ne peuvent rejoindre leurs unités en déplacement vers Verdun ou engagées dans la lutte, car il n'a pas été pos-

sible encore d'établir un ordre de bataille suffisamment précis; tous ces militaires sont envoyés à Langres où ils seront disséminés dans toutes les localités environnantes et il faudra pourvoir à leur ravitaillement et à leur couchage; il en vient de partout et comme pour les colis de Domgermain, Langres est l'aboutissement de tous les dévoyés, même n'appartenant pas aux troupes de Verdun; au début de mars ils sont 25.000 qu'il faudra ensuite réexpédier, il faudra les rechercher, les identifier, trouver leur destination, beaucoup d'entre eux, peu enthousiastes ou négligents, erreront longtemps, d'autant plus que ce dépôt de Langres, qui aurait dû dépendre exclusivement de la G. R. d'Is-sur-Tille, reçoit à la fois des ordres de Saint-Dizier et de la D. E. S. de Bar-le-Duc; ce n'est que le 20 mars que le service des isolés reprend son régime normal; c'est la conséquence de la surprise.

En fait, la G. R. de Saint-Dizier, insuffisamment outillée, passe aux autres plus éloignées de la bataille, tout ce qui la gêne et qu'elle ne reprendra que progressivement quand l'ordre aura été rétabli et quand ses moyens d'action auront été augmentés.

Elle est développée dans la suite (Voir plan) et des installations y sont créées pour y permettre le groupement de tous les services; le magasin du Service de Santé y occupera de vastes baraquements au nord, un atelier de G. R. sera disposé pour pourvoir à toutes les installations militaires dans toutes les gares de la zone, cantonnements, gares de permissionnaires, cantines, coopératives, en juin 1918 le Service du Génie disposera d'un faisceau avec stockage et baraquements; on installera une scierie, un embranchement d'aviation desservant un camp d'escale et de combat, un deuxième quai pour les vivres.

Avec ces installations nouvelles la G. R. de Saint-Dizier pourra desservir des effectifs s'élevant jusqu'à 1.500.000 hommes.


Gare régulatrice de St Dizier
Parc à ballast
Nouvelle ballastière
Gare de St Dizier

VIII. — Troyes—Connantre et l'offensive de l'Aisne en 1917

L'Instruction de la Direction de l'arrière du 12 octobre 1916 sur l'organisation générale des communications en vue d'une action offensive précise que si la distance de la G. R. aux gares de ravitaillement le nécessite il doit être créée une « annexe de gare régulatrice » installée en aval de la G. R. et sur laquelle sont poussés des échelons avancés des services, des en-cas mobiles et des trains de ravitaillement dont l'horaire ou la gare de destination n'ont pu être fixés à l'avance.

Cette annexe doit comprendre des faisceaux où sont garés les trains en attente de départ et les en-cas mobiles, et d'importants parcs de stockage où sont entreposés des approvisionnements dont on peut avoir un besoin inopiné et urgent et les matériels (artillerie, génie, rondins, baraques, etc...) demandés par l'armée et dont on ne peut prendre livraison au moment de leur arrivée; ces stockages permettent d'éviter l'encombrement des gares de ravitaillement; ces approvisionnements doivent pouvoir être expédiés par voie ferrée ou par automobile.

L'Instruction spécifie plus loin que le commissaire régulateur de l'annexe a « le rôle d'un régulateur de mouvement, sous la direction du commissaire de réseau », ce qui implique son indépendance vis-à-vis des autres commissaires régulateurs; au surplus, ne doit-on pas se demander si, au lieu de parler du commissaire de réseau, il n'eût pas été préférable de parler de la Commission de réseau, seul organisme qui dans les questions de mouvement est compétent et responsable sans dissociation possible.

Ces annexes créées par l'Instruction ne sont cependant pas une nouveauté et dès avril 1915 on les avait vues fonctionner à Verdun, Bar-le-Duc et Toul, avec des missions identiques quoique avec un titre moins officiel,

mais ces organes étaient vraiment des annexes de G. R. et comme telles étaient sous les ordres de la Commission régulatrice mère; il est vrai que, par la suite, soit pour les opérations de Verdun, soit dans la Somme, on a dû créer des annexes indépendantes qui ont donné de très bons résultats, mais on était dans des conditions spéciales ou bien on était sur le réseau du Nord où la conception des G. R. était envisagée de façon particulière, la Commission de réseau réglant seule tous les détails de l'exploitation sur toutes les lignes; dans tous les cas l'appellation d'annexe était à rejeter puisque aussi bien il ne devait y avoir aucune subordination vis-à-vis d'une autre G. R.

Appliquée à l'organisation militaire du réseau de l'Est, organisation conforme aux règlements, la conception de ces annexes dénommées plus tard régulatrices de mouvement n'est pas heureuse.

Les commissions régulatrices ont en effet la libre disposition des mouvements sur les lignes de leur zone en ce qui concerne les ravitaillements et les évacuations et, bien que ce soit sous l'autorité de la Commission de réseau, on ne peut pas admettre que ce soit par la Commission de réseau que s'opère la liaison, nécessaire dans tous les détails, avec un organisme opérant sur une partie de la zone. Pour régler les mouvements il faut être à la fois maître des départs et des arrivées, il faut déterminer les envois suivant le débit des débouchés constitués par les gares de ravitaillement ou par les réservoirs avancés, et les envois, sous peine d'encombrement à l'arrière, sont fonction des arrivages de l'intérieur et par suite des commandes faites par le commissaire régulateur, il y a donc là un ensemble que l'on ne peut dissocier. Avec l'indépendance de la régulatrice de mouvement par rapport à la régulatrice principale, la première subira des arrivages parfois hors de proportion avec ses possibilités de déchargement ou de réception ou ne correspondant pas en nature à ses besoins, tandis que la deuxième, ou bien expédiera

ses envois sans se préoccuper ni de leur ordre d'urgence ni des conditions de service dans la zone avancée, ou bien, obéissant aux nécessités de circulation signalées par la régulatrice de mouvement, subira des encombrements qu'elle n'aura pas été en mesure de prévoir; la fourniture des rames sanitaires pour les évacuations sera en particulier rendue difficile.

L'objection que deux G. R. peuvent avoir à opérer dans la même zone n'est pas à retenir, le cas s'est présenté avant 1917, il suffit que l'une d'elles conserve seule l'autorité dans cette zone, la régulatrice voisine lui apportant son aide suivant une entente facile à réaliser. Au surplus les armées ne savent à qui s'adresser; les états-majors connaissent depuis longtemps l'existence et les attributions du commissaire régulateur, mais pour eux c'est un personnage unique et s'il se dédouble ils continueront à faire leurs commandes à l'un d'eux sans que celui-ci puisse garantir les arrivées, tandis qu'ils s'adresseront à l'autre pour les déchargements sans qu'il puisse, étant sans action sur ses réceptions, leur donner satisfaction.

On peut donc conclure que, si la constitution d'une annexe conçue comme l'indique l'Instruction est une nécessité, la subordination de cette annexe à une G. R. principale devait être une condition absolue du bon fonctionnement de l'ensemble; les auteurs de l'Instruction ont hésité au début en ne parlant que d'annexe, ils ont précisé ensuite en parlant de régulatrice de mouvement, ils ont eu tort, ils ont généralisé la seule expérience de la Somme et n'ont pas songé que les conditions d'application devaient être différentes, il eût fallu ne pas oublier le passé et les événements ne leur ont pas donné raison.

Une organisation nouvelle des états-majors d'armée et de groupe d'armées est mise à l'essai au début de 1917; elle précise en particulier le rôle du commissaire régulateur et les autorités dont il dépend.

Pour desservir l'ensemble du front sur lequel doit se prononcer l'offensive de l'Aisne en 1917 on ne dispose que des G. R. du Bourget et de Noisy-le-Sec que l'on ne peut surcharger sans risque de cristallisation complète dans le service général du réseau en raison des difficultés de la région parisienne, et de la G. R. de Troyes qui est éloignée, qui alimente déjà la région de Champagne et qu'il y aurait inconvénient à étendre, le nœud de Troyes important pour la circulation ne pouvant être grevé de nouvelles servitudes.

On décide de créer de toutes pièces une régulatrice placée dans des conditions telles que ses communications avec l'intérieur n'empruntent pas la grande ceinture et ne surchargent pas la région de Troyes et que les travaux puissent être terminés pour la G. R. elle-même et pour d'importants stockages annexes dans un délai de trois mois; la nouvelle G. R. doit en outre pouvoir alimenter les troupes après le dégagement de la gare de Reims, soit vers Amagne, soit vers Laon; l'emplacement est choisi à Connantre entre Sézanne et Fère-Champenoise.

Les communications avec l'intérieur se feront surtout par les lignes Romilly—Esternay et Romilly—Sézanne, toutes deux à voie unique mais exploitées dans un seul sens, des raccordements appropriés permettant des mouvements sans rebroussements; la ligne Longueville—Esternay est susceptible de servir de secours ainsi que la ligne Troyes—Sommesous—Fère-Champenoise; pour les envois entrant par Sens un nouveau raccordement rendrait possible l'accès sur la ligne Troyes—Paris sans passer par Troyes.

Vers l'avant les communications s'établiraient par la ligne Fère-Champenoise—Oiry qui serait doublée et deux faisceaux à Mézy et Épernay constitueraient des réservoirs destinés à régulariser la circulation surtout en cas d'encombrement de l'avant.

Les apports des G. R. nourricières Connantre et Le Bourget, Noisy-le-Sec, ces deux dernières ne constituant

qu'un seul groupement, arriveront à une régulatrice de mouvement installée à Fère-en-Tardenois.

Dans la première phase des travaux on met en première urgence le faisceau de Fère-en-Tardenois qui doit être utilisé pour les mouvements nécessités par la préparation de l'offensive, une partie de la G. R. de Connantre, l'outil technique proprement dit, faisceau et installations de traction, doit être utilisable le 15 mars.

La nouvelle G. R. de Connantre devait comprendre primitivement :

Un faisceau de travail et de débranchement de vingt-cinq voies;

Un faisceau d'attente;

Une halle de transbordement;

Un dépôt pour la traction;

Les locaux d'exploitation et de logement nécessaires. C'était le minimum de ce qu'on devait exiger pour que l'installation pût commencer à rendre des services.

Ce n'est qu'à partir du 1er avril qu'on peut utiliser la gare de Connantre, seulement comme aide de la G. R. de Troyes, et cependant les installations techniques ne sont pas complètes, les travaux en cours immobilisent des voies, gênant les formations de trains; le dépôt des machines ne fait que se constituer, au début la G. R. est alimentée par le dépôt de Sézanne avec toutes les complications résultant de l'éloignement; enfin le personnel tant militaire que technique n'a pas encore le minimum de locaux de service ou de logements nécessaire pour travailler et vivre, et ce personnel a encore à acquérir l'entraînement voulu pour l'utilisation d'une gare très importante et nouvelle; d'une installation neuve et incomplète on ne pourra tirer qu'un rendement très inférieur à celui qu'on avait prévu.

La régulatrice de mouvement de Fère-en-Tardenois (Voir plan) comprend :

Un faisceau de garage de douze voies de 500 mètres environ de longueur utile;

Un faisceau de six voies en cul-de-sac;

Deux dépôts, l'un pour le service en arrière, l'autre pour le service vers le front;

Un triangle de virage;

Un chantier de stockages (génie, macadam, artillerie), avec un faisceau de huit voies.

Tous les stockages sont desservis par des pistes pour l'utilisation des automobiles.

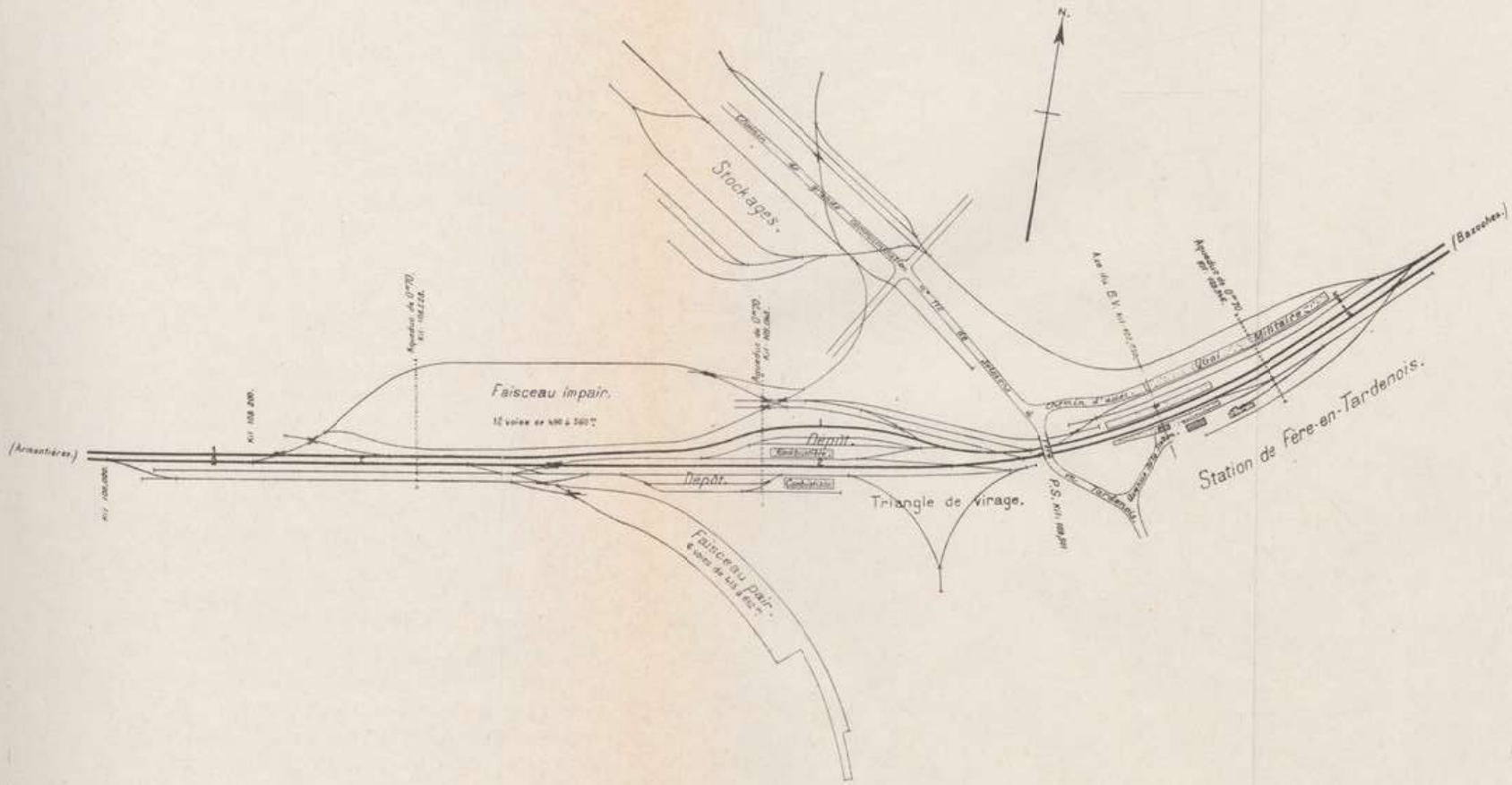
Ce n'est qu'à partir du 15 février que les travaux sont assez avancés pour donner des moyens permettant d'accepter les envois de plus en plus importants qui sont jusqu'à ce moment hors de proportion avec les possibilités de réception et qui gênent dès lors considérablement la circulation et le service des G. R. d'arrière.

En même temps que sont construites les régulatrices nouvelles on établit le réseau des communications téléphoniques nécessaire à leur fonctionnement; il s'agit d'un ensemble très important qui n'arrive que progressivement au développement indispensable et dont l'insuffisance gêne pendant longtemps les opérations.

Au mois de décembre les transports n'ont pas acquis encore beaucoup d'intensité, les travaux sont à peine commencés, néanmoins les mouvements s'accusent plus nombreux en gare de Châlons et la Commission régulatrice de Troyes crée en ce point une délégation qui aura autorité sur la zone de l'avant en ce qui concerne les transports et les débarquements; cette délégation pourra, dans certaines limites fixées, donner satisfaction aux demandes de l'armée ou des nombreux services stationnés dans la ville; elle est destinée à devenir éventuellement le noyau d'une annexe de G. R., elle est utilisée en particulier pour régler les transports de troupes dans la région, soit à l'embarquement, soit au débarquement.

Au mois de janvier la question se pose de l'utilisation de la gare de Connantre, mais les hésitations sont nom-

Régulatrice de mouvement de Fère-en-Tardenois.



breuses car on ne peut prévoir la date exacte de la fin des travaux et le plan définitif des opérations n'est pas arrêté, néanmoins une première décision est prise et dans une conférence au G. Q. G. on arrête la conduite à tenir en ce qui concerne les communications.

Un ordre du 13 janvier spécifie qu'à partir du 25 janvier la Ve armée sera ravitaillée par la G. R. de Troyes, la VIe par Noisy-le-Sec; mais il est désigné un commissaire régulateur de la Ve armée qui procédera à l'installation progressive de la G. R. de Connantre, en même temps qu'il « assurera par Troyes les ravitaillements de la Ve armée ». L'ordre ajoute : « Les mouvements seront réglés par le commissaire régulateur à Troyes qui assurera également les ravitaillements au moyen des organes de sa G. R. (échelon de G. R., 1re réserve du génie, etc...) jusqu'à ce que les organes correspondants de Connantre aient été installés. » La Ve armée sera uniquement en relations avec le futur commissaire régulateur de Connantre.

Ainsi il y aura à Troyes une seule G. R. et deux commissaires régulateurs, dont l'un, qui ne peut prendre part à l'exécution, n'ayant aucun organe sous ses ordres, sera pourtant chargé seul de répondre aux demandes de l'armée, il ne pourra le faire qu'avec le consentement de l'autre qui seul connaît ses possibilités.

On se demande la raison de pareille mesure; heureusement que le commissaire régulateur de Connantre est préoccupé de son installation future et en fait la G. R. de Troyes assure le service des deux armées comme s'il n'y avait qu'un seul chef; malgré les ordres et par la force des choses c'est la solution simple et raisonnable qui prévaut.

La régulatrice annexe de Fère-en-Tardenois, bien qu'elle ne possède pas encore ce qui lui est indispensable comme installations, est cependant mise en place, c'est une autorité supplémentaire qui vient jouer dans la zone, le besoin ne s'en faisait pas encore sentir et en fait les mouvements deviennent plus difficiles à assurer.

La G. R. de Noisy-le-Sec a à liquider un arriéré important, elle est seule maîtresse des mouvements sur la ligne de Meaux à Reims, d'accord avec la régulatrice annexe; il en résulte que les trains venus de la région de Troyes, qui sont pourtant de beaucoup les plus nombreux, doivent stationner en particulier dans la région de Châlons parfois assez longtemps avant d'être acceptés vers le front; cette situation se complique des répercussions sur la ligne Paris —Nancy dues aux difficultés de circulation dans la région parisienne.

Les effectifs desservis par Troyes sont passés en février de 300.000 hommes et 88.000 chevaux à 570.000 hommes et 180.000 chevaux, représentant la formation de quatorze trains de R. Q. auxquels il faudra ajouter les trains de vivres pour la constitution des stocks d'avance.

Après le 15 février on se rend compte de l'impossibilité d'utiliser Connantre comme G. R. avant longtemps, mais la G. R. de Troyes s'est mise en mesure d'assurer le service; des dispositions ont été prises notamment pour diminuer le nombre des rames à former et pour une meilleure utilisation des wagons, tout le personnel est mieux orienté, la période de transition difficile est passée.

On se rend compte aussi de ce que l'organisation de l'ensemble Connantre—Troyes ne peut donner satisfaction dans les conditions de l'ordre du 13 janvier, comme on aurait dû s'y attendre; les opérations intensives poursuivies ne permettent pas l'intervention inutile et par suite nuisible d'une autorité supplémentaire sans initiative ni responsabilité, cette autorité étant représentée par le commissaire régulateur *in partibus* de Connantre; on envisage bien la création d'une super-commission régulatrice au-dessus des deux commissaires régulateurs, cette solution peu raisonnable, qui ne réglerait qu'une question de personnes, est abandonnée, on ne peut que mettre les installations de Connantre à la disposition de la G. R. de Troyes pour en faire le meilleur usage possible.

On peut remarquer d'ailleurs que cette dernière s'est outillée pour assurer seule le service et son organisation est prête pour permettre le ravitaillement de 1 million d'hommes au moins, à condition qu'une aide technique lui soit donnée, le nombre de ses voies ne lui permettant pas de constituer tous les trains correspondant à cet effectif; le chiffre de 1 million peut être sensiblement dépassé suivant l'importance de l'aide apportée; deux solutions sont possibles, la mise à la disposition de Troyes des installations déjà réalisées à Connantre ou la contribution d'une G. R. voisine telle que Saint-Dizier qui aurait à former un certain nombre de trains acheminés facilement vers la Champagne par Sainte-Menehould.

A la fin de février les effectifs ravitaillés par Troyes ont atteint 628.000 hommes et 200.000 chevaux correspondant à un chiffre mensuel de 26.300 wagons reçus et 28.000 expédiés; dans ces chiffres ne sont pas compris les transports de troupes ou de renforts, les envois de munitions de Brienne, ni ceux provenant de l'exploitation des ressources locales, ces derniers atteignant le chiffre de 5.000, expédiés ou reçus, pour l'Intendance ou le Génie.

La première partie du mois de mars se passe dans l'attente d'une solution quelconque relative à une organisation définitive, les uns veulent que Connantre fonctionne d'une façon autonome, les autres que ce soit seulement une annexe de Troyes, et le temps passe; ce n'est que le 22 mars que la décision est prise.

La G. R. de Troyes est seule chargée du service, avec Connantre comme annexe; pour permettre à Troyes de se consacrer plus complètement aux opérations et pour lui laisser quelque élasticité en vue des besoins à venir, la G. R. de Saint-Dizier sera chargée de former un certain nombre de trains à déterminer par Troyes; la VIe armée est ravitaillée par Le Bourget avec Noisy-le-Sec comme annexe; la régulatrice annexe de Châlons est constituée officiellement, mais elle continuera à fonctionner sous l'au-

torité de la Commission régulatrice de Troyes et non d'une façon indépendante comme celle de Fère-en-Tardenois; tout serait bien s'il n'existait encore un commissaire régulateur à Connantre qui ne devrait avoir qu'un service d'exécution, c'est une entrave à l'action directe nécessaire de Troyes sur son annexe.

Il faut pourtant se presser car le moment fixé pour l'attaque (premiers jours d'avril) approche et il faut se préoccuper de l'extension des opérations à l'est de Reims, motivée par le repli allemand.

En résumé, à partir du 30 mars, Saint-Dizier forme d'une façon ferme des trains pour 130.000 hommes et 50.000 chevaux à expédier dans la partie est de la zone de la IVe armée qui ne doit vraisemblablement pas être intéressée par les opérations; Saint-Dizier reçoit directement des S. M. les vivres nécessaires, le complément, colis des corps, poste, etc..., lui est envoyé chaque jour par Troyes qui n'est donc soulagé que du service des vivres correspondant à cet effectif.

En ce qui concerne l'annexe de Connantre, il s'agit de libérer au maximum Troyes en vue des éventualités possibles et des besoins imprévus; il faut tenir compte également du travail considérable imposé par la desserte de trois armées, puisqu'aux armées d'opérations, IVe et Ve, est venue s'ajouter une armée de réserve, la Xe, le travail de détail (matériel du génie ou d'artillerie, colis des corps, isolés, etc...), restant obligatoirement à assurer par la régulatrice mère; il est donc admis que Connantre formera pour la Ve armée le maximum de trains de R. Q. compatible avec ses possibilités d'exploitation technique.

Cette organisation présente des difficultés sérieuses; si l'existence d'une annexe importante est un soulagement au point de vue technique, c'est une charge très lourde au point de vue de la direction, surtout quand cette annexe n'est pas terminée; les personnels technique et militaire doivent en outre s'adapter à un nouveau milieu et il faut

constituer un fonds de roulement, notamment en vivres, approvisionnement difficile à réaliser par suite de l'insuffisance générale des ressources; les trains des S. M. sont acheminés directement sur Connantre, mais Troyes doit fournir tout le complément et suppléer souvent à l'absence de denrées que les trains désheurés n'apportent pas en temps opportun.

Le mouvement des wagons militaires pour l'ensemble Troyes—Connantre se chiffre pendant le mois de mars par 34.500 wagons reçus et 38.000 expédiés, soit 72.500 sur lesquels on compte près de 12.000 wagons pour les travaux en cours et 9.000 de macadam pour les routes; la gare de Troyes-Preize seule expédie 1.300 wagons en moyenne par jour.

A ces chiffres il faut ajouter les mouvements assurés par Brienne pour les munitions, 15.000 wagons reçus ou expédiés, ceux qui sont dus à l'exploitation des ressources locales, 5.500 wagons, ceux qui correspondent aux envois des entrepôts de fourrages de la Direction de l'arrière situés dans la zone d'action de Troyes, 4.500 wagons. Si on ajoute que la Commission régulatrice a eu à régler directement dans sa seule zone d'action le mouvement de 97 trains de troupes et que de nombreux transports relatifs à des commandes directes de certains services tels que l'A. L. G. P., ou ayant trait à la constitution de stocks d'avance, échappent à toute statistique, on se rend compte de l'intensité formidable du trafic dans toute la zone affectée aux opérations.

Les effectifs ont atteint dans les premiers jours d'avril 876.000 hommes et 300.000 chevaux, ils iront en augmentant jusqu'au 11 avril pour atteindre 1.148.000 hommes et 352.000 chevaux sur lesquels 127.000 hommes et 42.000 chevaux sont alimentés en vivres par Saint-Dizier, les vingt autres trains de R. Q. étant formés par Troyes et Connantre, cette annexe fournissant huit trains.

L'organisation s'est précisée définitivement le 2 avril

par la suppression de l'intervention du commissaire régulateur de Connantre, on arrive quoique un peu tard à la solution seule juste qui institue un seul chef pour un ensemble qu'on ne peut dissocier, il suffit de choisir ce chef et de lui donner des moyens.

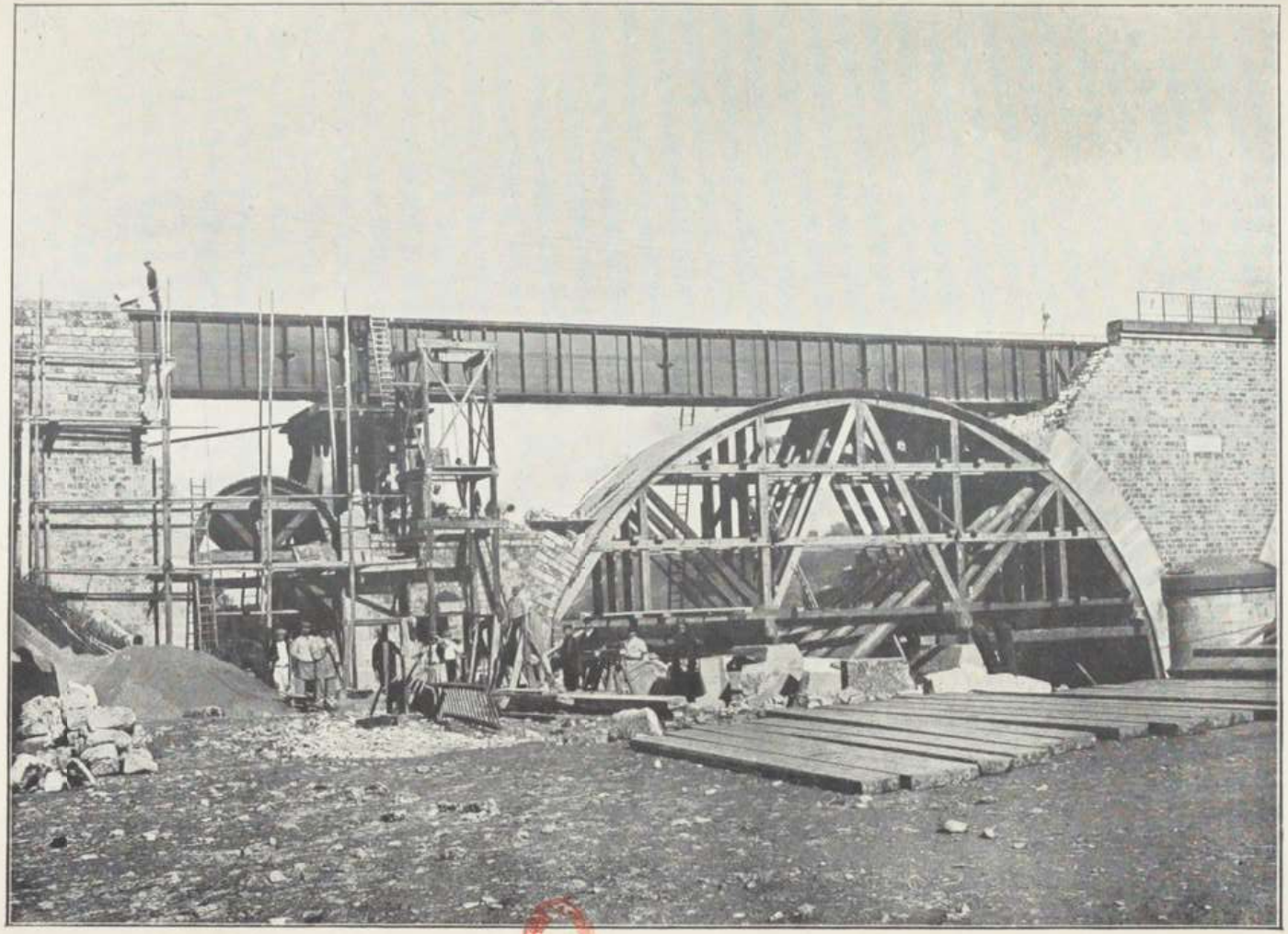
La régulatrice de Fère-en-Tardenois assure de son mieux les déchargements, mais elle est obligée d'envoyer les trains sur les chantiers libres, sans souci des destinations prévues, le travail de l'armée s'en trouve compliqué; cette façon d'opérer est rendue nécessaire par la spécialisation des chantiers dans les gares et par le fait que de nombreuses installations ne sont pas terminées.

Ce n'est que le 14 mai que la G. R. de Connantre fonctionne de façon autonome, mais les installations sont loin d'y être complètes, notamment en ce qui concerne le logement du personnel militaire et technique, aussi cette G. R. n'aura-t-elle à ravitailler que des effectifs peu importants stationnés en arrière du front; la G. R. de Troyes revient néanmoins à une situation moins chargée.

IX. — La campagne de 1918, la G. R. de Connantre

a) *La préparation.* — En vue des opérations projetées pour 1918, l'organisation des G. R. subit quelques modifications dès le mois de juillet 1917.

La Commission régulatrice de Troyes est supprimée; la ville de Troyes s'est plainte d'encombrements locaux qu'elle attribue à la présence de la G. R. alors qu'ils sont dus plutôt à la crise générale des transports, de plus les services techniques sont favorables à la suppression de la G. R. en un point où la circulation est toujours très chargée, enfin on a de plus en plus tendance à concentrer tous les services militaires dans des gares exclusivement militaires conçues en vue des besoins à satisfaire.



PONT DE TRILPORT DÉTRUIT, PONT PROVISOIRE SYSTÈME MARCILLE ET RECONSTRUCTION DÉFINITIVE (1914)

Si on envisage l'avenir on peut se demander s'il ne serait pas préférable de maintenir la G. R. de Troyes au moins à l'état embryonnaire; les G. R. de Saint-Dizier et de Connantre sont bien outillées pour un rendement important, mais la venue des Américains laisse envisager l'utilisation d'effectifs très importants et il serait utile de conserver une installation de secours propre à intervenir dans les opérations futures dont l'envergure dépassera certainement celle des opérations antérieures; il suffirait alors de débarrasser Troyes des services qui l'encombrent, mais d'y conserver un noyau d'organes et de personnel de nature à remettre rapidement en action une G. R. nouvelle.

Ces considérations font hésiter sur la solution définitive à adopter, d'autant plus que les installations de Connantre sont encore très imparfaites; pourtant, le 9 juillet, il est décidé de supprimer Troyes à partir du 20 et là encore on constate que les hésitations du Commandement conduisent à une hâte exagérée dans l'exécution, avec les risques que comportent les opérations de ce genre trop rapidement menées.

En novembre, Noisy-le-Sec, précédemment annexe du Bourget, fonctionne à nouveau comme G. R. autonome malgré les inconvénients qui en résultent pour le service dans la région parisienne, inconvénients maintes fois signalés.

En décembre, on revient à l'utilisation de Troyes comme annexe de Saint-Dizier, cette G. R. étant appelée à assurer une partie du service d'Is-sur-Tille où les mouvements américains deviennent de plus en plus nombreux et qui souffre d'encombrements dus à l'irrégularité de ces mêmes mouvements et aux répercussions des difficultés qui se manifestent sur le P.-L.-M.; à Troyes fonctionnera pour Saint-Dizier une partie du service du génie en attendant que les installations appropriées soient terminées à Saint-Dizier.

b) *La G. R. de Connantre.* — Les installations réalisées à Connantre en 1917 et 1918 représentent la conclusion de tous les enseignements des périodes précédentes en ce qui concerne la constitution et l'organisation d'une G. R.; sauf sur certains points de détail on s'en tiendra jusqu'à la fin des hostilités à cette conception qui paraît répondre dans tous les cas à tous les besoins.

Connantre devait être utilisé pour l'offensive du printemps 1917, mais les hésitations, les modifications successives du projet d'attaque, l'importance des travaux entrepris à l'avant et ne laissant disponible qu'une main-d'œuvre très restreinte, les retards apportés à l'organisation des installations nécessaires au personnel, n'avaient permis en avril 1917 que l'utilisation des garages et des triages; après l'offensive, l'organisation s'était poursuivie lentement sans enthousiasme, la nécessité d'un organisme aussi important ne se faisant pas sentir dans un avenir très prochain, jusqu'au moment où on avait décidé de remplacer la G. R. de Troyes par celle de Connantre; celle-ci était encore loin de comporter toutes les installations nécessaires, mais les opérations militaires étaient peu actives et elle pouvait suffire aux besoins en même temps qu'on en terminerait l'organisation pour en faire un outil à grand rendement.

Le premier problème qui se posait était le transfert de tous les services de Troyes à Connantre sans interrompre la continuité des ravitaillements et des évacuations.

L'opération, réglée avec soin dans tous ses détails, s'effectue en trois phases :

1° Envoi, à partir du 15 juillet, de Troyes à Connantre d'une avant-garde de la Commission régulatrice et de chacun des services;

2° Transfert et installation à Connantre, le 20 juillet, de tous les services, une arrière-garde de chaque organe étant maintenue à Troyes pour la liquidation;

3° Fusion des personnels des deux G. R. et mise à disposition des personnels sans emploi.

D'une façon générale, le transfert s'est effectué sans difficulté.

Les installations techniques proprement dites de la G. R. de Connantre comprennent (Voir plan) :

Trois faisceaux (arrivée des trains chargés, arrivée des trains vides, débranchement et formation), comprenant respectivement 12, 6 et 34 voies de 600 à 650 mètres de longueur utile;

Un parc à combustibles et un gril de stationnement pour 40 machines, un triangle de retournement;

Deux voies de circulation permettant tous les mouvements en réduisant au minimum les cisaillements.

On a prévu en outre deux autres faisceaux pour le service des trains à charge venant du front, leur nécessité ne s'est jamais fait sentir de façon impérieuse et on ne les a pas construits. Les faisceaux et les voies de tiroir sont disposés pour que le débranchement puisse se faire d'une façon continue, la formation se fait du côté Fère-Champenoise en même temps que l'on procède au triage côté Sézanne, les trains en attente de départ sont placés sur les voies nord du faisceau.

Les premières études n'avaient porté que sur l'outil technique avec des installations pour l'Intendance, le service postal, le Génie et pour un centre de fabrication de pain; on peut regretter que la desserte des autres services n'ait pas été déterminée en même temps, on aurait eu un ensemble mieux coordonné où certains détails importants durent par la suite être traités avec parcimonie en raison du manque de place, mais le temps pressait.

L'Intendance dispose d'une halle de transbordement pour les petits vivres, d'une halle aux essences, d'un

dépôt de foin où étaient entreposés, en novembre 1917, 40.000 quintaux.

Le service des colis des corps et de l'habillement effectue ses manutentions dans un hangar couvert et possède ses réserves dans des baraquements.

Des étables permettent de faire reposer le bétail fatigué de trop longs parcours avant qu'il soit expédié sur le front.

Un magasin central approvisionne les coopératives de l'avant.

L'Artillerie dispose d'ateliers de réparation, le Génie de hangars couverts ou de grands espaces pour ses réserves et pour des approvisionnements de baraques.

Pour le Service de Santé on a installé dans des baraquements la réserve de matériel sanitaire et la réserve de médicaments, mais, comme pour l'artillerie, on manque de place pour les extensions nécessaires; une cave très spacieuse permet la conservation des alcools, un hangar abrite le matériel des trains sanitaires désarmés et les engins de protection contre les gaz dont le mouvement est de 50.000 à 100.000 masques par mois; on a organisé un atelier de réparations pour instruments de chirurgie qui remet en état 500 à 1.000 instruments chaque mois, un atelier de matelasserie qui confectionne ou remet à neuf 60 à 80 matelas pour les formations sanitaires, un atelier d'étamage qui étame ou répare 400 ustensiles; enfin le Service de Santé gère un entrepôt de baraques type Santé ou de tentes spéciales pour les formations de l'avant.

Près de la halte est installée une régulatrice sanitaire avec une infirmerie-hôpital de 300 lits comportant un service de chirurgie, un service dentaire et un service de désinfection.

Un dépôt d'isolés permet de donner à 700 hommes un gîte pour la nuit et des repas, avec salle de récréation et cantine gratuite, hôtellerie pour les officiers, locaux spéciaux pour les sous-officiers.

Un dépôt de réarmement peut armer et équiper chaque jour 1.000 hommes rentrant de convalescence; chaque homme entrant dans le magasin passe successivement devant une série de comptoirs et sort muni de tout ce qui lui est nécessaire, il dispose d'un local spécial pour s'habiller et d'un vestiaire pour déposer ses effets en attendant son départ.

Le camp est doté de dortoirs, d'un réfectoire, d'une salle de récréation et de lecture, d'une cantine gratuite.

Une prison construite en rondins est utilisée pour le transfert de 40 à 50 détenus par jour.

Tout le personnel de la G. R., technique ou militaire, est installé dans des camps de baraques rendues habitables malgré le froid par des dispositions spéciales; chaque camp est doté d'une coopérative, de salles de réunion et de lecture, de réfectoires; les terrains avoisinants sont cultivés en potagers; il faut noter que l'effectif militaire stationné à Connantre, en dehors des passagers, est de 5.000 hommes environ; on entreprend même des constructions en briques avec la main-d'œuvre fournie par les camps de prisonniers allemands.

Toutes les installations et tous les camps sont éclairés à l'électricité, l'alimentation d'eau est assurée partout par des canalisations, des mesures contre l'incendie très complètes sont prises, les camps ont des bains-douches, des lavabos, des lavoirs couverts, un four spécial permet l'incinération des matières fécales.

La protection contre les avions est assurée par de nombreux abris ou des tranchées et par des postes munis de canons ou de mitrailleuses.

Un réseau routier complet dessert tous les centres qui s'étendent sur plus de 5 kilomètres; un réseau de voie de 0,60, qui devait par la suite être équipé électriquement, est en partie construit.

La G. R. de Connantre présente donc un ensemble

complet et très important susceptible d'assurer, en période d'action, le service des ravitaillements et des évacuations pour des effectifs pouvant s'élever à 1.500.000 hommes.

c) *Les opérations de 1918.* — Les opérations de mars 1918 n'affectent pas le service des G. R. sur le réseau de l'Est, mais notre recul sur l'Aisne au mois de mai conduit à envisager la création de régulatrices de repli; une annexe de Connantre est créée à Troyes pour y constituer un embryon d'organisation; en outre, le programme des travaux comprend la création de deux G. R. nouvelles, l'une à Poinçon dans la région de Châtillon-sur-Seine, l'autre dans la région de Malesherbes, ainsi que l'extension des moyens dont peut disposer la gare de Troyes.

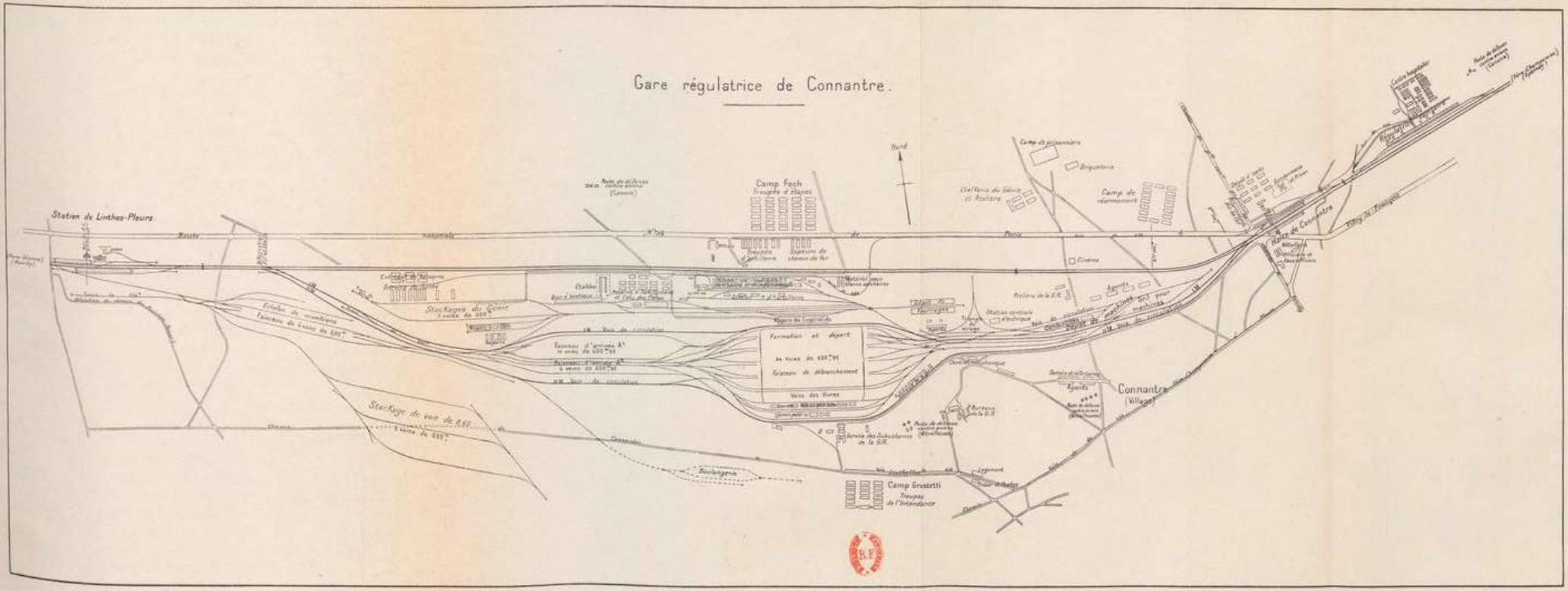
Les événements de juillet rendent ces projets inutiles, mais il faut, dans la région de Gray, envisager des améliorations pour permettre à la G. R. de faire face aux opérations qui se préparent dans la région de Nancy et au sud; les travaux sont seulement amorcés avant l'armistice.

Pendant toute l'année 1918, période de travail et de mouvements intenses, les G. R. fonctionnent dans d'excellentes conditions et répondent parfaitement aux besoins; en particulier, les effectifs à desservir par Connantre sont en moyenne de 850.000 hommes, ceux à desservir par Saint-Dizier s'élèvent à 1 million.

d) *Après l'armistice.* — Après l'armistice les G. R. restent toujours chargées du service des armées et les mouvements gardent une très réelle intensité au milieu de difficultés nouvelles de tout ordre; il faudra par la suite assurer les transports de démobilisation et de déconcentration.

Une commission de chemin de fer de campagne, dite des Ardennes, est créée pour assurer l'exploitation des lignes du réseau belge servant au ravitaillement des armées, et des lignes du réseau de l'Est de la région de Longuyon que

Gare régulatrice de Connantre.



la Compagnie ne peut encore reprendre faute de personnel; cette commission opère avec une commission régulatrice fonctionnant à Longuyon et constituant en fait un organe avancé de la G. R. de Connantre.

En même temps est créée à Strasbourg une commission de chemins de fer de campagne d'Alsace et de Lorraine, avec deux sous-commissions à Metz et à Mulhouse.

La G. R. de Saint-Dizier constitue une annexe à Metz qui deviendra le siège de la Commission régulatrice quand Saint-Dizier sera abandonné; la G. R. de Gray a une annexe à Mulhouse, la G. R. d'Is-sur-Tille est transportée à Blainville, mais, en raison des difficultés rencontrées du fait d'installations insuffisantes et pour laisser à la Compagnie la libre disposition du triage de Blainville dont elle a le plus grand besoin pour son service propre, la G. R. est bientôt transférée à Sarrebrück; on envisage le déplacement à Lumes de la G. R. de Connantre, mais il n'est pas donné suite à ce projet dont l'exécution eût été préjudiciable au service commercial.

Il ne restera donc plus sur le réseau de l'Est que les G. R. de Connantre et de Gray dont les communications avec les armées passeront :

Par Is-sur-Tille—Neufchâteau—Toul—Metz sur Coblentz pour les armées américaines et par Saint-Dizier—Toul—Longuyon—Arlon ou par Connantre—Toul—Longuyon pour les armées françaises de Belgique; on utilisera ultérieurement, lorsque la remise en état le permettra, les itinéraires Saint-Dizier—Commercy—Verdun—Conflans ou Connantre—Reims—Charleville;

Par Saint-Dizier—Toul—Metz et par Is-sur-Tille—Blainville—Sarrebrück pour les armées de Mayence;

Par Gray—Nancy—Strasbourg et ultérieurement par Gray—Belfort—Mulhouse pour les armées d'Alsace et de Lorraine.

X. — Conclusions

Les prévisions envisagées avant la guerre sur l'importance et le fonctionnement des G. R. de communication avaient manqué de bases définies et on avait adopté les résultats des études faites pour les ravitaillements et les évacuations des armées; ces études, qui n'avaient peut-être pas tenu un compte suffisant de l'expérience des guerres récentes, en particulier de la guerre russo-japonaise, avaient estimé les besoins des troupes combattantes bien au-dessous de ce qu'ils devaient être même dans les premiers jours de la campagne; si on avait pu évaluer l'importance des ravitaillements en vivres, on n'avait pas songé, pour les ravitaillements en munitions, que notre canon de 75, susceptible de tirer normalement 15 à 20 coups à la minute, devait être un gros consommateur de projectiles et que la dotation prévue aux armées ne représentait pas en moyenne plus d'un jour de feu; on n'avait pas songé davantage que les évacuations seraient susceptibles de comporter le traitement et le transport d'un nombre de blessés considérable, l'importance des G. R., déterminée d'après des données trop réduites, devait donc être trop faiblement estimée.

On avait été frappé cependant de l'étendue qu'il fallait envisager pour les installations de ces organismes qui, avec leurs 15 kilomètres de voies et leurs multiples annexes, représentaient un ensemble difficile à faire entrer dans les limites d'une gare et on avait commencé à concevoir la G. R. non pas comme un point unique, mais comme une appellation correspondant à toute une zone où se trouveraient répartis, suivant les possibilités locales, les divers services dépendant de la Commission régulatrice; cette notion n'était toutefois pas très répandue, et, dans la crainte de ne pas pouvoir assurer de façon suffisamment précise et rapide la direction d'éléments disséminés, on s'était tou-

jours efforcé d'obtenir un groupement absolu en un même point.

Des cinq G. R. du début, Reims, Châlons, Troyes, Is-sur-Tille et Gray, les trois premières paraissaient répondre aux conceptions admises; Is-sur-Tille pouvait facilement être améliorée, Gray ne présentait que des ressources modestes, mais on ne prévoyait pas dans cette région des opérations militaires importantes.

Le recul de notre ligne de bataille nous prive rapidement de Reims et de Châlons que l'on remplace par Noisy-le-Sec malgré les inconvénients qui devaient en résulter pour la régularité des mouvements dans la région parisienne et par Chaumont; à Noisy les effectifs à desservir sont et resteront peu élevés, il n'est donc nécessaire que de recourir dans une faible proportion à des annexes extérieures, mais à Chaumont l'exiguïté des ressources est telle que, dès le début, les services doivent être répartis dans de nombreuses gares.

C'est ainsi que dès la fin de 1914 s'affirme par la force des choses la notion de la G. R. englobant une zone, et lorsque, au début de 1915, la G. R. d'Is-sur-Tille est remise en fonctionnement, ce principe est appliqué d'une façon méthodique; en même temps, du fait de la stagnation des opérations, certains besoins des armées, pour les Services de l'Intendance et du Génie en particulier, augmentent dans des proportions considérables; pour d'autres, Artillerie et Service de Santé, les événements récents ont montré combien les prévisions avaient été au-dessous des réalités; il faut, pour ces deux raisons, réaliser des extensions qui vont s'imposer dès qu'on envisagera les premières offensives de septembre 1915.

Comme seule la G. R. de Troyes pouvait être dotée d'installations complémentaires paraissant suffisantes, on ne pouvait compter pour l'avenir que sur deux G. R. susceptibles de répondre à des opérations de guerre importantes, Troyes et Is-sur-Tille, et on dut envisager la création de

toutes pièces d'une G: R. nouvelle à Saint-Dizier pour remplacer celle de Chaumont; toutefois on n'envisageait encore à Saint-Dizier que l'installation des services les plus importants, des annexes devant être utilisées pour les éléments secondaires au point de vue de l'importance de leur trafic par voie ferrée.

C'est ainsi que dès les premiers mois de la guerre s'affirme une première solution, adaptation aux besoins des ressources existantes améliorées, soit au centre même de la G. R., soit dans des annexes; si pour la G. R. de Gray on s'est contenté longtemps des installations non améliorées, c'est que les mouvements y sont toujours restés de faible intensité, mais on envisageait à la fin de la guerre des extensions en prévision d'événements militaires importants.

La G. R. de Troyes va toujours rester établie suivant cette donnée, mais il n'en sera pas de même à Saint-Dizier où, avec la préoccupation de grouper le plus possible tous les services en un même point, on réalisera successivement des installations complémentaires conduisant à la suppression des annexes disséminées et l'on arrive, par additions et remaniements progressifs, à la deuxième solution qui, appliquée déjà en 1916 sur le réseau du Nord, est mise en pratique en 1917 à Connantre : construction sur un même terrain d'une gare complète conçue suivant la nature de son travail et comprenant tous les services d'une G. R.; c'est suivant ce même principe que furent réalisées les G. R. américaines d'Is-sur-Tille et de Liffol-le-Grand; la G. R. de Connantre ne sera d'ailleurs pas installée immédiatement comme elle le fut à la fin de la guerre, mais les additions apportées n'ont été que la conséquence du rattachement à la G. R. de services supplémentaires.

La situation à la fin de la guerre présente deux G. R. groupées : Connantre conçue sous cette forme de toutes pièces, Saint-Dizier arrivée progressivement à cette condition, et trois G. R. avec services dispersés mais ayant

profité d'améliorations ou d'extensions, la G. R. française d'Is-sur-Tille, Gray et la G. R. devenue éventuelle de Troyes, Noisy n'est plus qu'une annexe du Bourget.

L'évolution des G. R. s'est développée normalement; on a tout d'abord obligatoirement utilisé les installations du temps de paix, on les a adaptées et augmentées progressivement et on est arrivé à quelques organisations autonomes lorsque, les hostilités se prolongeant, il a été justifié d'entreprendre des travaux importants qui ont permis l'installation de G. R. à grand rendement, libérant les installations dont le réseau avait de plus en plus besoin pour son exploitation commerciale.

La solution de la G. R. groupée a l'avantage de faciliter le service, d'utiliser un outil conçu spécialement pour les besoins à satisfaire, d'obtenir de ce fait un rendement meilleur, de rendre au réseau les ressources qui lui sont indispensables pour le service qu'il a à assurer en dehors du service militaire; mais, au point de vue technique, la conduite d'un pareil ensemble est lourde et il y faut des hommes particulièrement exercés et d'un autre côté les incursions d'avions peuvent être plus dangereuses; en outre ces grosses installations demandent des travaux importants souvent inutilisables après la guerre, on peut donc avoir intérêt à se servir des installations existantes améliorées.

Dans tous les cas on ne peut concevoir la possibilité de constituer dès le temps de paix ces grandes gares pour les avoir à sa disposition dès le début de la guerre, tout au plus pourra-t-on conserver les organes de manœuvre, faisceaux, dépôts, etc..., créés pendant la dernière campagne si le réseau en a l'utilisation pour son trafic commercial.

Une G. R. de la fin de la guerre. — A la fin de la guerre on admet qu'une G. R. doit pouvoir former vingt-quatre trains par jour à expédier sur l'avant, les installations tech-

niques doivent donc permettre la réception des trains correspondants venus de l'arrière, la formation des trains pour les armées et la desserte des services militaires de la G. R.

Ces services demandent pour leur fonctionnement des emplacements étendus que l'on peut évaluer de la façon suivante :

a) *Intendance.* — Subsistances : une halle couverte de transbordement de 200 mètres sur 25, avec en prolongement un quai pour les manutentions de tonneaux; ces dimensions doivent être augmentées si on envisage le ravitaillement de troupes alliées; trafic variant entre 30 et 50 wagons par jour.

Essences : un quai de 50 mètres sur 25, couvert en partie, trafic variable.

Bétail : quai de déchargement de 200 mètres avec dégagement sur route, trafic un train par jour; à proximité étables et abreuvoirs pour 100 bêtes par 100.000 hommes de l'effectif, une étable pour 100 bêtes est environ de $50^m \times 12$.

Stockages de bois, houille et foin : d'importance variable mais qu'on peut installer sur des emplacements de $200^m \times 20$ pour chacun d'eux.

Réserve d'avoine : magasin sur quai de $200^m \times 10$.

Épaves : un chantier de 200 mètres sur quai surélevé, trafic journalier de 50 wagons.

Colis des corps : halle couverte de $200^m \times 20$; trafic journalier 50 wagons.

Colis postaux : baraque de $30^m \times 9$ en prolongement de la halle des colis des corps.

Réserve d'habillement : importance variable, on peut admettre 2.000 mètres carrés couverts et un hangar pour les expéditions.

Magasin de coopérative : quai en partie couvert de 5.000 mètres carrés environ; trafic journalier 20 wagons. Il faut prévoir un accès par route.

Boulangerie : des magasins pour entreposer la farine, des stockages de bois, des hangars pour les paneteries et les fours; on peut admettre pour 100.000 hommes un espace de 10.000 mètres carrés dont la moitié de surface couverte; trafic par 100.000 hommes, 20 wagons par jour en départ.

b) *Service postal.* — Le service postal comprend le bureau frontière et à proximité le contrôle postal; le bureau frontière demande un espace couvert de $50^m \times 10$, le contrôle postal un nombre variable de baraques.

c) *Génie.* — L'espace réservé au génie dépend de la nature des stockages prévus, il faut au minimum trois voies de 450 mètres distantes de 50 mètres, mais dans les cas les plus fréquents le nombre des voies sera porté à cinq; il est utile d'avoir un petit quai pour les manutentions de détail. Ce service doit disposer d'environ 2.500 mètres carrés de surface couverte.

d) *Artillerie.* — Le service de l'artillerie (armes portatives et matériel) a besoin de 200 mètres carrés couverts et deux ou trois petits quais de déchargement pour un ou deux wagons.

Le service des munitions utilise pour ses en-cas mobiles au moins six voies de longueur normale et deux voies courtes encadrant un petit quai de transbordement pour manutentions de détail; il y a lieu de prévoir, éventuellement, des stockages et ateliers de réparation pour matériel de voie de 0,60 ou de 0,40. Ces installations sont indépendantes des parcs.

e) *Service de Santé.* — La réserve de matériel sanitaire et la réserve de médicaments correspondent chacune à 2.500 mètres carrés couverts au minimum; à proximité, un quai couvert de $80^m \times 15$, une cave pour éthers de

600 mètres carrés, un local de 1.200 mètres carrés pour la réserve de masques, de désinfectant ou de matériel pour trains sanitaires; s'il est prévu des stockages de baraques spéciales, des emplacements doivent leur être attribués.

S'il est installé une régulatrice sanitaire, les installations correspondantes sont à prévoir.

f) *Gare militaire.* — La gare militaire correspond au service militaire de passage, au service des isolés et à la réception des colis individuels; le camp des militaires de passage, y compris une prison éventuelle, occupe une surface de $2^{ha}\,50^{a}$, une même surface est à attribuer au camp des isolés.

g) *Aéronautique. Aviation.* — Éventuellement, une installation d'aviation d'importance à déterminer peut être installée à la G. R.

A ces installations de service s'ajouteront les installations pour le logement des personnels correspondants s'élevant à 6.000 hommes environ non compris le personnel du chemin de fer, pour les transports intérieurs, routes et voie de 0,60, pour l'éclairage électrique, l'alimentation en eau, etc.; c'est un ensemble où il faut compter mettre en œuvre environ 75 kilomètres de voie courante afin de desservir un effectif approximatif de 1.500.000 hommes.

L'emplacement des G. R. — Le développement à envisager pour les installations de G. R. est tel que leur emplacement sera exclusivement déterminé par les possibilités locales; si on adopte la solution de la gare groupée on ne trouvera que rarement des terrains d'une étendue suffisante où les travaux ne se heurteront pas à des difficultés entraînant des délais d'exécution exagérés; dans le cas de la solution de la G. R. avec annexes, les ressources mêmes des grandes gares et de la région avoisinante dicteront le choix.

Toutefois il faut éviter de se placer à un point de transit entre deux réseaux comme l'a montré surabondamment l'exemple d'Is-sur-Tille, de même qu'il faut éviter un nœud de circulation chargé.

Il faut aussi être à une distance telle de la ligne de bataille que l'on ait toutes chances de ne pas être affecté par les reflux du front; au point de vue technique on a intérêt à se rapprocher le plus possible de la limite du réseau vers les réseaux de l'intérieur pour obtenir une exploitation plus homogène et de meilleur rendement, il suffit de disposer en arrière de la G. R. de moyens de garage permettant de se soustraire aux à-coups dus à la circulation sur les réseaux de l'intérieur; au point de vue militaire il résultera de cet éloignement du front une difficulté plus grande de liaison avec les états-majors, on pourra y remédier par la création de délégations.

Zones d'action. — Le principe admis avant la guerre était l'attribution à chaque armée d'une G. R., il en résultait que les zones d'action devaient à tout moment coïncider avec les zones dans lesquelles opéraient les armées correspondantes; ce principe ne fut pas appliqué de façon absolue quand, le nombre des armées augmentant, il ne fut pas possible de les doter chacune d'une G. R. et on vit souvent les grosses G. R. desservir jusqu'à trois et même quatre armées; d'un autre côté les possibilités techniques de circulation ne permettaient pas toujours l'existence de limites bien tranchées entre deux zones d'action contiguës et il y eut maintes fois des chevauchements; en fait on doit admettre que les zones d'action doivent être déterminées par des considérations d'ordre technique, qu'on ne doit y apporter de modifications que le plus rarement possible pour y éviter toute cause de trouble, et que par suite leurs limites peuvent ne pas coïncider exactement avec les limites des zones d'opérations des armées.

On est ainsi conduit, au point de vue militaire, à aban-

donner le principe de la G. R. propre à chaque armée et à faire de plus en plus de la Commission régulatrice un organisme soustrait à l'action des états-majors en ce qui concerne l'exécution des mouvements, il doit suffire qu'à tout moment un état-major connaisse la G. R. à laquelle il doit s'adresser pour lui faire connaître ses besoins, les approvisionnements devant être entretenus par la Direction de l'arrière à la quotité nécessaire sans qu'aucun élément de l'avant puisse s'en affirmer propriétaire; les fluctuations des batailles ont en réalité consacré ce principe lorsque à plusieurs reprises on a dû recourir à certaines G. R. mieux approvisionnées ou mieux outillées pour en aider d'autres qui ne pouvaient pas temporairement faire face aux demandes : le Service des chemins de fer n'est pas un service d'armée, il ne peut dépendre que du G. Q. G.

Les zones d'action seront fixées suivant l'importance des G. R. d'après les effectifs à desservir et d'après les opérations militaires et correspondront à des tranches dont les limites seront sensiblement orientées dans des directions perpendiculaires au front de bataille, en tenant compte de la facilité des mouvements par voie ferrée; il suffira de disposer d'un nombre restreint de G. R. à grand rendement, ce nombre sera complètement indépendant du nombre des armées.

Relations entre les commissions régulatrices et les services techniques du réseau. — L'organisation militaire mise en œuvre en 1914 prévoyait que l'exécution du service serait assurée sous la direction de la Commission de réseau par les commissions régulatrices et les sous-commissions de réseau; l'autonomie chaque jour plus grande donnée aux premières les fit échapper de façon trop complète à l'organe directeur auquel on ne faisait appel que dans les situations embarrassées et ce fut un tort très grave; quant aux secondes, elles disparurent comme éléments militaires et chaque chef de service de l'Administration centrale

continua à traiter avec ses chefs locaux sans aucun souci de l'existence, inutile au point de vue militaire, des sous-commissions dont les attributions n'avaient jamais pu être bien définies et que les commissions régulatrices ignoraient; il paraît donc que la constitution des sous-commissions ne répond pas à une nécessité et qu'il est préférable de s'en tenir aux services locaux, tels qu'ils existent en temps de paix, pour l'exploitation, la traction et la voie.

Il appartiendra à la Commission de réseau de saisir les commissions régulatrices, soit pour étude, soit pour exécution, de tout ce qui touche au service militaire ou peut influer sur les mouvements militaires, et aux commissions régulatrices d'avoir recours aux organes locaux de la Compagnie pour trouver les ressources de détail dont elles peuvent avoir besoin sans qu'il soit nécessaire de demander l'intervention de la Commission de réseau.

Délégations et régulatrices de mouvement. — L'éloignement de la G. R. du front de bataille rend difficile la surveillance des mouvements dans la zone des débarquements ou déchargements et il est nécessaire, dans certains cas, de créer un organe en contact plus direct avec les états-majors.

On a, à plusieurs reprises, institué des commissions régulatrices spéciales et temporaires appelées régulatrices de mouvement; ce fut une mauvaise solution car c'était répartir entre deux autorités un service qui ne peut fonctionner que s'il y a coordination absolue dans toute la zone d'action; en outre, les armées, habituées à traiter toutes les questions de chemin de fer avec la G. R. de communication, étaient désorientées.

La création d'une régulatrice de mouvement possédant un personnel important de surveillance et d'exécution et des moyens de garage était bonne, mais ce ne devait être qu'une délégation de la G. R. mère; les délégations doivent

d'ailleurs exister en tout temps et il suffit de faire varier leur importance suivant les événements, la Commission régulatrice a ainsi à sa disposition des éléments avancés qui peuvent régler sur place de multiples questions de détail.

Contrairement même à ce qu'on a pensé au cours de la guerre, la place du commissaire régulateur peut parfois être pour un temps au siège de l'une de ces délégations, lorsque l'importance et la rapidité des décisions à prendre nécessitent une compétence et une autorité que le délégué ne peut posséder; la place du chef est toujours à l'endroit où sa présence est le plus nécessaire, et, dans les périodes de crise, à l'endroit même où naissent et se développent les difficultés.

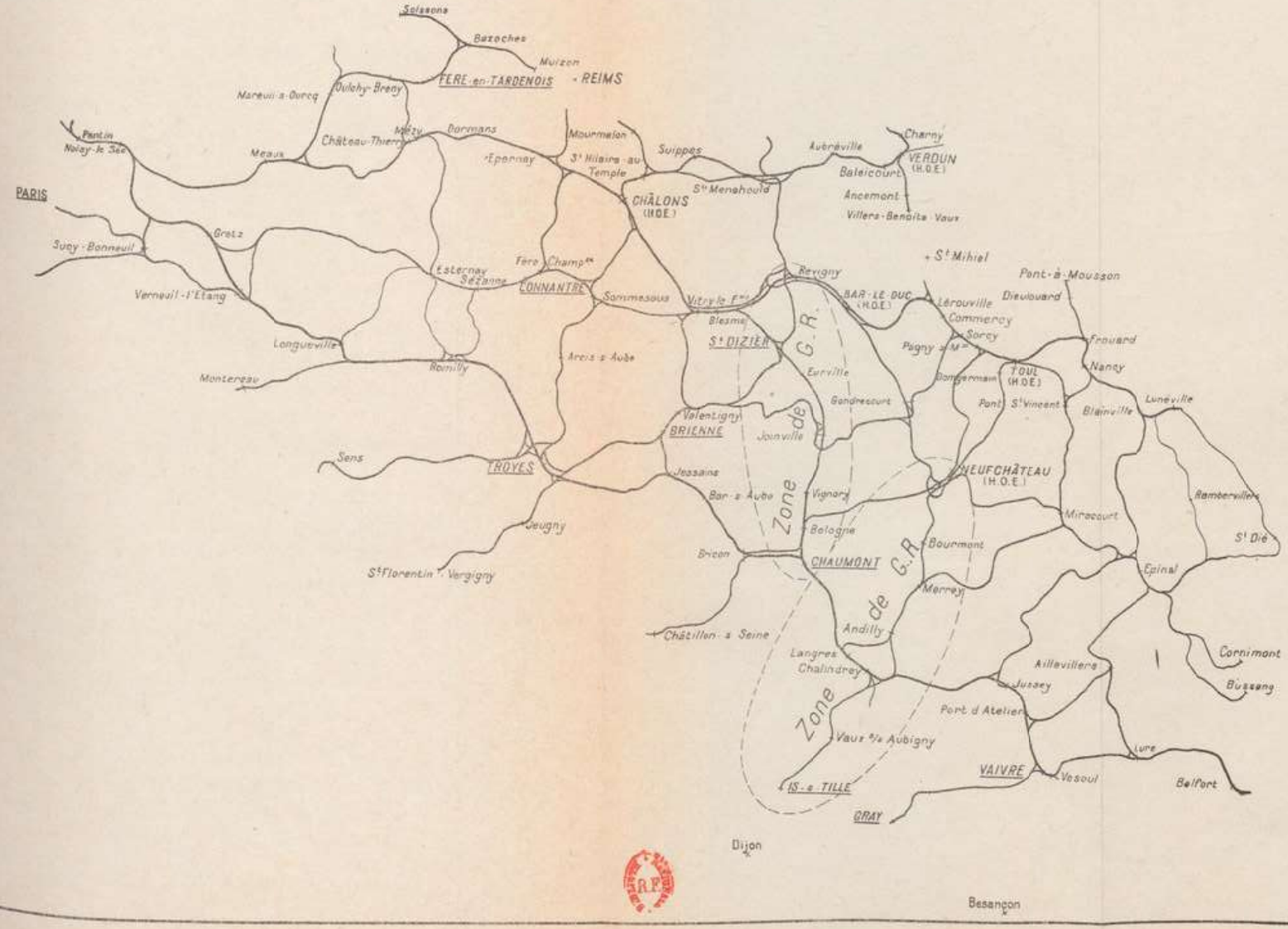
Commissions de gare. — Les organes locaux d'exécution sont les commissions de gare, composées d'un membre militaire et du chef de gare; les disponibilités en personnel officiers ne permettent pas de mettre un membre militaire dans tous les points où sa présence serait théoriquement nécessaire, le chef de gare seul peut souvent suffire à la tâche et on doit se contenter de mettre des officiers dans les gares importantes.

Néanmoins l'importance des gares étant variable dans une même période d'opérations actives, la délégation doit posséder une réserve de personnel militaire qui exercera une surveillance intermittente ou qui constituera des commissions de gare temporaires; il suffira que la Commission de réseau ait élaboré une consigne générale tenue à jour et spécifiant les instructions d'ensemble à suivre.

Organisation intérieure des G. R. — L'organisation intérieure des G. R. dépend essentiellement des conditions locales et du tempérament du chef. On peut néanmoins poser en principe que cette organisation doit être orientée vers l'exécution dans les périodes actives : les liaisons

Carte du Réseau de l'Est.

Gares régulatrices et Ravitaillements.



entre les divers organes, et notamment entre les services militaires et le service technique, doivent être constantes et rapides, les décisions doivent être prises dans le plus bref délai possible.

Le fonctionnement d'une G. R. en période calme est facile; en période active, il présente des difficultés nombreuses, il demande une souplesse toute particulière et une préparation complète et raisonnée.

CHAPITRE II

Ravitaillements

I. — Principes généraux

Les ravitaillements comprennent l'apport aux armées de tout ce qui leur est nécessaire pour vivre et pour combattre; ils font face à des besoins quotidiens, vivres pour les hommes et les chevaux, approvisionnements divers pour l'entretien du matériel et la consommation courante, et à des besoins éventuels, munitions pour les batailles, matériel du génie; les besoins quotidiens ne sont fonction que des effectifs, les besoins éventuels dépendent des événements de guerre.

Il est prévu en 1914 que tous les approvisionnements seront fournis par des établissements de l'intérieur appelés stations-magasins (S. M.) qui s'alimentent suivant un plan de ravitaillement dans la région avoisinante par l'exploitation des ressources locales ou par envois des usines productrices; ces S. M., dont l'importance est caractérisée par un chiffre d'effectifs à desservir, sont groupées pour constituer des ensembles affectés chacun à une armée et par conséquent à une G. R.; celle-ci reçoit ses approvisionnements du groupe qui lui est attribué, suivant ses demandes et dans les conditions de temps qu'elle détermine.

Elle reçoit chaque jour des trains composés par nature de denrées, trains de pain, trains de foin, etc..., elle les remanie pour en faire des trains correspondant aux demandes des unités et répondant aux besoins manifestés la

veille et les expédie sur les gares de ravitaillement; chaque unité, division ou corps d'armée, trouve dans son train tout ce qu'elle a demandé : vivres pour les hommes et les chevaux, matériel de remplacement d'artillerie, médicaments et matériel sanitaire, etc...

Chaque G. R. est reliée au groupe des S. M. qui la dessert par une ligne ramifiée à l'origine en plusieurs tronçons la reliant à chacune des S. M.; cette ligne dite de communication se prolonge de la G. R. vers le front pour desservir par des sections divergentes les divers points de déchargement; la G. R. ne possède qu'une quantité restreinte d'approvisionnements destinés à pourvoir à des besoins urgents avant l'arrivée des trains des S. M. ou à donner satisfaction aux demandes quotidiennes dans le cas d'irrégularité dans les arrivages de l'intérieur.

En ce qui concerne les ravitaillements éventuels qui visent surtout les munitions et quelques denrées qu'on ne peut parfois trouver sur place, la G. R. possède de ces approvisionnements une avance qu'elle envoie aux armées sur leur demande et qu'elle remplace par des apports spéciaux des S. M. en supplément des apports journaliers.

Cette organisation était simple et souple, elle dut pourtant évoluer de façon sensible au cours de la guerre, parce que, en prévision d'une guerre de courte durée, on n'avait pas envisagé des besoins qui se manifestèrent successivement, de même qu'on n'avait pas prévu dans bien des cas des consommations aussi importantes que celles qui furent constatées dès le début.

II. — Vivres et approvisionnements divers

Les ravitaillements pendant la première période. — Un train de vivres pour un corps d'armée comprend au début environ :

8 wagons	de pain	22 wagons de vivres
2 —	de petits vivres	
12 —	d'avoine	
1 wagon pour le service de la Poste		
4 wagons de personnel et d'évacuation		
1 wagon de colis des corps		
2 fourgons		
Au total. 30 wagons		

C'est approximativement 50 wagons pour 100.000 hommes.

Le foin, la viande fraîche que l'on compte trouver sur place, font l'objet de ravitaillements éventuels.

Jusqu'après la bataille de la Marne le service fonctionne suivant les prévisions du temps de paix mais les détails, trop étroitement envisagés, conduisent à des difficultés d'exécution considérables.

C'est l'observation trop stricte des chiffres d'effectifs à une unité près, la spécialisation *a priori* des voies dans les G. R., le retour en trop grande quantité de wagons contenant des vivres dont on n'a pas pris livraison qui, avec la nécessité de compléter les trains au dernier moment en des points différents de leur lieu de formation, conduisent à une complexité et à une quantité de mouvements incompatibles avec les courts délais dont on dispose.

Il manque une discipline que personne n'est en mesure d'imposer parce que le service est nouveau et parce qu'on n'a pas toujours en vue le principe de collaboration de l'élément militaire et de l'élément technique; d'une part, c'est le commissaire régulateur qui donne des ordres sans être toujours suffisamment éclairé sur l'adaptation des moyens aux besoins, d'autre part, et à l'inverse, il laisse l'entente se réaliser entre les organes locaux de la G. R. et son influence ne se fait pas sentir quand il se produit des conflits nés de la mise en présence d'intérêts contradictoires.

Néanmoins les demandes sont toujours satisfaites en

temps opportun, mais c'est au prix d'efforts qu'on aurait pu éviter par une meilleure régularité de l'ensemble.

On peut compter sur le réseau une moyenne journalière de quarante trains de R. Q.

Dans la période de stabilisation qui suit la bataille de la Marne aucune modification n'est apportée aux principes qui régissent les ravitaillements et pourtant les conditions sont devenues différentes, des besoins nouveaux ont surgi.

Indépendamment de ce qu'il faut préparer une campagne d'hiver et qu'il faut nourrir mieux le troupier, il s'affirme que l'exploitation des ressources locales dans la zone des armées est impossible notamment du fait que les troupes sont en perpétuel déplacement; les ravitaillements éventuels de vivres devraient être traités comme les ravitaillements quotidiens et pourtant ils resteront soumis aux mêmes règles que par le passé; ce ne sera que bien plus tard, à la fin de 1915, que, par entente entre les G. R. et les armées, on supprimera la complication des demandes spéciales qui les visent; le commandement n'a pas cru devoir donner à ce sujet des instructions qui eussent établi des règles uniformes dont on avait le plus grand besoin, en raison des changements constants qui se produisaient dans la composition des armées où les unités suivaient pour leurs ravitaillements des procédés différents.

Dans les G. R. les opérations de détail augmentent d'importance, les mouvements intérieurs s'accroissent en conséquence, il n'y a aucune contre-partie au supplément de tonnage et à la complexité des opérations qui en résultent; en même temps le retour des denrées dont on n'a pas pris livraison se chiffre par des quantités de plus en plus considérables.

On ne profite même pas de ce que, l'idée de manœuvre étant momentanément abandonnée, on pourrait avoir recours à des magasins emplis par des apports de la G. R. et vidés par les corps, sans qu'il y ait concordance entre

les horaires des trains et ceux des convois, concordance qui gêne à la fois le chemin de fer et les troupes.

Tout ce qu'on peut faire, c'est de régulariser les horaires et de constituer des trains distributeurs, mais un train, même s'il n'a qu'une destination unique, reste composé de plusieurs rames parce que chaque officier d'approvisionnement veut avoir sa part toute faite par la G. R.; ces rames correspondent d'ailleurs à des effectifs précis mais faux parce qu'ils correspondent à une situation vieille déjà de plusieurs jours, et de toutes ces anomalies résultent sans utilité des complications, des pertes de temps, des manœuvres supplémentaires, une augmentation de la durée de rotation des wagons qui devraient pouvoir être réutilisés dès leur départ de la gare de ravitaillement.

Pour la composition des trains de R. Q., comme pour la détermination de l'importance des envois, comme pour la régularisation des envois éventuels, c'est toujours la carence du Commandement; les événements seuls et quelques bonnes volontés se chargeront de mettre au point cette organisation, mais on aura perdu beaucoup de temps, subi bien des difficultés, travaillé en pure perte et privé le pays d'un matériel de transport dont on était pauvre et qui eût rendu de meilleurs services.

La fixité du front aurait dû entraîner la fixité des points de déchargement et des itinéraires et par périodes même la fixité des effectifs, mais on ne tient compte, car il le faut bien, que de l'accroissement des besoins, alimentation meilleure et plus complète, habillement chaud pour l'hiver, installations moins rudimentaires pour les troupes, moyens de chauffage, etc... et en mai 1915 on constate que le ravitaillement quotidien demande 85 wagons pour 100.000 hommes au lieu des 50 du début. Les installations des G. R. doivent s'accroître, le nombre des trains de R. Q. est passé de 1.100 en octobre 1914 à 2.300 en mai 1915 et cette progression se poursuivra encore, on atteint

3.000 en septembre de la même année avec un chiffre de 110 wagons journaliers par 100.000 hommes.

Le Service du chemin de fer fait face à ce trafic sans difficulté en l'absence d'événements militaires importants susceptibles de troubler ses opérations, le moment n'est pas encore venu où s'imposeront des méthodes nouvelles; la période que l'on traverse est propice aux discussions de pointes d'aiguilles contre lesquelles on ne peut réagir que difficilement; on peut en donner un exemple entre beaucoup d'autres en citant la demande formulée par le Service de l'Intendance qui veut, pour les besoins de sa comptabilité, que tous les wagons soient pesés à l'arrivée à la G. R., il s'agit de savoir qui paiera les différences de poids de la S. M. ou de la G. R., ce seraient là une complication de manœuvres et une perte de temps inadmissibles pour un profit que les comptables sont seuls capables de discerner; les événements ne poussent certainement pas aux conceptions larges et souples.

Les ravitaillements en Woëvre en mars-avril 1915. — Il faut néanmoins mentionner les mesures prises pour les ravitaillements pendant les opérations de Woëvre de mars-avril 1915, sur l'initiative de la Commission régulatrice d'Is-sur-Tille et en plein accord avec les armées.

Les règles édictées avant la guerre, maintenues parce qu'elles correspondaient au travail minimum des services locaux de l'Intendance, avaient pour conséquence la constitution d'un train maximum sous forme d'un magasin roulant apportant tout ce dont on pouvait avoir besoin; à la réception du train on y puisait ce qui était nécessaire ou ce qui pouvait plaire ce jour-là aux officiers d'approvisionnement et, le marché terminé, le magasin ambulant retournait à l'arrière, sans souci des frais occasionnés par ces transports inutiles, ni des détériorations que pouvaient subir les denrées périssables, sans souci non plus du travail supplémentaire imposé à la G. R., du moment qu'on

admettait sans restriction cet axiome que l'arrière est au service de l'avant; il aurait fallu ajouter d'ailleurs « dans toutes ses fantaisies ».

La question s'est compliquée encore quand il s'est agi de vivres remboursables qu'on avait la prétention de prendre ou de refuser malgré les états de prévision fournis, sous prétexte qu'on payait et que de ce fait on pouvait aller acheter à la ville voisine si les denrées du train-magasin n'avaient pas un aspect suffisamment engageant, ou bien ne comprenaient que des choux alors qu'on voulait des navets.

Ce n'est pas tout et les périodes de stationnement laissant des loisirs, on s'est noyé dans le détail des centimes pour une organisation qui expédie chaque jour 500.000 à 700.000 francs de marchandises; les denrées reçues ont été pesées à l'arrivée au kilogramme ou au gramme près comme chez l'épicier et les contestations se sont élevées nombreuses en même temps que ces vérifications de détail conduisaient à des manipulations et des opérations exagérées; il est certain que ces vérifications sont nécessaires, encore faut-il qu'elles ne dépassent pas des limites raisonnables.

Dans ces conditions il était bon de trouver un procédé diminuant les charges de l'État au point de vue des transports et n'augmentant pas au delà des limites possibles le travail imposé aux G. R., tout en sauvegardant les droits et les intérêts des parties prenantes.

Ce mode d'opérations déterminé pour les périodes de fixité devait en outre sans à-coups et avec quelques modifications de détail s'adapter à toutes les circonstances de guerre pendant les périodes d'action.

On avait d'abord pensé à la G. R. d'Is-sur-Tille à former des rames types correspondant pour les denrées principales à l'effectif d'une division, il suffisait d'y adjoindre à la dernière heure les appoints correspondant aux majorations d'effectif signalées et aux demandes éventuelles;

malheureusement cette idée ne put être suivie d'exécution en raison des différences notables existant entre les effectifs des divisions et des différences mêmes existant dans la nature des denrées à envoyer à l'une ou à l'autre de ces unités.

On fut donc obligé de revenir au procédé premier, mais avec des améliorations résultant de certaines directives :

Suppression absolue des retours sur l'arrière;

Sauf circonstances exceptionnelles suppression des ravitaillements éventuels;

Diminution au minimum possible des appoints;

Formation des rames en prélevant les wagons sur les voies dans leur ordre successif;

Envoi à la G. R. des indications relatives aux effectifs avant le commencement des opérations de chargement des wagons;

Constitution à la G. R. d'un approvisionnement d'avance réduit au minimum.

Pour les retours de l'avant, leur importance décroît de 20 % à 2 ou 3 %, les reliquats dont les corps ne peuvent pas prendre livraison restent sur place et sont distribués le lendemain, les envois sont diminués en conséquence.

Les ravitaillements éventuels portent sur deux catégories de denrées, les unes qui sont entrées dans la consommation courante, les autres correspondant à des besoins irréguliers (comme l'essence) mais dont on peut prévoir l'importance par période : les premiers entrent dans le ravitaillement quotidien, les seconds font l'objet de ravitaillements périodiques; néanmoins pendant les périodes très actives on doit revenir au moins en partie à la conception première des éventuels. Les appoints peuvent être supprimés pour certaines denrées telles que le pain par exemple en ne prenant que des wagons complets et en tenant compte le lendemain de ce qu'on a envoyé la veille en plus ou en moins.

Le ravitaillement se trouve ainsi basé sur la conception

du train minimum, conception exactement contraire à celle du train maximum encore adoptée; le train minimum est dès lors un train tel que son contenu correspond au minimum des besoins à satisfaire, quelles que soient les circonstances ou l'absence obligée de précision dans les prévisions; les suppléments nécessaires au moment de l'arrivée pour correspondre aux besoins réels sont prélevés sur les avances portées par les convois ou les trains régimentaires; ces prélèvements sont remplacés par des envois éventuels et autant que possible périodiques.

Ce n'est qu'à la fin de 1915 que la Direction de l'arrière donne des ordres pour la suppression des retours de l'avant; on ne verra plus revenir que des récipients vides qui d'ailleurs représentent un encombrement assez important et donnent lieu à un triage et à des réexpéditions compliquées, les récipients devant être obligatoirement renvoyés aux établissements qui les ont fournis; un tonneau de la S. M. de Sens par exemple n'est pas semblable à un tonneau de même contenance de la S. M. de Montereau, il y a là sans doute une nécessité de comptabilité, c'est dans tous les cas une gêne considérable.

La situation en 1916. — En même temps que les ravitaillements ont augmenté en quantité, puisqu'ils demandent par mois 2.800 trains à la fin de 1915 et au début de 1916, ils portent sur un nombre toujours plus considérable de denrées ou d'approvisionnements et il en résulte une conséquence importante au point de vue du principe même de l'organisation; les S. M. ne peuvent plus être les seuls centres fournisseurs de l'intérieur et la ligne de communication disparaît pour faire place à un réseau de communication aboutissant à la G. R. pour y conduire des trains ou des wagons venant des centres épars de rassemblement ou de production; la G. R. ne reçoit pas seulement des trains militaires constitués sur sa demande, mais de nombreux wagons incorporés dans les trains de service com-

mercial et qu'il faut trier; le chiffre des wagons militaires compris dans les trains commerciaux atteindra vite 30 % du chiffre total des wagons de ces trains.

Dans ces conditions les apports à la G. R. ne peuvent plus se faire avec la régularité primitivement réalisée, les difficultés que les réseaux de l'intérieur ont à surmonter, la pénurie de wagons dont on souffre, ne permettent plus le réapprovisionnement certain, en temps opportun, des G. R. et l'on est conduit progressivement à établir dans la zone des armées des dépôts à la disposition de la Direction de l'arrière constituant des réserves où l'on puisera dans les cas d'insuffisance des envois de l'arrière; c'est ainsi que l'on créera des dépôts de foin, de paille, d'avoine, de combustibles, d'effets d'habillement, de baraques, etc...; à La Chapelle-Saint-Luc, près de Troyes, on crée un centre de fabrication de pain qui, avec les ressources déjà existant à Troyes, fournit journellement 220.000 rations et peut atteindre le chiffre de 400.000.

L'exploitation des ressources locales devient une règle dans la zone des armées, dans le but de diminuer les apports de l'arrière, il en résulte un mouvement important de wagons isolés; il faut compter par jour 8 wagons par 100.000 hommes d'effectif.

Dans la zone de l'avant la fixité du front a eu pour conséquence l'augmentation irraisonnée du nombre des gares de ravitaillement, car chaque unité, si petite soit-elle, veut être servie dans la gare la plus proche de sa zone de stationnement; la préparation de l'offensive de 1915 a vu adopter une mesure judicieuse, la constitution, le plus près possible de la ligne de bataille, de dépôts de denrées telles que le foin ou la paille sur lesquelles les troupes vivront pendant la période d'action, les transports de ravitaillement seront diminués d'autant sur des lignes surchargées par d'autres mouvements; c'est la première application du principe des magasins de l'avant.

Ces magasins ou dépôts vont se développer, sans être

toutefois explicitement autorisés, lorsque la Direction de l'arrière aura interdit les retours de denrées sur la G. R.; le chemin de fer et l'intérêt général y gagnent de récupérer plus rapidement les wagons et de diminuer le nombre des mouvements parasitaires ou des manœuvres inutiles.

Le nombre des wagons mis en mouvement a augmenté, on a pu cependant diminuer le nombre des trains en acceptant des trains plus longs; on s'est affranchi de la règle admise au début de la guerre et qui limitait à 550 tonnes le poids des trains militaires, règle qu'on avait d'ailleurs maintes fois violée pour les transports de troupes; cette restriction supprimée seulement en octobre 1916, mais que certaines G. R. ne respectaient plus depuis longtemps, présentait le très grave inconvénient de ne pas utiliser les moyens de traction avec tout leur rendement et d'augmenter inutilement les consommations de combustible en même temps que la charge des lignes; on peut admettre que la capacité des trains de ravitaillement est augmentée de 60 % environ et en 1916 on n'a plus guère que 2.500 à 2.600 trains de R. Q. par mois, sauf de mars à mai où on atteint les chiffres de 3.000 et 3.200 en raison des opérations de Verdun.

Pendant les opérations de Verdun. — Au début des opérations de Verdun la période est trop critique et les unités nouvelles sont trop nombreuses pour qu'il soit possible d'imposer une discipline quelconque au sujet des ravitaillements, on doit subir la conséquence de l'absence complète d'instructions générales qui auraient pu apporter un peu d'uniformité dans les diverses armées pour la conduite à tenir, notamment en période d'opérations intensives; chaque unité opère suivant sa méthode et le chemin de fer ne peut que subir, ce n'est pas le moment de discuter, il faut servir chacun comme il le veut et où il le veut.

Il est certain que le soldat qui se bat dans les conditions pénibles de Verdun a droit à toutes les prévenances et à

tous les égards, mais il est tout aussi certain qu'il ne profite pas de cette situation qui veut des gares de ravitaillement toujours plus nombreuses, ou des demandes exagérées, n'ayant comme résultat que de multiplier les retours sur l'arrière et les demandes de la dernière heure motivés, les uns comme les autres, par des absences de prévision; il ne peut que souffrir de l'encombrement résultant de cet état de choses susceptible seulement de le priver momentanément du nécessaire; c'est précisément parce qu'on veut tout lui donner qu'il faudrait de l'ordre et des prévisions.

En présence de l'impossibilité d'assurer des ravitaillements réguliers par la ligne de Sainte-Menehould à Verdun, le réseau meusien doit être utilisé avec son plein rendement et 6 trains sont acheminés, 4 sur Bar-le-Duc, 2 sur Revigny, pour être transbordés sur 17 trains meusiens.

Les conditions de transport sur ce réseau à voie de 1 mètre avaient été établies pour une exploitation intense en supposant que le matériel serait utilisé au maximum; il fallait donc faire exécuter les transbordements sans interruption et avec rapidité, il fallait respecter les horaires avec soin, d'autant plus qu'il s'agissait de mouvements sur voie unique, il fallait enfin faire assurer des déchargements immédiats car le parc roulant était limité.

Dans les premiers jours ces desiderata ne sont pas atteints; le personnel nécessaire aux transbordements est insuffisant et n'a pu encore être renforcé; l'état du réseau meusien en pleine transformation ne permet pas une exploitation régulière dont l'intensité brusquement accrue a surpris le personnel; les déchargements ne se font pas assez rapidement, car les trains étant désheurés, les convois qui doivent prendre livraison se mêlent dans les gares, ou s'en vont après avoir attendu vainement, et personne n'est plus là quand le train arrive; les gares trop exiguës sont embouteillées, des lignes téléphoniques sont coupées, des gares sont occupées par des troupes sans souci de l'ex-

ploitation, des tamponnements se produisent aux passages à niveau, la situation est devenue rapidement critique.

Le personnel d'exécution est renforcé et on met cet ensemble sous l'autorité d'un officier, le commandant Fischer, commissaire régulateur adjoint à Is-sur-Tille, où depuis quatorze mois il s'est familiarisé avec les méthodes d'exploitation du réseau meusien; nous trouvons là en partie comme cause de ce désordre le changement du 1er février dans les zones d'action des G. R., le personnel de Saint-Dizier, pour si entraîné qu'il fût, n'avait pas encore eu le temps de s'adapter au milieu, il fallait cependant trouver des solutions rapides.

Pour les transbordements, ce n'est qu'une question de renforcement de personnel de manutention, et il suffit d'assurer les déchargements à l'arrivée pour libérer le matériel et assurer en même temps la régularité dans les horaires; il est donc décidé de supprimer le contact direct entre les trains et les troupes et de constituer des magasins de gare où les trains, déchargés par un personnel spécial, se videront dès leur arrivée et où les convois se chargeront à des heures quelconques sans souci des horaires du chemin de fer; avec un approvisionnement d'avance de un jour ou un demi-jour de vivres, l'organisation est susceptible de répondre à toutes les situations.

Ces dispositions ont en outre une conséquence heureuse en ce qui concerne la constitution des trains de R. Q. : il devient inutile en effet que chacun de ces trains comporte exactement la quantité et la nature des denrées demandées par une unité destinataire, il suffit que chaque magasin soit approvisionné chaque jour de la totalité des vivres à livrer; on peut donc former des « rames types » correspondant à un nombre fixe de rations d'hommes et de chevaux, et chaque gare recevra quotidiennement le nombre de rames nécessaires à l'effectif desservi par son magasin; la composition de la rame type est d'ailleurs susceptible de subir quelques modifications relatives

à la proportion entre le nombre de rations d'hommes et le nombre de rations de chevaux, elle peut en outre être accrue suivant les capacités des rames meusiennes pour tenir compte de la mise en service successive d'un certain nombre d'améliorations en cours.

La G. R. de Saint-Dizier n'avait donc plus qu'à former et à expédier chaque jour le nombre de rames types qui lui était demandé, ces rames étant groupées par trois ou quatre pour constituer un train; les heures d'arrivée en sont réglées à Revigny et à Bar-le-Duc pour assurer la continuité du transbordement qui se poursuit nuit et jour, de même que les trains meusiens emportant chacun une rame type circulent et se déchargent d'une façon continue.

Ce procédé un peu rigide ne permettait pas des additions ou suppressions de certaines denrées pour tenir compte des livraisons variables des magasins, il était donc nécessaire de compléter l'envoi des rames types par l'envoi de rames spéciales constituées suivant des demandes spéciales; nous retrouvons là le principe du train minimum complété par trains éventuels appliqué au début de 1915 par la G. R. d'Is-sur-Tille, principe que le commandant Fischer avait intelligemment adapté au cas particulier de Verdun, mais que le Commandement n'avait jamais encore accepté.

Ce système est mis en pratique à partir du 3 mars; jusqu'au 11 mars, date de l'achèvement de la réfection du tronçon de ligne partant de Revigny, les difficultés sont sérieuses, les gares n'ont pas les voies de déchargement suffisantes, le retour du matériel vide est ralenti par suite de l'insuffisance des croisements, on ne peut faire circuler sur certaines sections que des demi-rames types; le nombre des rations transportées par jour a oscillé de 218.000 à 240.000 avec 80.000 à 90.000 rations de chevaux pour 18 à 21 rames.

Du 12 au 14 on peut prendre des rames types complètes et on atteint 273.000 hommes et 105.000 chevaux.

L'amélioration se poursuit du 15 au 22 mars, le rendement du transbordement de Revigny est augmenté et le nombre des trains peut être porté à 26 pour 299.000 hommes et 135.000 chevaux.

A partir du 23 mars certains travaux d'amélioration ont été terminés, le personnel est plus entraîné, on peut remplacer l'horaire à 36 marches journalières par un horaire à 48 et on peut en outre augmenter la composition de la rame type; l'exploitation correspond alors à 24 rames pour 300.000 hommes et 120.000 chevaux et un supplément de 20.000 rations de foin.

Ce rendement obtenu en avril permet de donner au système plus de souplesse et il est possible de modifier au gré des demandes la composition de certaines rames destinées à quelques gares déterminées, la charge des trains est complétée par des wagons de marchandises diverses, ravitaillements éventuels ou denrées d'ordinaire et légumes frais dont l'envoi devient quotidien.

En plus des trains de vivres il est expédié sur le réseau meusien des trains spéciaux (80 par mois) de pierres pour l'entretien de la route de Bar-le-Duc à Verdun.

Le chemin de fer a donc largement contribué aux opérations de ravitaillement dans la région de Verdun en 1916 et l'importance des tonnages transportés prouve sans conteste que les camions qui ont joué leur rôle eussent été parfaitement incapables d'assurer seuls le service.

L'offensive de l'Aisne en 1917. — La préparation de l'offensive de l'Aisne en 1917 est basée pour ce qui concerne les services de l'arrière sur l'instruction de la Direction de l'arrière du 12 octobre 1916 relative à l'organisation générale des communications en vue d'une action offensive.

Cette instruction préconise une mise au point et un développement plus complet des organes de communica-

tion et de ravitaillement, en raison de l'agglomération considérable des troupes qu'il faut prévoir sur un espace relativement restreint, et comme conséquence de l'accroissement continu des ravitaillements de toute nature.

Elle crée les annexes de G. R. ou « régulatrices de mouvement » et des gares de ravitaillement qui doivent comporter :

Un chantier de ravitaillement;

Un hôpital d'évacuation avec voies spéciales;

Des stockages d'approvisionnements divers (intendance, artillerie, génie);

Des chantiers de transbordement sur voie de 0,60, de débarquement en vue du rechargement sur convois, de déchargement pour constitution des divers stockages avec voies spéciales pour l'artillerie, le génie, les matériaux d'empierrement.

Chaque gare doit pouvoir être desservie par voitures automobiles et devenir l'origine d'une antenne de voie de 0,60.

La nomenclature seule des moyens dont doit disposer une gare de ravitaillement montre l'importance d'un ensemble qui comprend à la fois des installations de chemin de fer et des magasins ou stockages divers; réunir ainsi des organes dont l'utilisation et le fonctionnement sont très différents conduit à construire des voies spéciales pour chaque service; on devra donc avoir : des voies de transbordement sur voie de 0,60 pouvant servir à la fois de voies de déchargement sur convois, des voies pour l'intendance, pour le génie, pour l'artillerie, pour le macadam et pour l'hôpital.

Ce seront six raccordements particuliers dont plusieurs comprendront plusieurs voies, notamment celui de l'artillerie, car la spécialisation se poursuivra encore et on aura des voies d'artillerie de campagne, d'artillerie lourde, d'artillerie de tranchée, d'artillerie sur voie ferrée; chaque

service ou sous-service est propriétaire de son terrain desservi par sa voie ou par ses voies.

C'est là une organisation de gens riches, et pourtant, à la fin de 1916, la guerre dure depuis deux ans et demi et nous commençons à manquer de matériel et de main-d'œuvre; l'instruction au sujet de la voie de 0,60 précise que « toute spécialisation aboutirait à une mauvaise utilisation et à un gaspillage de personnel et de matériel ». Pourquoi ce principe excellent n'est-il pas applicable à la voie normale? Les gares de ravitaillement conçues suivant les données de l'instruction sont d'une desserte difficile, elles nécessitent un personnel très nombreux, un matériel, machines et wagons, considérable, les voies particulières sont des tombeaux de wagons; leur construction demande beaucoup de temps et beaucoup de moyens, leur rendement est mauvais, car chaque chantier doit être outillé pour le maximum de ses besoins alors que ce maximum n'est pas atteint en même temps par tous les services; c'est ainsi que, dans la préparation, les gros apports de matériel du génie ou de macadam précèdent les arrivages importants de vivres et de munitions, tandis que, pendant les opérations, on a surtout des transports de munitions et des transports d'évacuation.

En fait cette conception de la gare de ravitaillement est une erreur, car une gare, même militaire, ne saurait être organisée autrement qu'elle ne l'est pour le service commercial; une gare est un point où se chargent ou se déchargent des wagons sans souci de la nature du chargement et de ce point partent des services de camionnage qui desservent les intéressés; les installations du génie, de l'artillerie, etc... doivent dès lors être réparties autour de la gare, suivant les nécessités de leur exploitation propre, la liaison se faisant avec des voies de 0,60 ou des camions automobiles. Il suffit alors que l'ensemble des installations d'une zone et plus particulièrement d'une armée réponde au maximum de l'ensemble des besoins envisagés au jour le plus

chargé, sans qu'il soit nécessaire que chaque service soit doté spécialement des installations de chemin de fer correspondant à ses besoins maximum propres.

La gare de ravitaillement ne doit comprendre ainsi que que'ques voies de garage pour les trains en attente et des voies de ravitaillement en nombre variable permettant d'un côté le déchargement sur voitures, de l'autre le transbordement sur voie de 0,60; trois chantiers au maximum et deux voies d'attente suffiront pourvu que les déchargements soient organisés avec une main-d'œuvre non spécialisée par service.

Les conditions particulièrement délicates des évacuations peuvent autoriser la construction de voies spécialisées desservant les hôpitaux.

En raison de l'ampleur des opérations prévues il est reconnu que les principes du ravitaillement admis pendant les périodes de repos ne peuvent être appliqués, il faut diminuer le travail de détail et en particulier grouper les gares de ravitaillement soit dans l'espace soit dans le temps, les unités de faible effectif devenant négligeables et devant « pour se faire considérer » se grouper pour présenter un ensemble suffisamment imposant.

Donc en premier lieu deux ordres d'idées :

1° Formation des trains suffisamment à l'avance pour que le travail technique se poursuive sans heurt suivant une méthode régulière qui est chaque jour la même et qui permet une répartition équitable des efforts sur les vingt-quatre heures;

2° Diminution du nombre des rames à former et constitution de gros trains ne comportant si possible qu'une rame unique pour une destination unique.

Ces principes conduisent à la constitution de magasins dans les gares, mesure qui, ainsi qu'on a pu le voir pour Verdun, conduit heureusement à l'indépendance des horaires des trains vis-à-vis des horaires des convois desti-

nataires, mais on ne peut l'appliquer d'une façon absolue car il faut tenir compte des possibilités de réception offertes par les magasins de gare et des limites d'emploi des moyens de transport que possèdent les troupes; d'autre part la formation continue des trains qui a comme corollaire leur départ successif échelonné sur les vingt-quatre heures, conduit à des sujétions techniques qu'il ne faut pas négliger.

On peut admettre enfin que les stations magasins peuvent former certains trains passant à la G. R. sans rompre charge.

L'écueil de toutes les combinaisons est la variation des effectifs et pour la détermination de l'importance de la rame type on peut admettre la rame de division et dans quelques cas la rame de corps d'armée; enfin il faut conserver la possibilité d'avoir recours aux ravitaillements éventuels, notamment dans le cas de déplacements de troupes.

En février on arrive à ne ravitailler que dans vingt à vingt-deux gares dont treize quotidiennement, les autres gares ne recevant de trains que tous les deux ou quatre jours; on réalise une économie de wagons très notable.

Parmi les ravitaillements divers on peut citer le service postal qui a expédié mensuellement en mars et avril 48.000 sacs postaux sur l'avant et qui a reçu du front de l'Aisne journellement 600.000 correspondances vers l'intérieur, dont 200.000 à trier individuellement; les colis des corps au nombre de 45.000 et les colis postaux au nombre de 84.000 pour un mois sont également à trier et à réexpédier.

Le matériel du génie représente jusqu'à 600 wagons par jour à recevoir; le service est rendu très difficile par l'irrégularité dans l'arrivée à la G. R. et par l'impossibilité fréquente d'identifier les envois en l'absence de toute feuille d'expédition ou de toute indication; à partir du 17 avril, sur l'ordre du G. Q G., aucune expédition de

matériel du génie ne sera plus faite vers le front, mais les arrivées à la G. R. se poursuivent et on devra procéder à des déchargements en certains points particuliers pour éviter les encombrements.

Pendant l'attaque les ravitaillements sont assurés en partie par les stocks envoyés sur le front pendant la préparation, les apports de l'arrière sont donc notablement réduits.

Le nombre des trains de ravitaillement mis en marche sur le réseau reste toujours de 2.400 environ par mois, il augmente jusqu'à 2.600 en avril 1917; les trains utilisés à charge plus complète et l'emploi de wagons à grande capacité expliquent le peu de variabilité de ces chiffres malgré que les effectifs se soient notablement accrus.

Immédiatement après l'offensive on augmente le nombre des dépôts créés sur le réseau pour s'affranchir davantage des difficultés dont on a eu à souffrir et qui résultent de l'irrégularité de l'exploitation sur les réseaux de l'intérieur. On construit même à Châtres sur la ligne Paris—Troyes une station magasin (Voir plan).

Cette S. M. comprend un faisceau de huit voies de 600 mètres et un certain nombre de voies en cul-de-sac pour la desserte d'installations diverses, pain, foin, essences, etc... A cette organisation pour la S. M. on ajoutera à la fin de 1917 un stockage de matériel du génie, un établissement de construction de baraques, hangars, etc..., un faisceau, dit du génie, destiné en cas d'opérations importantes à recevoir les wagons de matériel, bois, rondins, etc..., pour les trier, les reconnaître et en faire des trains complets sur l'avant.

La bataille de France en 1918. — Dans les instructions du G. Q. G. du 31 octobre et du 20 décembre 1917 préparant les opérations de 1918 on se reporte pour les communications à l'instruction du 12 octobre 1916 : en particu-

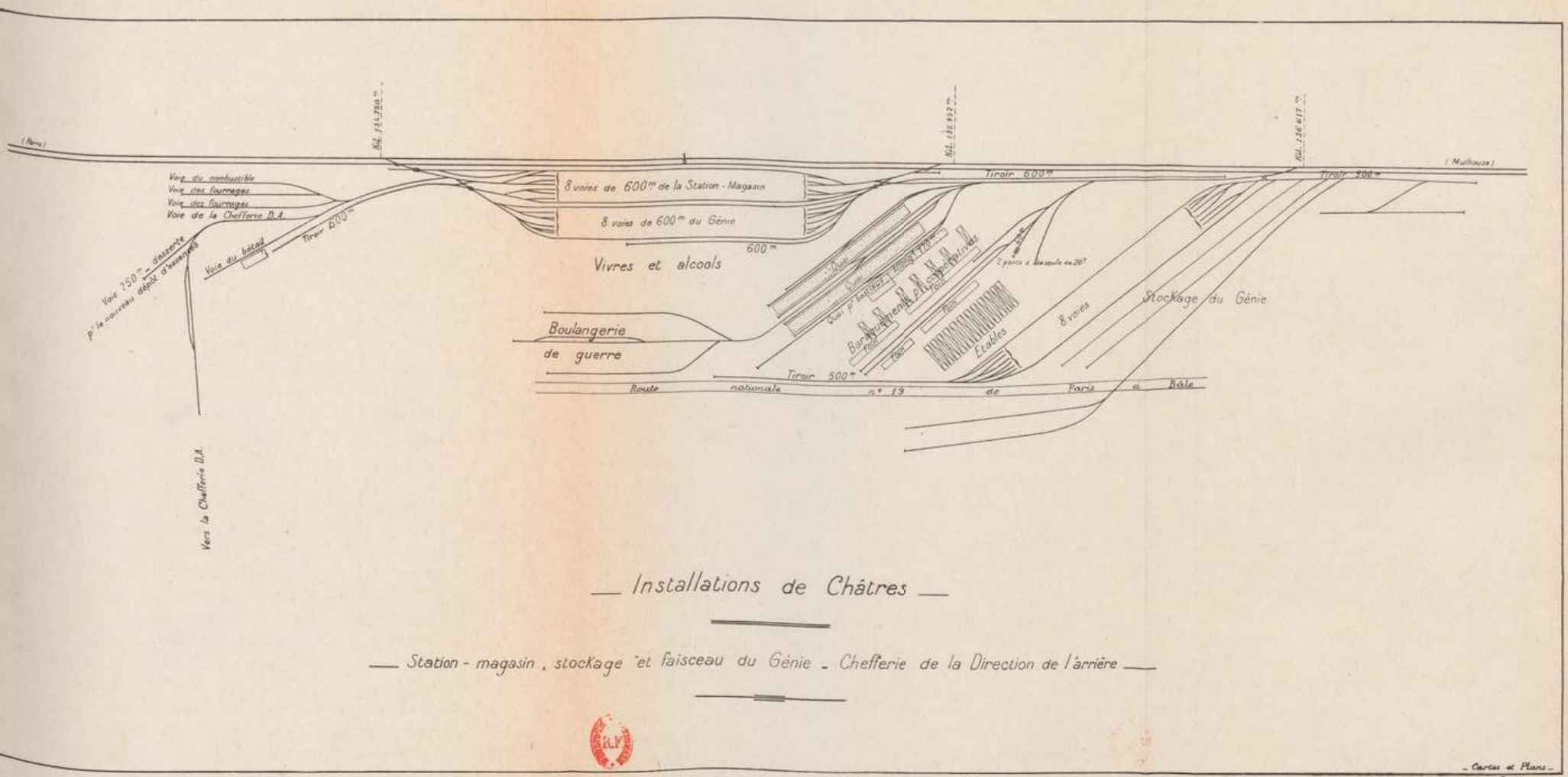
lier l'organisation des gares de ravitaillement est maintenue, mais il est spécifié qu'il y a un intérêt majeur à se servir des installations existantes en se contentant de les améliorer, sans être obligé d'avoir recours à des gares construites de toutes pièces.

Les dépôts et stockages sont multipliés, on établit même des centres de fabrication de pain le plus près possible du front.

Malheureusement, par suite de l'initiative prise par l'ennemi dans les opérations au début de 1918, de très nombreuses gares de l'avant disparaissent dans la région de l'Aisne; dans les mois qui suivent, en raison de notre avance on opère à peu près sur toute l'étendue du front dans des régions dévastées où on ne peut disposer que de gares de fortune plus ou moins améliorées à la hâte; le service des ravitaillements ne peut donc plus s'exécuter suivant les errements antérieurs, les armées n'ont plus les commodités qu'on leur a offertes précédemment et il ne saurait être question de trouver des chantiers en nombre suffisant pour les spécialiser par service (Intendance, Génie, Artillerie, etc.); c'est là une source de difficultés très sérieuses car on ne peut changer la mentalité des états-majors acquise par de longs mois de guerre dans des pratiques de luxe et incapable de concevoir dès lors une organisation disposant de moyens moins complets.

Les reconnaissances succèdent aux reconnaissances pour déterminer des emplacements de chantiers nouveaux, mais l'accord est difficile à réaliser et les programmes présentés dépassent toujours de beaucoup les disponibilités en matériel et main-d'œuvre, en même temps qu'ils exigent des délais d'exécution incompatibles avec les nécessités de l'heure présente.

De mars à juillet le nombre mensuel des trains de R. Q. varie entre 1.700 et 2.000, la diminution par rapport aux périodes antérieures est motivée par l'accumulation


(Paris)
Voie du combustible
Voie des fourrages
Voie des fourrages
Voie de la Chefferie D.A.
Voie 350m - desservie p/le nouveau dépôt d'essences
Voie du bétail
Tiroir 500m
Vers la Chefferie D.A.
8 voies de 600m de la Station - Magasin
8 voies de 600m du Génie
600m
Vivres et alcools
Tiroir 600m
Tiroir 500m
(Mulhouse)
Boulangerie de guerre
Ecuries
Ecuries
Ecuries

des troupes dans la région de Villers-Cotterêts, c'est-à-dire en dehors du réseau de l'Est; il faut tenir compte également de ce qu'on utilise de plus en plus des trains lourds et des wagons à grande capacité et de ce que les transports américains, qui pour les ravitaillements s'élèvent environ à 700 trains par mois, ne sont pas compris dans ces chiffres.

D'août à novembre 1918 les effectifs s'augmentent sur le réseau de l'Est au point que, pour les seuls ravitaillements français, on arrive à 2.200 trains par mois bien que la quantité des denrées envoyées soit diminuée du fait des opérations qui nécessitent pour les troupes des déplacements constants.

Après l'armistice on compte encore mensuellement de 2.200 à 1.700 trains de ravitaillement de décembre à mars, alors qu'en 1917, par exemple, la moyenne ne dépassait guère 2.300, mais les opérations de détail dans les G. R. sont moins complexes car on alimente surtout des magasins où les troupes d'occupation s'approvisionnent.

Conclusion. — En 1918 on peut admettre 150 wagons journaliers par 100.000 hommes pour les besoins courants, au lieu de 50 au début de la guerre.

L'organisation à laquelle on est arrivé progressivement sous la pression des événements plutôt qu'en vertu d'instructions mûrement décidées, répond à une solution heureuse de la question : formation par la G. R. d'un nombre de rames égal au nombre des gares destinataires sans affectation de ces rames aux unités, desserte d'effectifs calculés approximativement et minima, les compléments temporaires étant fournis soit par des magasins avancés, soit par des envois supplémentaires, autant que possible périodiques; l'idée des magasins n'est pas incompatible avec l'idée de mouvement, il suffit de réduire ces dépôts au minimum en cas d'opérations susceptibles d'entraîner

des déplacements importants et dans tous les cas il se rencontrera toujours des troupes pour les utiliser.

L'emploi de camions automobiles ou de la voie de 0,60 permet de prolonger la voie normale et de donner à l'ensemble toute la souplesse nécessaire.

III — Munitions

Les consommations de munitions dépassèrent dès les premières batailles toutes les prévisions et si le ravitaillement fut insuffisant ce ne fut que par suite de l'insuffisance des ressources dont on n'avait pas su ou voulu dès le temps de paix, pour des raisons autres que des raisons militaires, assurer le renouvellement en quantité suffisante.

Le ravitaillement en munitions prévu pour des besoins très faibles devait se faire sur demandes spéciales et la G. R. possédait quelques en-cas mobiles à envoyer sur l'avant à première réquisition et à remplacer par des apports de l'arrière; ces apports au moment de la bataille de la Marne ne se font plus que par wagons isolés et on doit certain jour vider toute une voie entre Sens et Troyes, où se sont accumulés les trains par suite d'encombrements, pour dégager deux wagons de munitions impatiemment attendus; c'est à ce point qu'on en était en 1914.

Par la suite les fabrications sont entreprises activement, en même temps que la variété des canons mis en œuvre augmente le nombre des types de projectiles; les apports de l'arrière restent cependant très mesurés pendant longtemps, il en résulte pour faire face aux demandes des armées une complexité de plus en plus grande des manutentions, triages et classements qui imposent des mouvements de wagons supplémentaires.

Les munitions de 75 ou d'infanterie sont toujours envoyées par lots tandis que les munitions lourdes sont expédiées par coups, chaque wagon doit contenir les obus

demandés avec les charges et les dispositifs d'amorçage appropriés.

L'importance des mouvements devient telle qu'on doit construire des parcs spéciaux tels que ceux de Brienne et de Vaivre qui constituent de véritables régulatrices pour les munitions; l'offensive de 1915 en Champagne montre un premier exemple de l'utilisation de ces parcs.

Bien que l'annexe de Brienne ne dispose encore que d'un faisceau de dix voies et des voies de la gare, il est possible d'expédier jusqu'à dix-huit trains par vingt-quatre heures, mais on peut constater déjà que le véritable obstacle à la marche intensive du service est l'acheminement rapide et suffisamment dense sur les réseaux de l'intérieur.

Après la période de préparation, le nombre de wagons expédiés augmente rapidement jusqu'à 418 le 2 octobre; en résumé les envois se groupent en 1.055 wagons du 1er au 7 septembre, 804 du 8 au 21, 3.721 du 22 septembre au 6 octobre; c'est une consommation d'environ 100.000 obus de 75 par jour sans compter les munitions lourdes.

Au moment des opérations de Verdun les consommations redeviennent importantes et correspondent à l'envoi de 5.000 wagons en mars et 6.700 en avril, expédiés pour la plus grande partie du parc de Brienne; à titre d'exemple, les envois de cet établissement en mars 1916 portent sur :

30.130.000 cartouches d'infanterie,
2.601.848 coups de 75,
8.000 coups de 80,
807.650 coups d'artillerie lourde,
660 coups de canon de tranchée.

Il ne faut pas oublier le retour de 63.000 caisses à munitions vides et de plus d'un million de douilles. Les munitions sont transportées d'abord sur le front par les camions automobiles à partir des gares du réseau de l'Est, mais à dater du 24 mars le réseau meusien met en marche chaque jour de deux à quatre trains de 100 tonnes.

Pour ces ravitaillements énormes il est bon de connaître le fonctionnement d'un parc analogue à celui de Brienne.

Dans cette annexe les magasins sont constitués par six hangars (Voir plan) de 200 mètres sur 16 mètres placés sur des quais parallèles desservis par des voies.

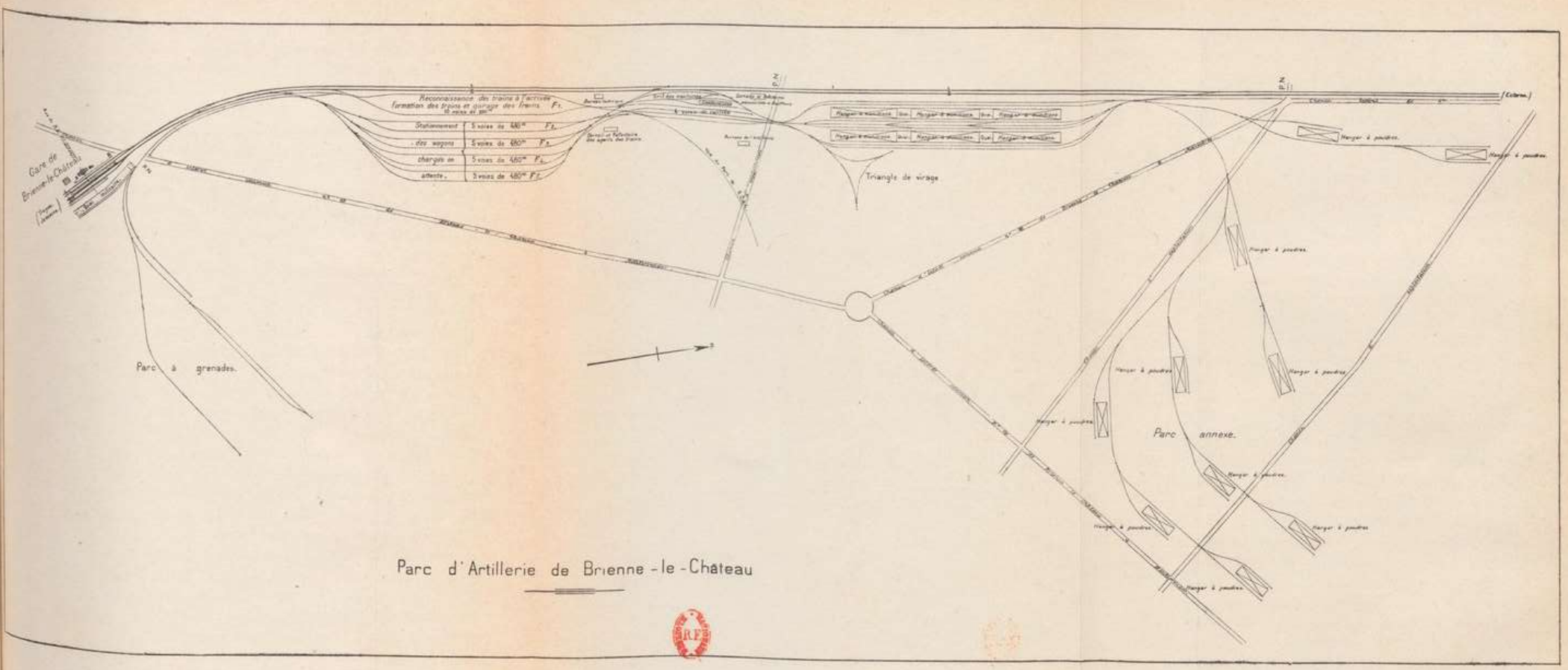
Les faisceaux permettent la réception et la formation de trains, sur un certain nombre de voies stationnent des wagons chargés classés par catégorie, disposition analogue à celle adoptée dans les G. R. pour le stationnement des denrées.

A un moment quelconque le bureau central possède sur un plan la situation exacte des wagons avec l'indication de leur contenu; il suffit pour former un train suivant une demande de choisir les wagons nécessaires et d'en donner les numéros au service technique.

Plus tard on décidera de séparer des projectiles les poudres et les amorçages pour diminuer les chances d'explosion, les opérations seront plus compliquées car il faudra pour un même train aller chercher les approvisionnements sur plusieurs raccordements.

La formation de 18 à 20 trains par jour ne présente pas de sérieuses difficultés et dans tous les cas une vitesse d'écoulement de 300 wagons, soit 10 à 12 trains, peut être soutenue normalement; les hangars peuvent momentanément fournir un supplément de 50 wagons par jour; le nombre des wagons en stationnement varie entre 500 et 1.000, les hangars correspondent au contenu de 2.000 wagons.

Dans la préparation de l'offensive de l'Aisne en 1917, on augmente les approvisionnements envoyés à l'avance sur le front; le parc de Brienne envoie 2.500 à 3.000 wagons par mois en janvier et février, mais on n'atteint pas les chiffres prévus car la mauvaise saison, le froid et le dégel ne permettent pas aux destinataires de prendre livraison, Brienne est même encombré car on n'a pu arrêter les arrivages et on y arrive à posséder 1.500 wagons en stationnement. L'exploitation se fait plus intense en mars



Parc d'Artillerie de Brienne-le-Château

pour rattraper le temps perdu, on arrive à 7.425 wagons et 8.900 en avril; à ces envois il faut ajouter en avril 2.500 wagons venus du parc de Vaivre, et 930 venus directement des établissements de l'intérieur et apportant des lots de 75 et des munitions de tranchée.

On voit donc que les parcs alimentent des armées quelconques suivant les instructions de la Direction de l'arrière, mais à la fin des opérations on rendra aux G. R. le ravitaillement courant en munitions et les parcs ne seront plus que des réservoirs où on puisera en cas d'insuffisance des envois de l'arrière et en particulier pour les grandes opérations.

La continuité des opérations en 1918 nécessite pour les ravitaillements en munitions un effort constant qui est représenté pour Brienne par un envoi mensuel de 4.500 à 6.500 wagons, en juillet on dépasse 8.000; pour ces consommations et aussi pour les événements que l'on prévoit dans l'est du réseau, les parcs de Brienne et de Vaivre sont insuffisants malgré que le premier ait été notablement étendu; on entreprend des travaux pour de nouvelles installations dans le bois des Balières près de Port-d'Atelier (Voir plan).

Ce parc comprend des installations techniques, faisceaux de réception ou de formation, dépôt de machines, des faisceaux en cul-de-sac pour des en-cas mobiles prêts à être expédiés, des antennes desservant chacune trois groupes de deux hangars à munitions et un faisceau séparé pour les grenades d'où partent deux voies de desserte, l'une pour les artifices, l'autre pour les granedes.

Dans tous les faisceaux destinés à recevoir des munitions, les voies sont groupées par deux avec un intervalle de 4 mètres au minimum d'un groupe à l'autre pour diminuer les risques de propagation d'une explosion.

La construction du parc des Balières a été interrompue par l'armistice; elle devait demander 30 hectares de déboisement, 180.000 mètres cubes de terrassements, 73.000

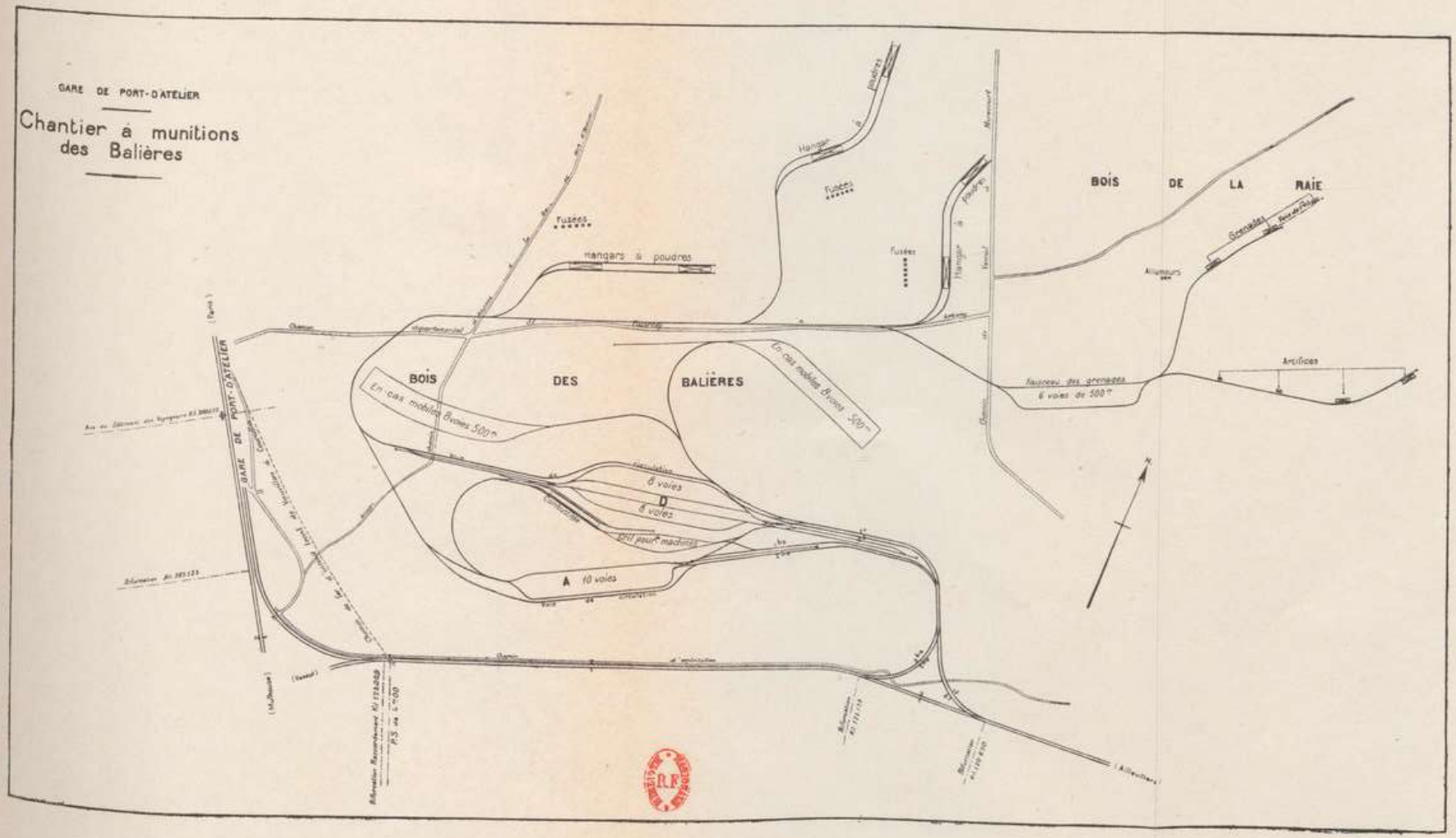
mètres cubes de ballast et la pose de 58 kilomètres de voie courante et de 180 appareils, on estimait pouvoir exécuter les travaux en quatre mois.

En résumé les ravitaillements en munitions représentent un service et un trafic très lourds, en 1918 on estime nécessaires 300.000 obus de 75 par jour; si on y ajoute les munitions lourdes on peut compter une moyenne de deux trains par jour par 100.000 hommes d'effectif, mais il ne faut pas oublier que ces ravitaillements sont d'importance extrêmement variable au gré des opérations et comportent des maxima très élevés.

Il faut compter que de 1914 à 1918 le nombre des canons de 75 a doublé, celui des canons lourds s'est accru dans la proportion de 1 à 20 sans compter les canons de petit calibre, l'artillerie de tranchée et l'artillerie lourde sur voie ferrée.

IV — Conclusions

La guerre, en changeant de nature, a modifié l'importance et la nature des ravitaillements, l'organisation que nous possédions à la fin de la campagne était bonne, mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit du transport de tonnages élevés et qu'il est nécessaire de s'abstraire de considérations de détail pour n'envisager que des procédés simples et souples.


GARE DE PORT-D'ATELIER
Chantier à munitions des Balières
BOIS DE LA RAIE
BOIS DES BALIÈRES
Fusées
Hangars à poudres
Hangar à poudres
Fusées
Fusées
Hangar à poudres
Grenades
Allumeurs
Artifices
Faisceau des grenades 6 voies de 500m
En cas mobiles 8 voies 500m
En cas mobiles 8 voies 500m
8 voies
D
8 voies
Grill pour machines
A 10 voies
GARE DE PORT-D'ATELIER
(Paris)
(Vesoul)
(Allevillers)
N

CHAPITRE III

Évacuations sanitaires

Si on additionne les chiffres que des statistiques autorisées ont donnés pour évaluer le nombre des militaires malades ou blessés évacués aux diverses périodes de la guerre, on arrive au total impressionnant de 3.060.000 hommes; ainsi plus de 3 millions d'hommes mis temporairement hors de combat ont dû être transportés de la zone de bataille dans des hôpitaux de l'arrière ou du territoire pour y poursuivre leur guérison définitive ou pour y recevoir les soins qu'exigeait leur état.

L'opinion publique s'est parfois émue, sans en discerner ni l'importance ni les difficultés, des conditions dans lesquelles s'exécutaient ces transports d'évacuation, des débats parlementaires se sont développés en des séances plus ou moins secrètes et, sans connaître exactement les faits de la cause, ont tour à tour, suivant l'impression du moment, distribué l'éloge ou le blâme; puis le silence s'est fait, seuls quelques écrits purement d'allure médicale ont souligné les progrès réalisés dans le traitement des blessures et précisé la nature des soins que recevaient les évacués afin de leur permettre de supporter les fatigues d'un voyage, mais il reste encore à envisager un deuxième côté de la question.

Il est un organe qui à chaque jour de la guerre s'est trouvé intimement mêlé à la vie des armées, à cette vie d'action intense pour laquelle l'énormité des effectifs mis

en jeu, l'étendue démesurée des fronts, la multiplicité et l'importance toujours plus grande des moyens utilisés exigeaient des mouvements incessants de troupes, de denrées, de matériels d'une ampleur et d'une diversité qui n'avaient jamais été prévues ni soupçonnées; cet organe qui seul pouvait assurer ces mouvements c'était le chemin de fer; et si, dans le domaine particulier des évacuations le Service de Santé donnait ses soins aux blessés c'était le chemin de fer qui les transportait.

Il est donc nécessaire pour être fixé exactement sur les évacuations sanitaires d'étudier l'organisation et l'exécution des transports par voie ferrée correspondants et d'en tirer les enseignements que peuvent comporter pour l'avenir les expériences souvent cruelles que nous avons faites.

I — Les débuts de la guerre

L'organisation. — Le décret du 8 décembre 1913 portant organisation générale des services de l'arrière fait intervenir comme organe principal des évacuations la gare régulatrice (G. R.). La G. R., qui fonctionne sous l'autorité d'un commissaire régulateur, est chargée de satisfaire aux besoins d'une ou de plusieurs armées; elle reçoit de l'intérieur des trains lui apportant des approvisionnements, les trie, les classe, les remanie ou les décharge et suivant les demandes des états-majors de l'avant constitue chaque jour de nouveaux trains dits de ravitaillement quotidien (R. Q.) apportant dans les gares de ravitaillement les denrées, matériels ou personnels nécessaires à chaque unité, division ou corps d'armée.

Inversement tous les transports venant des armées, malades, blessés, matériels avariés, sont dirigés sur la G. R. où ils sont débarqués, mis en condition de continuer leur route vers l'intérieur et constitués en des trains ap-

propriés; le Service de Santé à la G. R. est assuré par un hôpital d'évacuation (H. O. E.).

Les évacuations de malades et de blessés se font chaque jour sans demande spéciale :

1° Des gares de ravitaillement sur la G. R. par le retour des trains de R. Q.;

2° De toutes les gares sur la G. R. par les trains de voyageurs pour les hommes pouvant voyager assis.

Pour les évacuations exigeant des trains complets, les demandes sont adressées par l'état-major de l'armée intéressée au commissaire régulateur; ces demandes doivent indiquer le nombre d'hommes pouvant voyager assis ou devant voyager couchés, par ordre de préférence les gares où les évacuations pourraient être effectuées, la date et l'heure à partir de laquelle les embarquements pourraient commencer.

S'il est prévu des évacuations d'une importance exceptionnelle, l'armée avise la G. R. de la date et de l'importance probable des transports, afin qu'il soit possible au Service des chemins de fer de préparer toutes les mesures nécessaires; le commissaire régulateur fait connaître à l'armée les conditions de temps dans lesquelles les trains se présenteront aux gares.

A la G. R. les malades et blessés dont le nombre a été donné télégraphiquement reçoivent les soins de l'H. O. E.; les intransportables sont hospitalisés sur place, les transportables sont acheminés sur l'intérieur sur une gare dite de répartition, d'où ils sont disséminés suivant les disponibilités sur les centres hospitaliers de la zone d'hospitalisation de cette gare.

Le mécanisme des évacuations est donc :

a) Entre l'avant et la G. R., train de R. Q. en retour pour les évacuations quotidiennes, ce train comportant un personnel médical et du matériel destiné à aménager des wagons pour les blessés couchés : trains spéciaux sanitaires ou de voyageurs envoyés sur demande de l'armée,

trains qu'il faut, dans certains cas, préparer assez tôt et pousser suffisamment en avant;

b) Entre la G. R. et l'arrière, trains spéciaux alimentés sur leur parcours par des infirmeries de gare convenablement espacées;

c) A la G. R., triage par l'H. O. E. et par suite déchargement de tous les trains.

La G. R. dispose d'un parc de trains sanitaires armés avec les ressources de son H. O. E.

Les trajets depuis le front jusqu'à la G. R. étant en général de courte durée, il n'est pas prévu sur les itinéraires, essentiellement variables d'ailleurs, de mesures spéciales pour l'alimentation qui est assurée par les vivres dont chaque blessé est muni à son embarquement.

Trains sanitaires. — Les trains sanitaires dont on disposait étaient :

Des trains permanents en très petit nombre (il n'en existait que 5), véritables hôpitaux roulants présentant un confort très remarquable, mais qui n'étaient que d'un rendement insignifiant et ne représentaient que des échantillons de luxe qu'avaient fait naître les expositions universelles;

Des trains pour blessés assis formés de voitures à voyageurs ordinaires;

Des trains pour blessés couchés, dits trains sanitaires improvisés, formés de wagons à marchandises aménagés avec des appareils spéciaux destinés à supporter les brancards.

Cette organisation était bonne, et si elle n'était pas susceptible d'un grand débit, il faut en rechercher la raison dans l'ignorance où se trouvait en 1914 la nation entière des conditions dans lesquelles la guerre pouvait se développer et de l'importance démesurée que prendraient toutes les actions.

Les évacuations du 20 août au 12 septembre 1914. — Pendant la retraite et la bataille de la Marne il ne peut

être question du service régulier des évacuations quotidiennes, et tous les mouvements doivent être considérés comme éventuels puisqu'ils sont la conséquence de combats ou de batailles qui se succèdent presque sans interruption; les résultats obtenus sont lamentables.

Il n'y a eu ni prévisions ni demandes de trains car si dans chaque G. R. on a préparé des trains sanitaires ou des trains de voitures à voyageurs, on n'a jamais su ni les points sur lesquels on devait les diriger, ni la quantité qu'il en fallait envisager.

Il n'y a eu aucune discipline car les blessés se sont présentés n'importe où et sans ordre et ont été mis dans les premiers trains qui passaient se dirigeant vers l'arrière; il n'y a eu de demandes adressées au chemin de fer que dans quelques cas exceptionnels.

Il semble que les services de l'avant n'ont eu, après avoir donné les premiers soins aux blessés, qu'une préoccupation, s'en débarrasser au plus vite, sans souci d'observer des règles qu'ils ignoraient et qui seules pouvaient établir la coordination indispensable.

D'une façon générale tous les trains ramenaient des blessés assis ou couchés sur de la paille qui cachait même des morts, sans organisation médicale, circulant lentement pendant de longues heures dans une longue théorie de convois qui s'écoulait difficilement, arrivant enfin à la G. R. sans y être attendus, subissant encore pour être débarqués à l endroit voulu des manœuvres nombreuses, entassés en dernière analyse dans des locaux déjà encombrés où le personnel médical se prodiguait mais était insuffisant, car souvent n'intervenaient que les médecins de service, alors que d'autres disponibles passaient une partie de leur temps à provoquer des scènes scandaleuses en compagnie de quelques infirmières que le désir de se rendre utiles n'avait pas seul attirées dans les hôpitaux.

A Troyes on apprenait parfois que 100 ou 200 blessés

attendaient dans une gare, la nouvelle en arrivait par un officier de passage ou par une communication du chef de gare, on constituait rapidement une rame et on allait les chercher, mais ils étaient obligés d'attendre; à Reims on avait aménagé des trains sanitaires, mais on ne pouvait s'en servir ne sachant où les envoyer et pourtant les blessés arrivaient; on en a eu à Troyes plus de 5.000 à certain jour de la bataille de la Marne.

C'était à peu près partout le désordre.

Le Service du chemin de fer n'a pu que subir les événements que personne n'avait prévus, que personne ne dirigeait et où personne n'observait les règles établies. Les circonstances étaient difficiles, mais les services de l'avant auraient dû, étant donné qu'ils oubliaient d'aviser la G. R. des transports à assurer au fur et à mesure des besoins, se souvenir qu'il existe avec les chemins de fer un point de contact où fonctionne une organisation, c'est la gare de ravitaillement; c'est là que tous les blessés auraient dû être dirigés, ils y auraient au moins trouvé un service médical, un personnel de conduite et des trains aménagés pour les transporter.

Tout cela était dû à l'ignorance du personnel médical qui savait soigner les blessés mais qui ne savait rien du mécanisme des évacuations que personne, avant la guerre, ne lui avait appris.

Certes les prévisions étaient insuffisantes et l'ampleur des opérations qui se déroulaient dépassait le cadre que l'on avait envisagé, mais les principes posés étaient bons et tout le rendement qu'on aurait pu atteindre fut considérablement réduit du fait de l'ignorance ou de la mauvaise application de ces principes.

II. — De septembre 1914 a avril 1916

Pendant les jours qui suivent, les opérations militaires subissent un temps d'arrêt et ne sont marquées par au-

cune évacuation intensive; dans l'ignorance où on se trouve des conditions défectueuses des premiers mouvements, sous l'empire de préoccupations diverses, on n'étudie aucune amélioration d'ensemble.

Néanmoins une instruction ministérielle du 25 septembre 1914 rappelle à la stricte observation des dispositions réglementaires tous les organes intéressés; mais cette instruction ne parle guère des mouvements dans la zone des armées, elle vise en particulier la répartition dans les zones d'hospitalisation et les annonces à faire par la G. R. au départ de chaque train; elle a surtout pour but d'éviter le retour de certains incidents fâcheux, tels que l'envoi sur des gares de répartition d'un nombre de blessés supérieur au nombre des places disponibles, ou les erreurs de direction résultant d'ordres de transport mal établis; les trains devenaient alors de véritables trains errants à la recherche d'une gare qui voulût bien les recevoir.

Évacuations quotidiennes. — Les évacuations quotidiennes qui sont seules envisagées seront améliorées; on abandonne le transport des blessés et malades par les trains de R. Q. en retour, procédé qui imposait l'utilisation alternative des mêmes wagons pour les blessés et pour les denrées et obligeait les évacués à attendre dans des conditions trop précaires de confort, dans les gares de ravitaillement, l'heure de départ chaque jour variable du train de retour.

On met en marche des trains sanitaires spéciaux suivant chaque jour le même itinéraire avec un horaire fixe et enlevant tous les blessés qui se présentent; on peut dès lors, en raison de la fixité du front, aménager certaines gares de façon spéciale et les doter d'abris appropriés; la régularité des trains permet des opérations plus rapides et mieux ordonnées, en même temps que le retour régulier de ces mêmes trains permet de prendre de meilleures dispositions pour leur réception à l'H. O. E. qui est tou-

jours prévenu par télégramme du nombre de malades ou blessés qu'il aura à hospitaliser.

Ces trains quotidiens peuvent être, suivant les circonstances, supprimés ou doublés; il ne s'agit en réalité que du transport de blessés ayant déjà séjourné quelque temps dans les hôpitaux du front et dont l'évacuation ne présente aucune urgence; ce service fonctionnera suivant cette méthode dans de très bonnes conditions jusqu'à la fin de la guerre.

Les trains sanitaires au début de 1915. — La seule leçon que l'on a tirée des premiers événements de la guerre est relative à la composition des trains sanitaires; une note du directeur des chemins de fer du 14 octobre 1914 indique la nécessité d'une nouvelle organisation des trains à l'approche de l'hiver, en vue d'assurer les évacuations dans de meilleures conditions; au fur et à mesure de leur passage à l'intérieur les wagons seront remplacés par du matériel particulièrement sélectionné, muni de châssis vitrés pour permettre l'éclairage et doté de poêles avec matériel de chauffage; le personnel comprendra deux hommes par wagon au lieu d'un pour permettre la surveillance des poêles.

Les trains improvisés sont d'ailleurs trop longs et on les réduit à 33 ou 37 wagons couverts suivant le modèle; ils comprendront en outre une voiture de 2e classe pour le personnel, 4 wagons pour le matériel, 1 fourgon servant de tisanerie et de salle de préparation pour les pansements.

Les trains improvisés ne présentent pas le minimum de confort nécessaire, on constitue donc au moyen de voitures à voyageurs un certain nombre de trains dits semi-permanents, autant que possible à intercirculation et permettant le transport de blessés assis et de blessés couchés. Ces trains, au nombre de 55, seront formés de voitures de 1re, 2e, 3e classe à couloir munies de W.-C. et autant que possible d'un wagon-restaurant devant servir

de tisanerie; toutes les voitures pourront être chauffées à la vapeur et leur nombre sera calculé d'après la charge du train; la composition de ces trains ne sera jamais modifiée, ils conserveront le même personnel et ils seront affectés aux diverses G. R. qui leur serviront de gare d'attache comme pour les trains improvisés.

Pour le transport des blessés couchés, ou supprima un certain nombre de banquettes pour les remplacer par deux brancards superposés fixés à la paroi du compartiment par un mode d'accrochage spécial; la difficulté fut parfois de trouver des voitures telles que l'entrée dans les compartiments des brancards portant un blessé fût possible.

On mit également en service des voitures de trains-tramways dans lesquelles on pouvait enlever toutes les banquettes, il ne restait qu'une caisse bien chauffée et bien éclairée dans laquelle on installait les appareils de suspension des brancards; ces trains répondaient parfaitement aux desiderata, mais on n'en possédait qu'un nombre restreint.

En principe, les trains improvisés ne seront utilisés qu'en cas d'absence de trains semi-permanents; on les réduira plus tard à 16 wagons aménagés et on ajoutera un fourgon cuisine-réfectoire; un train sur deux restera ainsi composé pour le transport des blessés couchés, à l'autre train seront ajoutées au moment du besoin 10 voitures à voyageurs de 2e et de 3e classe pour les blessés assis.

La composition des trains semi-permanents subit par la suite diverses modifications; les premières évacuations assurées par ces trains font constater qu'ils ont en période de calme une capacité de transport trop considérable; les blessés doivent subir au départ un stationnement trop prolongé pour attendre que le nombre de 400 ou 500 correspondant à un train complet ait été atteint; de plus, ces trains sont trop longs pour pouvoir être convenablement chauffés et bien des voies ne peuvent les recevoir, dans les gares du front en particulier; il est donc prescrit qu'ils

seront dédoublés en deux demi-trains autonomes pourvus chacun d'un wagon-restaurant ou d'un wagon couvert aménagé en tisanerie.

Au début de 1915 l'Œuvre de la Presse organise des fourgons-cantines destinés à constituer pour les blessés des centres d'approvisionnement en cas de marche en avant pour attendre dans les régions réoccupées la constitution d'organes stables; ces fourgons, bien aménagés, utilisent des grands fourgons à bagages des trains rapides, ils comportent des installations de cuisine et de percolateur, ils sont servis par un personnel féminin et deux aides; mis en expérience dans la G. R. d'Is-sur-Tille, leur emploi sera rapidement généralisé, mais en raison de l'immobilisation continue du front, ils seront détournés de leur destination première pour constituer des centres temporaires de ravitaillement ou pour faire partie des trains d'évacuation et y assurer l'alimentation en cours de route; le dévouement du personnel de l'Œuvre et de ses dirigeants a permis d'utiliser ces fourgons jusque sur le front et sous les bombardements et d'en obtenir en toute occasion un excellent rendement quand ils étaient judicieusement employés; notamment en avril 1915 dans la Woëvre, pour l'offensive de l'Aisne en 1917 et en 1918, ils ont rendu des services signalés. Le Service des évacuations disposera plus tard de matériels du même genre fournis par la ville de Paris.

Les opérations en Woëvre d'avril 1915. — L'organisation des trains sanitaires s'était donc poursuivie depuis les événements de septembre 1914, les évacuations quotidiennes se faisaient suivant un procédé susceptible de donner toute satisfaction, mais le problème des évacuations intensives n'était pas résolu, aucune directive n'avait été donnée au sujet des modifications qui s'imposaient dans l'organisation de ces évacuations telle que la prévoyaient les règlements; les enseignements du début de la

campagne n'avaient pas été mis à profit; on avait, il est vrai, installé des formations sanitaires doublant l'H. O. E. de G. R. mais le rôle de chacune d'elles n'avait jamais été défini et l'H. O. E. de G. R. restait toujours le même organe centralisateur, il était aidé, mais on ne suppléait pas à son insuffisance; l'offensive prévue en Woëvre au début de 1915 posait la question, et en l'absence d'instructions venues du Commandement, il appartenait à la régulatrice de la résoudre d'accord avec les armées devant entrer en action.

Les opérations du début de 1915 sont peu connues parce qu'elles ne furent pas couronnées de succès; elles avaient pour but d'agir sur les deux flancs de la poche formée par la « hernie » de Saint-Mihiel pour essayer de libérer la ligne de chemin de fer de Lérouville à Verdun et pour diminuer les possibilités d'attaques allemandes sur les deux places de Verdun et de Toul; l'action principale au nord devait se produire à la fois dans les directions de l'est et du sud-est, une action secondaire au sud devait, avec un décalage très faible dans le temps, se prononcer en direction nord.

Les armées étaient desservies par la G. R. d'Is-sur-Tille récemment reconstituée et disposant de toutes les voies ferrées aboutissant au front entre Pont-à-Mousson et Verdun; dans cette zone un point était difficile à franchir, c'était la section entre Clermont-en-Argonne et Aubréville qui était sous le feu du canon ennemi et qu'on ne pouvait franchir que pendant les heures de nuit; c'était là une sujétion très grave dont on ne pouvait s'affranchir en partie qu'en utilisant le réseau meusien, réseau à voie de 1 mètre réunissant Bar-le-Duc à Verdun (Voir la carte); ce réseau avait été outillé pour permettre le transport journalier, en ce qui concerne les évacuations, de 2.000 blessés assis et de 300 blessés couchés, ce n'était qu'un appoint; dans la région de Toul on pouvait utiliser la ligne à voie de 1 mètre des chemins de fer économiques de Toul à Thiaucourt.

L'importance des évacuations relatives à ces opérations est représentée pour la période du 26 mars au 25 avril par un ensemble de 102 trains pour 30.668 évacués, avec chiffre maximum de 9 trains le 9 avril, partant des centres hospitaliers de Neufchâteau, Toul, Verdun et Bar-le-Duc; nous sommes certainement loin des chiffres que nous atteindrons malheureusement plus tard, mais il ne faut pas oublier que nous ne sommes qu'au début de 1915, on ne dispose encore d'aucune des améliorations qui seront réalisées ensuite au sujet de la constitution et de la marche rapide des trains sanitaires, il s'agit d'une première application de méthodes que des expériences antérieures n'ont pas permis de mettre au point; quoi qu'il en soit, les évacuations s'exécutent avec un ordre parfait grâce à l'organisation mise en œuvre, cette organisation est définie dans les instructions du 9 mars et du 24 mars 1915 du commissaire régulateur d'Is-sur-Tille, qu'il suffit de reproduire pour donner une vision précise des événements.

COMMISSION RÉGULATRICE
D'IS-SUR-TILLE

N° 1035

ÉVACUATIONS MASSIVES

ORGANISATION DES ÉVACUATIONS
en cas
D'ÉVACUATIONS MASSIVES

A. — Région de Toul

1° *Trains utilisés*. . . . . .

2° *Transports depuis le front jusqu'à Toul* . . . . . .

3° *Organes sanitaires fonctionnant.* — A Toul est installée une ambulance fonctionnant comme un H. O. E. réduit, à Dieulouard ne fonctionne qu'un poste sanitaire qu'il y aurait lieu, en cas d'évacuations importantes, de remplacer par une ambulance si l'armée en possède de disponibles.

4° *Alimentation.* — L'alimentation est assurée à Neufchâteau dans les conditions normales. A Toul l'ambulance peut

fournir des boissons chaudes. A Dieulouard j'ai l'intention d'installer un fourgon-cantine de la Presse qui pourrait donner aux blessés des boissons chaudes afin de les alimenter avant leur arrivée à Neufchâteau; à ce fourgon-cantine pourra en être adjoint un deuxième s'il est nécessaire, ce dernier sera mis suivant les besoins à Dieulouard ou à Toul.

Enfin, si les évacuations sont très importantes, ces fourgons pourront être attelés aux trains sanitaires et faire la navette entre Dieulouard et Toul, afin qu'on ne perde pas de temps dans les gares d'évacuation par un arrêt de trop longue durée et que néanmoins l'alimentation soit assurée dans de bonnes conditions.

B. — Région Verdun

1° *Trains utilisés* . . . . . .

2° *Marche des évacuations.* . . . . . .

3° *Transports depuis le front jusqu'à Verdun.* . . . . . .

4° *Organes sanitaires fonctionnant.* — Sur la ligne Verdun—Bar-le-Duc—Neufchâteau fonctionnent :

A Verdun, l'H. O. E. 6;
A Bar-le-Duc, l'H. O. E. 17;
A Neufchâteau, l'H. O. E. 12.

Ce dernier est l'H. O. E. de G. R., mais en cas d'évacuations importantes il serait impossible de permettre aux trains de s'arrêter à Neufchâteau un temps suffisant pour que les diverses opérations auxquelles doit procéder un H. O. E. se fassent avec tout le soin désirable.

D'autre part Neufchâteau est très loin du front et il est préférable pour les blessés de constituer les trains complets pour l'intérieur en des points plus proches de la gare d'évacuation.

Dans ces conditions le rôle des organes précités pourrait être compris ainsi qu'il suit :

L'H. O. E. fera les opérations de triage pour les trains sanitaires partant de Verdun et allant sans rompre charge vers l'intérieur; pour ces trains les H. O. E. 17 et 12 ne fonctionneront à Bar-le-Duc et Neufchâteau que comme infirmeries de gare assurant le ravitaillement et l'hospitalisation des blessés ne pouvant continuer le trajet.

Néanmoins il faut admettre que par suite d'un afflux trop

important de blessés, certains trains ne pourront être triés à Verdun; pour ces trains l'H. O. E. 6 fonctionnera comme ambulance et assurera l'alimentation jusqu'à Neufchâteau, l'H. O. E.12 prévenu par Verdun fera pour ces trains le triage nécessaire avant l'acheminement définitif vers l'intérieur; c'est dans ces derniers trains que seront mis les blessés devant être momentanément hospitalisés à Neufchâteau avant de retourner sur le front; si ces blessés sont trop nombreux il en sera formé des trains complets de voitures à voyageurs à destination de Neufchâteau.

L'H. O. E. 17 fonctionnera à Bar-le-Duc comme infirmerie de gare pour tous les trains venus de Verdun par Sainte-Menehould—Revigny.

Il procédera au triage des blessés (assis en majorité) venus de Verdun par le réseau meusien et constituera des trains complets les uns pour l'intérieur, les autres pour Neufchâteau; pour les premiers Neufchâteau fonctionnera comme infirmerie de gare, pour les seconds (éclopés par exemple) Neufchâteau prendra les mesures nécessaires pour l'hospitalisation des blessés susceptibles de retourner au front dans un délai assez court.

En cas d'afflux trop grand à Bar-le-Duc l'H. O. E. 17, avertissant Neufchâteau, opérera comme il a été dit plus haut pour Verdun et le triage sera fait dans ce cas en partie par l'H. O. E. 12; ce dernier fonctionnera comme infirmerie de gare pour les trains déjà triés à Verdun ou Bar-le-Duc, il assurera le triage de ceux que l'H. O. E. 6 ou l'H. O. E. 17 lui aura signalés et l'hospitalisation de tous les blessés non évacués sur l'intérieur.

Il faut ajouter que l'H. O. E. 12 aura à assurer toutes les opérations de triage concernant les évacuations de la région Toul et qu'il aura toujours un travail considérable malgré l'aide apportée par les H. O. E. de Verdun ou de Bar-le-Duc.

5° *Alimentation.* — A Neufchâteau l'alimentation est assurée dans des conditions satisfaisantes par l'H. O. E. qui possède, du fait de la présence de la réserve de personnel sanitaire, un personnel suffisant; il ne faut pas oublier, ainsi que le démontrent les événements passés, qu'il est nécessaire d'être outillé pour l'alimentation d'environ 500 blessés par jour.

A Bar-le-Duc une équipe de dames de la Croix-Rouge fonctionne à côté de l'H. O. E. et l'alimentation peut également être assurée.

A Verdun l'H. O. E. ne dispose que de son personnel, il y a

donc des mesures à prendre; une équipe de dames anglaises a été annoncée; si elle est affectée à la G. R. d'Is-sur-Tille, je compte constituer à Verdun avec ce personnel une infirmerie de gare fonctionnant sous les ordres du médecin-chef de l'H.O.E. et chargée de lui enlever toute préoccupation au sujet de la préparation des aliments. En attendant, l'alimentation sera assurée par deux fourgons-cantines de la Presse dont l'un sera immobilisé à Verdun et l'autre sera, soit attelé à certains trains entre Villers-Benoite-Vaux et Verdun, soit de préférence immobilisé comme le précédent.

En ce qui concerne l'alimentation entre Neufchâteau et Is-sur-Tille, une demande a été faite au G. Q. G. en vue de créer une infirmerie de gare à Vaux-sous-Aubigny où n'existe actuellement qu'une tisanerie installée avec des moyens de fortune.

Is-sur-Tille, le 9 mars 1915.

Le Commissaire régulateur,

M.....

COMMISSION RÉGULATRICE
D'IS-SUR-TILLE

—

N° 1892

Note sur le fonctionnement des évacuations

1° *Les besoins à envisager.* — Les besoins à envisager en ce qui concerne les évacuations sont éminemment variables; ils sont variables comme importance numérique, comme nature des blessés à transporter, comme moment exact auquel peut être faite l'évacuation.

Dans tous les cas un point à noter est que, si on peut admettre que des ravitaillements peuvent être supprimés pendant une période plus ou moins longue, de vingt-quatre heures par exemple, en ayant pris au préalable certaines précautions, il n'en est pas de même des transports d'évacuation qui doivent être faits le plus rapidement possible et ne sauraient jamais être différés ni retardés, ni encore moins reportés au lendemain; à ce titre les transports d'évacuation sont au premier chef des transports improvisés.

Il faut néanmoins observer que si les transports en question doivent, surtout pour des raisons d'ordre militaire, être exécutés

le plus rapidement possible dans la zone de l'avant; ils peuvent subir un certain ralentissement lorsque les trains sont arrivés dans une zone en arrière suffisamment éloignée du front pour que les préoccupations d'ordre médical puissent être envisagées avant les préoccupations d'ordre militaire.

A ces préoccupations s'ajoutent en outre celles qui ont trait à l'alimentation des blessés.

Enfin la nécessité d'aller vite, qui rend plus précaires et moins complets les soins médicaux donnés au départ, exige qu'on ne perde pas de vue la question de l'éloignement de la zone d'hospitalisation.

Si nous revenons à quelques précisions sur les besoins à satisfaire, il faut remarquer que, en ce qui concerne le nombre, on a déjà atteint des chiffres considérables et qu'on ne saurait trouver exagérées des prévisions atteignant pour certains jours le chiffre de 4.000, pour les effectifs engagés.

Parmi ces blessés les uns sont transportés assis, les autres couchés; les premiers, de beaucoup les plus nombreux, sont ceux pour lesquels l'intervention des médecins est la plus rapide, ce sont donc les premiers à évacuer afin de désencombrer le plus vite possible les formations sanitaires.

Quant à l'heure de départ des trains, il faut considérer qu'elle dépend de la rapidité avec laquelle sont pansés les blessés, c'est-à-dire, sans parler de la nature des blessures, de l'habileté et du nombre des médecins affectés à ce service; sans s'appesantir sur ce point qui n'est pas à traiter ici, on retiendra que la plus grande quantité des blessés de la journée arrive aux formations sanitaires dans la soirée et que c'est le plus souvent pendant la nuit que commence le gros afflux; cette circonstance n'est pas pour faciliter les opérations.

De ces considérations il résulte que ces opérations sont des plus délicates à conduire avec ordre et avec rapidité en tenant toujours compte des nécessités d'ordre médical.

2° *Les ressources* . . . . . .

3° *Mode d'emploi de ces ressources.* — Des difficultés de communication par la ligne de Sainte-Menehould—Verdun il résulte que, si l'on veut assurer les évacuations en toute sécurité, il est nécessaire de constituer dans la région de Verdun une réserve de trains sanitaires; l'importance de cette réserve dépend du nombre des garages disponibles; les trains devront être remplacés dans la réserve au fur et à mesure de leur emploi et sui-

vant les besoins prévus; la nécessité de passer à Aubréville de nuit exige la mise en marche des trains dans les conditions limitées par l'importance du trafic entre Verdun et Sainte-Menehould.

Les moyens relativement restreints du réseau meusien demandent que les évacuations par ce réseau soient prévues suffisamment tôt en tant qu'organisation de détail.

Les caractéristiques diverses des trains sanitaires obligent, si on veut utiliser chaque train avec son rendement maximum, à choisir, à chaque demande, le train à charger en tenant compte du nombre et de la nature des blessés à transporter.

L'emploi des fourgons-cantines de la Presse est déterminé par les difficultés que peut avoir l'H. O. E. de Verdun pour alimenter un trop grand nombre de blessés; il faut décider dès lors de leur immobilisation dans la gare ou de leur incorporation dans un train sanitaire; ils sont considérés pour le ravitaillement comme une aide pour l'H. O. E.

La zone d'hospitalisation pour chaque train est fixée d'après le nombre des places disponibles dans chaque zone et aussi par le souci de voir revenir les trains sanitaires dans le plus bref délai possible; c'est pour cette raison que, dans les évacuations en dehors des périodes de combat, les trains sont acheminés vers les zones les plus éloignées, afin de conserver pour les évacuations intensives qui peuvent demander le retour rapide des trains le nombre maximum de places dans les zones les plus rapprochées.

On voit donc que les évacuations peuvent être facilement assimilées aux transports en cours d'opérations puisque beaucoup de règles à suivre sont analogues, mais la multiplicité et la complexité des questions à résoudre est encore plus grande.

Il est dès lors nécessaire d'avoir dans la région des embarquements, dans le cas présent à Verdun, un officier très expérimenté qui ait qualité pour donner ou provoquer les ordres nécessaires et prendre rapidement les décisions que commandent les circonstances.

Cet officier aura à prendre suivant l'ordre chronologique les dispositions suivantes :

Donner des ordres à la G. R. pour constituer la réserve de matériel roulant en indiquant les marches à prendre pour arriver à Verdun (cette réserve est d'ailleurs en tout temps constituée en partie dans la région de Verdun).

Répartir les trains dans les garages disponibles; faire libérer,

s'il y a lieu, un certain nombre de voies, régler les ravitaillements, le cas échéant, pour que les trains sanitaires puissent stationner; faire réunir sur le réseau meusien le matériel nécessaire, en régler l'arrivée à Verdun.

Assurer la mise en place en temps opportun du ou des trains sanitaires à charger en choisissant ce ou ces trains suivant les besoins du moment.

Prévoir l'arrivée à Bar-le-Duc du matériel nécessaire (trains pour blessés assis ou trains sanitaires) pour l'enlèvement des blessés venus du transbordement de la voie étroite.

Échelonner les départs, de concert avec le Service de Santé, en tenant compte des difficultés de circulation sur la ligne de Sainte-Menehould—Verdun et donner ou provoquer, s'il y a lieu, les ordres nécessaires pour résoudre ou réduire ces difficultés.

Assurer l'alimentation en déterminant le mode d'emploi des fourgons-cantines.

Fixer, suivant le nombre des évacuations à prévoir, la zone d'hospitalisation sur laquelle chaque train doit être acheminé de façon à ce que les trains soient de retour en temps opportun.

Donner des ordres à la G. R. pour faire arriver les trains destinés à remplacer les trains chargés partis pour l'intérieur.

4° *Renseignements indispensables au commissaire régulateur.* — Pour opérer dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité, pour prévoir les besoins et pour prendre les mesures nécessaires, enfin pour n'être jamais pris au dépourvu quelle que soit l'importance des évacuations à assurer, le commissaire régulateur a besoin d'un certain nombre de renseignements.

Une des tâches les plus importantes qui lui incombent étant la préparation des transports et la réunion des moyens, il est de toute nécessité qu'il soit prévenu suffisamment tôt de l'éventualité d'une action, bien entendu si l'offensive vient de notre côté et non du côté allemand, ce qui semble être aujourd'hui le cas normal.

Deux points doivent lui être signalés :

1° La date à un ou deux jours près du début de l'action;

2° L'importance approximative des effectifs engagés.

Ces renseignements doivent lui venir de l'état-major de l'armée ou du groupe d'armées sous la forme et dans les limites que déterminera le Commandement; la seule façon de procéder dans ce cas pour éviter toute indiscrétion sera de le convoquer au siège de l'état-major.

Les ordres, très restreints d'ailleurs, qu'il aura à donner ne sont que de nature technique et sont tels qu'ils ne peuvent donner aucune indication sur la nature ou la date des opérations.

Dans les conditions actuelles, étant données la nature et l'importance des moyens déjà réunis en tout temps, les ordres en question peuvent n'être donnés qu'après le commencement des opérations, à condition que l'officier chargé de la direction et de l'exécution des mouvements soit sur place à ce moment.

Cet officier se met en relations avec le commandement local et avec le Service de Santé, il recueille ainsi les quelques données plus précises qui peuvent lui manquer pour étayer ses prévisions et il peut étudier toutes les mesures d'organisation nécessaires.

Pendant les évacuations il conserve le contact avec le Commandement et le Service de Santé et se trouve ainsi en mesure à un moment quelconque de modifier ou de compléter l'organisation prévue au début ainsi que d'assurer avec ordre et rapidité l'exécution des évacuations qui s'imposent.

Is-sur-Tille, le 24 mars 1915.

Le Commissaire régulateur,

M.....

Ces instructions montrent :

1° Dans quel sens peut s'exercer l'action de préparation de la Commission régulatrice;

2° Le fonctionnement des évacuations en ce qui concerne le service des organes militaires et la marche des trains sanitaires;

3° Les mesures prises pour l'alimentation;

4° L'action de la Commission régulatrice pendant l'exécution.

Elles ne sont pas parfaites, mais elles posent des principes et envisagent une organisation alors qu'il n'en existe encore aucune qui soit réglementée; elles sont connues et approuvées des états-majors et du Service de Santé; elles auront au moins l'avantage de constituer une doctrine et de coordonner les efforts dans le même sens.

En résumé, l'organisation comprend la constitution

d'H. O. E. avancés, véritables annexes de l'H. O. E. de G. R., destinés au même titre que ce dernier à régler les évacuations, chaque chef de ces formations conservant sa responsabilité en ce qui concerne l'acheminement de ses blessés et l'H. O. E. de G. R. ne servant pour ces annexes que d'élément centralisateur pour les documents individuels, les statistiques, etc...

Entre les hôpitaux avancés et les gares d'évacuation des rames navette drainant aussi souvent que possible tous ceux qui se présentent.

Les organes sanitaires doivent être échelonnés dans la zone des armées de façon à assurer l'alimentation et à se prêter, le cas échéant, une aide mutuelle.

La fourniture des rames vides doit être automatique.

L'offensive de Champagne de septembre 1915. — Les évacuations de la bataille se font à partir des organes sanitaires de l'avant installés à Mourmelon, Bouy, Saint-Hilaire, Cuperly, Suippes, Bussy-le-Château et Châlons; les points de départ définitifs sur l'intérieur sont Châlons, Troyes et Neufchâteau; un certain nombre de trains sont acheminés sur le P.-L.-M. par Is-sur-Tille, cette G. R. étant ainsi appelée à apporter une aide à des opérations n'affectant pas directement sa zone d'action; la mesure est excellente et on ne comprendrait pas une absence de coopération dans un ensemble où un seul organe aurait à supporter toutes les charges en travaillant trop près de la limite de ses possibilités.

D'une façon générale, les trains chargés à l'avant sont visités dans les H. O. E. de Châlons, Troyes et Neufchâteau où les blessés sont mis en état de continuer leur route; leur chargement est souvent modifié ou complété, mais c'est la rame elle-même partie de l'avant qui est acheminée sur l'intérieur après un stationnement plus ou moins prolongé.

Ce procédé présente, par rapport au procédé mis en œuvre en avril 1915, deux différences essentielles :

1° Suppression de tout train navette drainant les blessés entre les gares du front et la gare de départ du train vers l'intérieur, par conséquent enlèvement moins rapide des évacués à partir du moment où ils ont pu rejoindre la voie ferrée en un point quelconque et ensuite attente plus ou moins longue du train demandé qui peut subir des retards au milieu d'une circulation très intense et qui ne peut partir sans avoir un chargement complet, le nombre des trains étant limité et chacun d'eux devant être utilisé à son rendement maximum si on ne veut pas se trouver rapidement démuni de moyens d'évacuation au grand préjudice des blessés restant.

En fait, l'intervalle de temps qui s'est écoulé entre la demande et la réception d'un train aux organes sanitaires de l'avant a été en moyenne de cinq heures avec minimum de deux heures mais avec maximum de onze et seize heures et même de soixante-deux heures à Bussy-le-Château; ce sont là évidemment des résultats que l'on ne pouvait éviter, mais qui n'en sont pas moins regrettables.

On peut admettre que chacun des organes de l'avant a chargé en moyenne un train par jour, la durée moyenne du chargement étant de trois heures, mais avec maximum qui a atteint en certains points onze et quinze heures, le nombre de blessés étant très insuffisant au moment de l'arrivée du train; l'organisation adoptée devait fatalement conduire à ces exagérations déplorables.

2° La deuxième différence à relever avec les mesures adoptées en avril 1915 est la nécessité de faire passer tous les trains à des formations chargées de les reviser, les organes sanitaires de départ n'ayant pas pu le plus souvent faire des pansements définitifs; il devait en résulter pour les trains des stationnements plus ou moins longs à Châlons, Troyes ou Neufchâteau, préjudiciables aux blessés, favorisant l'encombrement des gares, augmentant

la durée de rotation des rames à un moment où on avait intérêt à les voir revenir le plus rapidement possible pour une nouvelle réutilisation; la durée de rotation avait d'ailleurs déjà été augmentée par ce fait que les trains allant jusqu'aux gares du front perdaient souvent du temps au milieu d'une circulation difficile.

C'était la conséquence de l'incertitude où on se trouvait en présence d'une méthode mal assise; le mode d'évacuation étudié en temps de paix n'avait pas au début donné de bons résultats parce que mal connu il avait été mal appliqué et parce que l'ampleur inattendue des opérations avait trouvé des moyens insuffisants; on n'avait pas tenu compte de l'expérience d'avril 1915 où on avait amélioré les procédés primitivement prévus en se contentant d'augmenter le rendement par une décentralisation raisonnée et où on avait obtenu des résultats sur lesquels aucune critique ne s'était élevée; au lieu de persévérer dans cette voie qui semblait être la meilleure, on avait bâti un système hybride, inconnu de tout le monde, qu'aucune instruction ne réglementait et ne mettait au point, on s'engageait sans nécessité et sans étude sérieuse dans une expérience nouvelle; c'était une lourde faute.

Il était d'autant plus regrettable de se lancer ainsi dans l'inconnu que, une fois encore, les prévisions étaient largement dépassées et qu'il en devait résulter une surcharge qu'un système sans souplesse ne pouvait supporter sans dommage.

Le 25 septembre on expédie 12 trains vers l'intérieur, le lendemain 27 trains; les jours suivants le chiffre oscille entre 23 et 26 et le 30 septembre on atteint 33, le nombre des trains descend ensuite jusqu'à 9 pour remonter à 23 à la suite de la seconde attaque du 7 octobre; au jour le plus chargé on évacue 12.546 hommes.

En résumé, du 1er au 15 septembre sont passés à la G. R. 8.102 évacués dont 5.030 malades, du 16 septembre au 31 octobre la IIe armée a évacué vers l'intérieur 49.725 hommes

dont 5.780 malades et la IVe armée 63.183 dont 12.423 malades; en deux mois le total général s'élève à 123.320, la période la plus chargée, du 25 au 30 septembre c'est-à-dire pour sept jours, donnant 154 trains pour 63.201 évacués.

Ces chiffres ne représentent d'ailleurs pas le nombre total des évacuations par voie ferrée depuis les gares du front, de très nombreux blessés légers étant restés dans les formations sanitaires, hôpitaux ou dépôts d'éclopés de la zone des armées.

Si les mouvements ont pu être gênés sur les sections de lignes avancées où la circulation était très intense du fait des transports de troupes et des transports de ravitaillement, ils ont été plus faciles dès qu'on a été dégagé de la zone immédiate des opérations, le réseau présentant plus de ressources et les raisons d'encombrement dues aux stationnements ou manœuvres consécutifs aux chargements et déchargements ayant disparu; la G. R. d'Is-sur-Tille avait aidé celle de Troyes en recevant 20.000 blessés acheminés par 61 trains, le maximum ayant été atteint le 30 septembre avec 4.255 évacués pour 11 trains.

L'offensive n'avait duré effectivement que six à sept jours sur un front de 25 kilomètres, elle n'avait affecté au point de vue du chemin de fer qu'une zone restreinte du réseau dont toutes les ressources pouvaient être concentrées pour ces seules opérations; devant les résultats obtenus on peut se demander si on aurait eu les moyens suffisants au point de vue du chemin de fer seulement, pour répondre aux nécessités de plusieurs actions importantes simultanées; poser ainsi la question, c'est la résoudre sans aucun doute par la négative en ce qui concerne les évacuations; le nombre des trains sanitaires mis en marche dans les derniers jours de septembre et leur durée de rotation sont tels que si les opérations s'étaient continuées quelques jours encore avec la même intensité on aurait vraisemblablement manqué de matériel de transport pour les blessés.

Observations générales. — Un officier supérieur du Service des chemins de fer qui a suivi de près les opérations d'avril et de septembre résume ainsi qu'il suit, à la fin de 1915, ses observations, qu'il fait parvenir au G. Q. G. en avril 1916 :

On dispose actuellement, pour les évacuations, de trains sanitaires transportant à la fois des blessés couchés et des blessés assis, éventuellement de trains sanitaires improvisés transportant des blessés couchés, et de trains de voitures à voyageurs transportant des blessés assis.

Pour les premiers de ces trains, la proportion à admettre entre les blessés couchés et les blessés assis est difficile à établir; pendant les périodes de calme, en effet, il y a une forte proportion de blessés couchés fournis par les blessés intransportables au moment d'une action antérieure et dont l'état s'est suffisamment amélioré pour que leur transport soit possible; pendant une période d'action c'est l'inverse qui se produit au début de la période, la proportion de blessés assis est considérable, elle ne diminue que si l'action se prolonge.

On a bien prévu des trains pour blessés assis, mais ces trains à grande contenance sont rarement chargés à plus de la moitié, car il leur faudrait attendre trop longtemps aux gares d'évacuation; de plus, ils laissent de nombreux blessés dans la zone des armées et ne semblent devoir servir que rarement pour les évacuations sur l'intérieur.

Le matériel ne semble donc pas répondre exactement aux besoins puisque son utilisation est en général imparfaite et qu'on ne peut obtenir son chargement dans des limites satisfaisantes, ce qui nécessite des mouvements de trains trop nombreux pour le rendement obtenu et par conséquent des encombrements qu'il y a lieu d'éviter surtout dans les périodes de circulation intense; d'ailleurs, le nombre des trains est limité et le nombre des blessés considérable.

Ici se pose la question du personnel médical; on peut

poser en principe que le principal ennemi de la bonne marche des évacuations est le médecin.

Cette assertion peut-être paradoxale est facile à expliquer : le personnel médical, ignorant dès le temps de paix des règles les plus élémentaires relatives aux évacuations, s'est, dans la très grande majorité des cas, restreint au rôle de personnel traitant s'occupant uniquement des soins à donner aux blessés.

De plus, certains axiomes sont très en honneur, parmi lesquels deux sont à retenir :

1° Les trains sont faits pour les blessés et non les blessés pour les trains;

2° Il ne faut pas considérer « les blessés », mais « le blessé ».

La première de ces deux affirmations, si elle est vraie ainsi exprimée, devient inexacte, par la force des choses, si on admet que des trains en nombre quelconque doivent toujours à un moment quelconque et en un point quelconque être à la disposition d'un nombre quelconque de blessés à enlever, si petit soit-il.

Quelle que puisse être la nécessité d'évacuer les blessés dans le plus bref délai possible, le nombre des trains dont on dispose est limité et les besoins du service sanitaire ne sont pas les seuls auxquels ait à faire face le Service des chemins de fer.

Quant à la deuxième affirmation, elle prouve bien que le médecin ne s'occupe que des soins à donner, car dans la question des évacuations, c'est de la collectivité qu'il s'agit et non des individualités.

Si le blessé doit être rapidement évacué, il ne peut l'être qu'avec d'autres blessés en nombre suffisant, sous peine de voir arrêtée la marche régulière des évacuations, et c'est ainsi que, pour faire souffrir moins les premiers, on risque fort de faire souffrir davantage les suivants, s'il n'est pas possible de leur fournir les trains nécessaires en temps opportun, du fait que les trains précédents incom-

plètement chargés ne fournissent qu'un rendement dérisoire.

En résumé, la théorie des médecins veut que, dès qu'un blessé est en mesure d'être transporté, il soit évacué; quant à sa destination, d'autres la fixeront et l'H. O. E. de G. R. débordé, insuffisamment ou mal renseigné par les organes sanitaires de l'avant sur la nature et la gravité des blessures, n'a plus ni le temps ni les moyens de procéder aux visites nécessaires pour décider des évacuations à faire sur l'intérieur ou de celles à acheminer seulement dans la zone des armées.

Le personnel médical persiste dans ces errements et la question des évacuations reste toujours étrangère à trop de médecins; le Commandement, et le commissaire régulateur en particulier, sont souvent désarmés devant les objections d'ordre technique qui peuvent leur être opposées par le service sanitaire, objections qu'ils ne peuvent discuter quand il s'agit de la vie des hommes. Ces considérations ont néanmoins quelque valeur dans ce qu'elles ont de raisonnable et il faut en tenir compte.

On peut dès lors admettre comme bases :

1° Organisation de nombreux centres d'évacuation dans les gares les plus proches du front, suffisamment outillés pour faire les pansements dans des conditions satisfaisantes et pour faciliter, par des visites aussi détaillées que possible, le travail de classement des organes situés à l'arrière;

2° Organisation d'annexes de l'H. O. E. de G. R. dans les conditions adoptées pour les opérations de mars-avril 1915;

3° L'H. O. E. de G. R. et ses annexes fonctionnent en particulier comme formations destinées surtout à retenir dans la zone des armées tous les blessés pour lesquels leur état de santé n'impose pas d'une façon absolue l'évacuation à l'intérieur; tout homme qui a quitté la zone des armées est perdu pour longtemps et le triage doit être très serré;

4° En conséquence, nécessité de prévoir dans la zone des armées des moyens d'hospitalisation très importants évalués à 7 ou 8 % des effectifs engagés;

5° Enlèvement rapide des blessés de la zone de l'avant et report en arrière des véritables opérations de triage qui demandent souvent du temps : on diminuerait ainsi la souffrance « du blessé » et son désir de s'éloigner vite du combat et on n'aurait à songer « aux blessés » que dans une zone plus calme et mieux outillée;

6° Organisation d'une surveillance d'ensemble technique sur toutes les évacuations, par affectation à la G. R. d'un médecin principal : cet officier supérieur en relations constantes avec le commissaire régulateur, et sous les ordres du chef supérieur du Service de Santé de l'armée au point de vue technique, serait le délégué de ce dernier en ce qui concerne les évacuations; actuellement ce rôle ne peut être rempli ni par le médecin chef du commandement d'étapes de G. R. qui ne peut quitter sa formation, ni par le médecin principal chef du Service de Santé des étapes.

Il est nécessaire de disposer à la G. R. d'un officier supérieur médecin qui serait en déplacement en permanence pendant les périodes actives et qui, orienté sur les nécessités du Service des chemins de fer, serait un conseiller apprécié pour le régulateur; en même temps il aurait qualité par son grade et par sa compétence, pour concilier les exigences médicales avec les exigences du chemin de fer et prendre les mesures nécessaires pour réaliser une entente complète de tous les instants;

7° Observation stricte et absolue des attributions respectives de chacun; le service des évacuations est des plus délicats en raison de son caractère d'imprévu et en raison de la nature des militaires transportés, blessés en état de dépression physique et souvent morale; tous les détails doivent donc être réglés et assurés avec minutie; la régularité doit être recherchée à tout moment.

Chacun, le régulateur comme le Service sanitaire, doit

donc conserver sa responsabilité et ne pas empiéter sur les attributions de l'autre, car il ne peut ainsi que provoquer le désordre en adoptant des solutions échappant à sa compétence et à son autorité; les exemples que l'on a pu constater de cette confusion des pouvoirs ont donné des résultats désastreux.

Sur ces bases on envisagera le Service des chemins de fer dans les conditions suivantes :

Les centres d'évacuation, correspondant aux gares de l'avant, sont groupés par zones et à chaque groupe correspond un centre hospitalier, annexe de l'H. O. E. de G. R.

Des trains navettes pour blessés assis ou pour blessés couchés circulent d'une façon à peu près ininterrompue entre les centres d'évacuation et l'annexe de G. R., drainant les blessés qui se présentent; ces trains sont d'une contenance réduite, 500 blessés assis environ ou 100 couchés, mais ne contiennent que des assis ou des couchés.

Les blessés sont tous débarqués à l'annexe, où ils sont triés et hospitalisés; ceux qui sont à diriger sur l'intérieur sont à acheminer par trains semi-permanents complets transportant à la fois des assis et des couchés; ceux à conserver dans la zone des armées qui ne sont que des blessés assis sont acheminés par des trains spéciaux. Autant que possible à chaque annexe serait attribuée pour eux une zone d'hospitalisation pour laquelle l'armée indiquerait chaque jour le nombre de places disponibles dans les diverses formations.

Auprès de chaque annexe est placée une délégation de la Commission régulatrice ayant la surveillance et la direction des mouvements par voie ferrée et réalisant l'entente permanente avec le Service de Santé; cette délégation peut comprendre le commissaire régulateur adjoint ou même dans certains cas particulièrement importants le commissaire régulateur, bien que la Direction de l'arrière se soit formellement opposée à cette disposition en 1915, disposition à laquelle on est revenu plus tard d'ail-

leurs, indirectement et d'une façon défectueuse, par l'organisation des régulatrices de mouvement; il faut dire que la Direction de l'arrière avait peur de voir un élément subordonné s'arroger des prérogatives dont elle considérait avoir seule l'apanage.

Les courants de retour des trains vers l'intérieur passent par des centres sanitaires destinés à suppléer aux centres avancés dans le cas où ces derniers auraient été débordés; ils sont outillés en infirmeries de gare pour l'alimentation.

En principe les infirmeries de gare doivent être échelonnées toutes les six heures; cette durée est trop grande, car dans les transports intensifs le service de ces organes est trop chargé, il en résulte des retards importants à éviter à tout prix; en outre, de nombreux trains se présentent à des heures s'écartant trop des heures normales de repas et comme on ne doit pas déranger les blessés pendant la nuit, ils peuvent ainsi rester dix-huit heures sans être ravitaillés; une durée de trajet de trois heures entre les infirmeries de gare est un maximum au-dessous duquel il faut même descendre dans la zone des armées où les mouvements de trains peuvent quelquefois être gênés.

De toutes ces observations le Commandement ne retiendra que celle relative à la création d'un poste de médecin principal à la G. R. appelé plus tard « médecin régulateur », et sous l'empire de diverses influences que nous déterminerons on adoptera une organisation différente de celle préconisée, au grand préjudice du service et des blessés.

Les opérations de Verdun. — A partir du 23 février les évacuations de blessés deviennent importantes, le 26 10 trains sont expédiés sur l'intérieur; en mars le nombre des trains est de 137 pour 43.626 blessés ou malades avec maximum de 2.720 le 11 mars, en avril 183 trains pour 40.360 évacués avec maximum de 2.288 le 7 avril.

Les blessés sont dirigés par automobiles sur Clermont-

en-Argonne et Les Islettes pour être embarqués sur la grande ligne dans des trains sanitaires, ou bien sur Bar-le-Duc, partie en automobile, partie par le réseau meusien.

A partir du 3 mars, les bombardements rendent inutilisables d'une façon continue les gares de Clermont et des Islettes, le Service de Santé doit cesser de fonctionner et le départ des trains sanitaires s'effectue de Sainte-Menehould; à partir de la même date des trains sanitaires partent également de Revigny où les blessés sont amenés par automobiles et par trains meusiens, tandis qu'ils ne sont plus conduits à Bar-le-Duc que par automobiles.

Le réseau meusien dispose de 2 puis 3, puis 4 trains à la contenance chacun de 100 blessés couchés et 150 assis; 2 trains réguliers sont mis en marche chaque jour; 8.000 blessés ont été transportés par les trains meusiens en mars, 15.000 en avril.

Par la suite lorsque, à partir du 17 mai, aura été construite la ligne à voie normale de Sommeille à Souilly et ultérieurement à Dugny au sud de Verdun, les évacuations se feront par cette ligne.

Les évacuations relatives aux opérations de Verdun ne présentent pas de maximum aussi élevé que pendant l'offensive de Champagne, mais elles demandent un effort soutenu pendant plusieurs mois; le total des militaires évacués de février à septembre dépasse 277.000 hommes.

L'organisation est celle qui avait été adoptée en Champagne, mais l'éloignement forcé des centres d'évacuation de la ligne de bataille avait posé le problème d'une façon particulière et plus facile en ce qui concerne le Service des chemins de fer.

Les trains sanitaires en 1916. — La constitution des trains sanitaires continue en 1915 à être l'objet de tâtonnements à la suite des desiderata successifs exprimés par le Service de Santé.

En septembre 1915 on remanie les trains improvisés, qui désormais ne seront aménagés que pour blessés couchés ou pour blessés assis; la proportion des uns et des autres est en effet tellement variable qu'un train mixte sera toujours mal utilisé, il sera complet en blessés assis et mal utilisé par des blessés couchés, ou inversement; les trains pour couchés auront 32 wagons aménagés pour 400 places, ceux pour assis auront 30 voitures pour 1.200 places; dans les deux catégories de trains on ajoute un fourgon-cuisine, un fourgon-tisanerie et une voiture à voyageurs pour le personnel sanitaire.

Les wagons sont blanchis intérieurement et munis de châssis vitrés pour l'éclairage.

On constitue le 16 septembre cinq trains pour blessés couchés avec des fourgons à intercommunication, ce sont de véritables trains permanents très confortables.

En octobre on étudie les dispositions à prendre pour remédier au défaut d'intercirculation de la majorité des trains, disposition qui ne permet pas la surveillance des blessés au point de vue médical en cours de route; la situation sera améliorée en dotant les trains d'un fourgon à intercirculation qui serait en communication avec la voiture du personnel et avec le fourgon tisanerie et où on mettrait spécialement les blessés pouvant avoir besoin de soins fréquents.

Pendant les mois de septembre et d'octobre toutes les ressources disponibles en trains sanitaires sont mises à la disposition de la G. R. de Troyes pour les évacuations de Champagne, on arme de nouveaux trains improvisés; à partir du 15 octobre on désarme un certain nombre de ces trains au fur et à mesure que les évacuations diminuent d'intensité, le matériel roulant est remis en circulation; on conserve encore quelques trains pour couchés, mais tous les trains pour assis sont disloqués et on ne garde qu'un noyau comprenant les voitures spéciales, fourgons de service, wagons-cuisine ou tisanerie, voitures

pour le personnel, avec quelques hommes pour la garde et l'entretien.

Quant aux trains semi-permanents qui ont dû être renforcés pour blessés assis en vue des opérations, ils seront ramenés à leur composition normale.

En décembre on décide de diminuer la longueur du trajet pour les régions d'hospitalisation éloignées par l'adoption de trains express; les arrêts aux infirmeries de gare seront en même temps supprimés, on admet pour commencer une marche facultative par jour sur chaque parcours.

La suppression d'un grand nombre d'arrêts, en particulier aux infirmeries de gare, implique l'utilisation de trains à intercirculation totale ou partielle permettant la surveillance des blessés et leur alimentation en cours de route; les repas seront préparés par la cuisine-réfectoire et auront une composition déterminée, ils seront distribués soit en cours de route pour les wagons à intercirculation, soit aux arrêts intermédiaires; à titre d'essai, un deuxième fourgon cuisine sera ajouté aux trains express, mais seulement quand il devra être distribué un grand repas.

Les trains constitués devront être soumis à une visite minutieuse de tous leurs organes par les services techniques; en cas de nécessité, le médecin chef du train pourra toujours demander l'arrêt du train dans une gare du parcours et son acheminement ultérieur par une marche ordinaire.

La constitution des trains sanitaires subit en 1916 de nombreuses modifications; à la fin de février on avait un certain nombre de trains improvisés pour blessés couchés, ils sont peu utilisés et on les désarme le 25 mars, ordre est donné de prévoir leur réutilisation à la fin de juin; à la fin d'octobre le nombre des trains improvisés pour blessés assis comme pour blessés couchés est considérablement réduit, l'expérience des batailles de Verdun et de la Somme

ayant montré qu'ils n'étaient presque jamais utilisés; on ne conserve que les noyaux de 6 trains pour blessés assis, 10 trains complets et 12 noyaux pour blessés couchés, on prend des dispositions pour constituer en trois jours 7 nouveaux trains si le besoin s'en fait sentir.

Afin de transporter les blessés dans des conditions plus confortables, il est prescrit au mois d'août de ne mettre que deux blessés assis par banquette, il en résultera la mise en marche d'un plus grand nombre de trains pour un même nombre d'évacués.

La désinfection des trains sanitaires est organisée par centres de désinfection fonctionnant à Pantin, Troyes, Vitry, Neufchâteau et Aillevillers.

Les trains à marche express sont dotés dans certaines G. R. d'un fourgon Cantine de la Presse pour l'alimentation en cours de route.

III. — L'offensive de l'Aisne en avril 1917

L'instruction de 1916 sur les évacuations. — Le 25 avril 1916 le G. Q. G. fait paraître une instruction sur les évacuations et l'hospitalisation dans la zone des armées des blessés et des malades; cette instruction est accompagnée et suivie d'un certain nombre d'annexes, en particulier une notice sur le mécanisme des évacuations du 14 décembre. Vers la même date (15 décembre) paraît une instruction provisoire du sous-secrétariat d'État du Service de Santé militaire sur le même objet; ces documents d'une importance capitale, qui doivent résumer les enseignements acquis et régler la conduite à tenir dans l'organisation future d'un service particulièrement délicat, méritent d'être étudiés en ce qui concerne le Service des chemins de fer ou les répercussions sur ce même service.

Les dispositions générales relatives au fonctionnement des évacuations et élaborées avant la guerre précisaient

que tous les blessés avaient à leur départ des gares du front un point de première destination, l'H. O. E. de G. R.; c'est en ce point seulement que s'effectuait le triage et c'est de là que partaient les trains pour l'intérieur, tous les blessés y étaient débarqués; les premières évacuations sont faites dans le désordre parce que l'organisation n'est pas appliquée, et parce qu'il y a encombrement, encombrement des hôpitaux, encombrement des voies ferrées.

Par la suite on augmente le nombre des organes d'évacuation par constitution d'annexes de l'H. O. E. de G. R., on obtient de meilleurs résultats, mais l'expérience de l'offensive de Champagne ne donne pas encore satisfaction; pour les opérations de Verdun et dans la Somme la situation militaire est telle que les annexes de l'H. O. E. de G. R. peuvent être poussés jusqu'au contact des automobiles sanitaires, à Verdun parce que la voie ferrée normale s'arrête assez loin du front, dans la Somme parce que l'avance réalisée dès le premier jour des opérations est suffisante pour mettre les organes de chemin de fer de première ligne à peu près à l'abri des bombardements; l'affluence des blessés n'est pas telle qu'il en résulte au départ des encombrements sérieux et il est dès lors possible de faire partir les trains vers l'intérieur directement des organes sanitaires avancés.

Les plus hautes sommités du monde médical civil ou militaire consultées sur l'organisation à adopter sont unanimes à déclarer que le blessé doit être transporté sans transbordement depuis une gare qui devra être le plus proche possible du point où il est tombé jusqu'à l'hôpital où il doit achever sa guérison définitive; telle est l'idée directrice du règlement de 1916, idée dont l'application paraît possible si on étudie les opérations précédentes.

Cette application comporte la solution de deux problèmes :

1° La spécification au départ de chaque blessé pour

déterminer son point de destination par l'indication de la catégorie à laquelle il appartient;

2° Le transport par voie ferrée.

La classification en catégories nécessite des installations de réception et de triage d'autant plus importantes qu'on envisage la mise en œuvre d'effectifs beaucoup plus élevés que ceux qui ont pris part aux opérations précédentes et ces installations doivent être poussées le plus près possible du front pour se trouver le plus près possible du point où le blessé sera tombé; il faudra éviter avec soin les encombrements nuisibles aux opérations de triage; enfin comme il faut admettre quelques erreurs dans la destination à donner à chacun, la vérification et le redressement du classement se feront par des organes situés à l'arrière.

Quant au transport, il suffit de disposer en tout temps, au point de départ, du nombre de trains sanitaires nécessaire; il faut que la rotation des rames soit aussi rapide que possible et que l'on dispose, soit aux points d'embarquement même, soit à proximité, de garages suffisants pour avoir en temps opportun aux lieux d'emploi des trains vides en nombre suffisant.

Cet ensemble est irréprochable en théorie, comment le règlement envisage-t-il l'exécution?

Les organes de réception et de triage deviennent des installations considérables qui demanderont pour leur construction beaucoup de temps, de main-d'œuvre et de matériaux, il en est prévu un par corps d'armée engagé, on prévoit en outre une même série d'organes sur une deuxième ligne sur laquelle on se reporterait en cas de bombardement de la première.

Avec les nombreux travaux de toute espèce que l'on estime nécessaires, aura-t-on le temps et les moyens de réaliser ces installations qui, ne pouvant être exécutées simultanément sur tout le front, auront au surplus l'inconvénient de signaler mieux à l'ennemi la région où nous

comptons poursuivre nos opérations ultérieures? Ils formeront en première ligne des buts étendus sur lesquels l'ennemi dirigera rapidement un tir efficace malgré les croix de Genève les plus visibles, la direction en sera lourde surtout s'ils n'ont pu être complètement achevés car il faudra prendre au dernier moment des mesures de fortune et on devra craindre les encombrements.

Ces encombrements sont particulièrement visés dans le règlement : on prévoit des barrages pour ne laisser passer que les militaires réellement blessés et déjà vus par les ambulances du front; on prescrit que les blessés légers doivent arriver en détachements encadrés, que les sections sanitaires devront évacuer obligatoirement leurs blessés « sur l'hôpital d'évacuation affecté au corps d'armée et non sur celui qui paraît le plus rapproché »; enfin « le chef supérieur du Service de Santé de l'armée doit donner toutes les instructions nécessaires pour régler le débit des ambulances sur les gares d'évacuation, de façon à éviter un afflux subit trop considérable des blessés sur ces gares, pouvant avoir pour résultat d'engorger les H. O. E. et d'en paralyser le fonctionnement ».

Et une des annexes ajoute : « Si le médecin chef redoute à un moment donné l'encombrement de la section « Éva- « cuation » de l'H. O. E., il en réfère au médecin d'armée qui prescrit alors de diriger les blessés évacuables sur un autre H. O. E. de première ou de deuxième ligne ayant moins d'activité. »

Il faut vraiment que les auteurs du règlement n'aient jamais assisté à des évacuations intensives ou même n'aient jamais réfléchi à la psychologie du blessé pour croire à l'efficacité de pareilles mesures : le blessé n'est plus un militaire, ce n'est qu'un homme qui souffre, il a perdu toute notion autre que celle de sa souffrance, il ne sait plus en particulier ce que c'est que l'ordre et la discipline, il n'a qu'une idée, s'éloigner le plus vite et le plus loin possible de l'enfer d'où il est sorti, fuir pour retrouver

d'abord et surtout le calme; il sait qu'il existe quelque part une voie ferrée, il ira n'importe où, le plus près qu'il pourra, pour trouver un train qui l'emporte.

Le blessé qui ne peut pas marcher subira les transports en voiture automobile, les arrêts quels qu'ils soient, les stationnements plus ou moins prolongés, il ne pourra que souffrir, mais les blessés qui peuvent marcher sont les plus nombreux, ils arrivent, sans qu'on puisse être prévenu, par centaines ou par milliers.

Les barrages seront efficaces si la discipline, quoique douloureuse, y est observée, mais ils n'empêcheront pas le flot; on prescrit d'encadrer les blessés légers, sera-ce avec des gradés valides distraits de la bataille? c'est impossible; ce sera alors avec des gradés blessés qui, eux aussi, ont perdu la notion de discipline, et n'ont eux aussi que l'idée de fuir; la fuite implique le désordre, c'est le désordre en effet, il ne peut être question de le supprimer, il faut le subir.

Ces blessés iront à l'H. O. E. le plus proche et non à celui de leur corps d'armée, de même que très souvent les voitures sanitaires qui auront à circuler sur des routes encombrées passeront comme elles pourront et où elles pourront; leurs conducteurs n'auront qu'une idée : décharger vite les hommes qu'ils transportent pour aller vite en chercher d'autres car il y en a beaucoup.

Cet afflux sera toujours subit, personne n'en est maître et ne peut le régler et quand le médecin chef redoutera l'encombrement, il se sera déjà produit; il rendra compte au médecin chef de l'armée qui ne peut savoir à tout moment la situation de tous ses H. O. E. puisque cette situation est variable d'un instant à l'autre, et qui demandera des renseignements pour donner de nouvelles instructions; pendant ce temps l'H. O. E. sera paralysé; si en outre il est bombardé en raison de sa proximité du front, le fonctionnement en devient impossible.

Le blessé veut fuir et trouver le calme, le règlement lui

impose un stationnement près de l'ennemi, sous le feu ou tout au moins dans le bruit de la bataille; le désordre est la règle, le règlement prétend l'éviter par des moyens inefficaces, il prétend supprimer l'encombrement alors qu'on ne peut qu'essayer de le résoudre.

Admettons cependant que par un phénomène quelconque ou par suite d'une avance rapide et importante de notre ligne de bataille, ce désordre se transforme en quelque chose d'ordonné : il faut recevoir la foule des blessés, en opérer le triage pour donner à chacun sa classification; le règlement du G. Q. G. n'indique que des catégories suivant les destinations, zone des armées ou zone de l'intérieur, la zone des armées étant d'ailleurs susceptible d'empiéter sur la partie limitrophe de la zone de l'intérieur, mais l'instruction du sous-secrétariat du Service de Santé spécifie cinq catégories spéciales et dix-neuf catégories correspondant à la nature de la blessure ou de la maladie; les blessés doivent être répartis dans le train suivant la catégorie à laquelle ils appartiennent, le nombre des catégories à respecter n'est pas pour faciliter ni pour améliorer le chargement, et il ne faut pas s'étonner si les erreurs commises sont nombreuses.

C'est au médecin chef du train qu'il appartient de redresser ces erreurs car « il est nécessaire que tous les pansements soient revus une heure ou deux après le départ du train. A cet effet tous les trains d'évacuation auront un arrêt de cinquante minutes à une heure au maximum dans une gare où fonctionne dans ce but un H. O. E.; cette gare, véritable « régulatrice sanitaire », peut être soit la G. R., soit toute autre gare convenablement placée ». Et l'instruction du Service de Santé spécifie en outre que :

« Aussitôt après le départ de la gare d'embarquement, le médecin chef fait l'inspection totale de son train et vérifie la situation clinique de tous les évacués. Cette première inspection devra être faite de préférence entre

la gare d'embarquement et la dernière gare à la sortie de la zone des armées, G. R. ou R. S. (régulatrice sanitaire). »

Ainsi est défini le rôle de la R. S. qui est « la gare où doit se faire la revision complète de tous les évacués à la sortie de la zone des armées; cette revision des pansements est faite dans le train même ».

Si on ne parle pas de la contradiction qui existe entre les deux documents dont l'un place la R. S. à deux heures au plus de la gare d'embarquement et l'autre à la sortie de la zone des armées, il n'en reste pas moins que la R. S. dispose de une heure au maximum pour faire la revision de tous les pansements; chaque train transporte 250 à 300 blessés, on peut bien admettre qu'il faut cinq minutes à un médecin pour se rendre compte de la situation d'un blessé et de son pansement, lire sa fiche, l'interroger, chaque médecin verra donc 12 hommes : si on veut organiser un service régulier il faudra 25 médecins de service en permanence, à condition qu'il n'y ait jamais deux trains à la fois à la R. S.; il faut ajouter que le stationnement sera normalement utilisé pour l'alimentation, il est douteux qu'on ait fait ce calcul simple qui démontre l'impossibilité matérielle d'assurer ce service avec le personnel dont on dispose.

Il est bien dit que le médecin chef du train doit avoir vu tous les blessés, mais il a entre le point de départ et la R. S. deux heures de trajet, admettons même quatre heures pour être dans les conditions de l'instruction du Service de Santé; quatre heures ou deux cent quarante minutes, pas même une minute par blessé dans un train qui ne sera pas le plus souvent à intercirculation; c'est encore là un calcul que personne n'a fait, sauf les exécutants qui n'en peuvent mais et on se demande d'où peut venir pareille aberration.

Donc les erreurs de départ ne seront pas relevées ou les stationnements aux R. S. dépasseront largement

l'heure prévue, au grand détriment de la circulation des trains et de la durée de rotation des rames.

En ce qui concerne l'emploi des trains sanitaires, le règlement prescrit que « le commissaire régulateur doit garer le plus à proximité possible de la gare d'évacuation : un train semi-permanent, un train pour blessés assis, un train pour blessés couchés, chacun d'eux étant remplacé automatiquement sur la voie affectée aux évacuations dès qu'il est envoyé ».

Et d'abord, sauf dans un seul type d'H. O. E., il n'est prévu qu'une voie d'évacuation par H. O. E.; y mettra-t-on un train pour assis, un train pour couchés ou un semi-permanent? On peut résoudre la difficulté en expédiant le train sans l'avoir complètement chargé si on n'a pas à ce moment des blessés de la catégorie qui lui convient mais pléthore d'une autre, on n'aura que l'inconvénient de mal utiliser du matériel dont la quantité n'est pas illimitée.

Mais supposons une action où soient engagées 40 divisions, chiffre bien peu élevé, ces 40 divisions correspondent à 20 corps d'armée et par conséquent à 20 H. O. E. pour lesquels on devra avoir soit sur les voies de chargement soit à proximité 60 rames, dont 40 dans un garage voisin spécial, car il ne faut pas compter pouvoir utiliser les garages des gares voisines qui travaillent à plein pour les autres services; n'est-ce pas un faisceau un peu important à construire?

Et si nous admettons un mouvement de 20 trains par jour seulement, alors que les opérations antérieures ont donné davantage, nous aurons besoin pour ce seul théâtre d'opérations de 60 rames en chargement ou en stationnement et de 120 rames en roulement, la durée de rotation d'une rame ayant été évaluée en moyenne à six jours et les dispositions prévues étant de nature à augmenter certainement cette durée, soit au total 180 rames; il faut ajouter que les autres armées ont besoin également d'assurer leurs évacuations, bien qu'elles soient de très petite

importance; à la fin de 1916 nous disposons de 6 trains permanents, 143 semi-permanents, 6 improvisés équipés et 29 noyaux, c'est-à-dire un ensemble de 184 trains; le calcul a-t-il été fait?

Sans examiner les points de détail dont beaucoup sont traités avec la même légèreté, et il suffit pour s'en rendre compte de lire l'instruction spéciale relative aux devoirs du médecin chef d'un train sanitaire, pauvre malheureux que l'on place à tout moment en présence d'impossibilités matérielles absolues, sans parler de ces dépêches d'annonce aussi innombrables que complexes et longues qui sont susceptibles de ne passer jamais sur un réseau surchargé, il est certain que l'organisation ainsi échafaudée est vouée à un échec dont rien ne pourrait la sauver même si la circulation se poursuit sans le moindre incident.

La préparation, la construction des organes de première ligne, des organes de deuxième ligne, des garages indispensables est formidable; l'encombrement aux points de départ est certain, les triages seront insuffisants et les blessés iront n'importe où, en même temps que la circulation des trains sera entravée par les stationnements trop prolongés que l'on sera obligé de subir aux R. S. pour essayer, mais sans y parvenir, de remettre un peu d'ordre; le personnel médical sera numériquement insuffisant et au bout de peu de temps on manquera des trains nécessaires.

On a voulu donner satisfaction aux sommités médicales qui ont parlé comme elles ont pu, comme des médecins, qui ont envisagé peut-être un blessé à transporter mais pas la foule des blessés à évacuer, ce sont deux choses complètement différentes; n'a-t-on pas été jusqu'à demander un réseau de voies ferrées spécial aux évacuations, comme plus tard le demanderont les artilleurs sur voie ferrée; pourquoi pas? On les a écoutés, on a bâti un règlement d'exercice sur la carte, de kriegsspiel, mais non une organisation de guerre où le blessé est réellement blessé

et où les trains marchent sur des lignes surchargées, les trains sanitaires avec les trains de munitions, de ravitaillements, de renforts, et on a fait signer au général en chef un formidable monument d'erreurs.

A-t-on voulu suivre dans ses idées le Service médical qui réclamait la responsabilité de la conduite de cette affaire, responsabilité dont tout le monde était trop heureux de se décharger, il est difficile de le dire, mais il semble qu'on a donné des instructions comme si on devait dire ensuite, en cas d'échec, que la faute en revenait à ceux qui n'avaient pas obéi.

Il ne s'agit cependant pas de donner des instructions, il faut qu'elles soient applicables et si ces instructions conduisent quelque jour à une catastrophe, la faute en remonte à ceux qui ont donné des ordres tels qu'aucune puissance humaine ne pouvait les faire exécuter; rejeter ainsi sur les exécutants une responsabilité que l'on ne veut ou ne peut endosser est plus qu'une faute, c'est un crime dont le Service de Santé et le Commandement ont tous deux leur part.

Une des annexes de l'instruction indique la composition de notre parc de trains sanitaires à la fin de 1916 : les 6 trains permanents seront spécialisés pour le transport de certains blessés particulièrement graves; ce sont à peu près les seuls trains que les médecins admettent car ils sont seuls à comporter tout le confort qu'ils désirent, mais on ne peut songer à en construire d'autres; les trains semi-permanents ne permettent pas en général l'intercommunication; 11 seulement offrent une intercommunication complète et 31 une communication avec les voitures réservées aux blessés couchés.

Les trains improvisés ne sont plus qu'en petit nombre, ils sont condamnés par le Service de Santé; ils ne présentent pas en effet des conditions de confort bien remarquables, on les a cependant améliorés et il ne suffit pas que le Service de Santé n'en veuille pas, encore faut-il

qu'il indique par quel moyen on suppléera à leur absence; on n'a pas abordé résolument la question et on a préféré, au mépris des résultats des opérations antérieures, décider qu'on n'en avait pas besoin; on aurait pu tout au moins concevoir leur emploi pour les évacuations à petite distance.

La préparation. — La préparation des évacuations a été poussée le plus loin possible, les résultats des offensives antérieures, l'importance des effectifs engagés et le caractère de violence soudaine que l'on voulait donner à l'attaque laissant prévoir des mouvements très intenses ne s'étendant sans doute pas sur des journées nombreuses, mais susceptibles d'atteindre, pendant une durée limitée, une ampleur encore inconnue.

Quelles que fussent les erreurs des principes qu'édictait à cet égard l'Instruction du 25 avril 1916, il fallait mettre sur pied une organisation pratique étudiée dans tous ses détails avec assez de précision pour que l'exécution pût donner des résultats satisfaisants; cette préparation fut l'œuvre du médecin principal Méliès attaché à la Commission régulatrice de Troyes et du commissaire régulateur à qui incombait la plus grande partie des transports d'évacuation tant à l'ouest qu'à l'est de Reims.

Si les mesures prises s'écartèrent parfois des prescriptions contenues dans l'Instruction, ce fut volontairement et pour une adaptation juste au terrain et aux circonstances, de procédés dont le moindre défaut était d'être trop théoriques; il est nécessaire de traiter séparément les évacuations de la Ve armée à l'ouest de Reims et celles de la IVe à l'est, les méthodes adoptées et les résultats obtenus ayant été très différents pour l'une et l'autre des deux armées.

a) V^e^ armée. — Malgré les recommandations très sages de l' « Instruction générale sur l'organisation des communications » relatives à la liaison entre tous les organes de

commandement intéressés, le plan d'évacuation est établi sans le concours du commissaire régulateur à qui la Direction des étapes du groupe d'armées répond qu'il sera consulté si le besoin s'en fait sentir, mais il paraît que c'était inutile; cette absence d'entente à l'origine avait pour cause la présence simultanée de deux autorités du Service des chemins de fer, le régulateur de mouvement et le régulateur de communication; l'armée ne s'adressait guère qu'au premier qui siégeait à Fère-en-Tardenois, car elle se préoccupait exclusivement de l'équipement du front en H. O. E., qui représentait un travail considérable, il s'agissait pour elle de rassembler les blessés et non de les acheminer; il y avait cependant de nombreuses questions à régler, en particulier au point de vue de l'organisation et de la surveillance des R. S., de l'alimentation en cours de route ou du ravitaillement des trains sanitaires en matériel ou denrées de toute nature, toutes questions qui n'étaient pas du ressort du régulateur de mouvement; la régulatrice de Troyes, dépourvue donc de toute direction d'ensemble, n'a qu'à régler à son gré les évacuations dans tous leurs détails à partir de la sortie de la zone d'action de Fère-en-Tardenois; c'est une initiative absolue, mais il faut bien dire que le groupe d'armées a toujours donné avec empressement satisfaction à toutes les demandes destinées à faciliter les installations.

Les attributions de la régulatrice de Fère-en-Tardenois agissant comme régulatrice de mouvement, imposaient à cet organe la nécessité d'acheminer les trains vides dans sa zone sur les points de chargement suivant les possibilités d'ordre technique et suivant les desiderata de l'armée; il semblait donc nécessaire que la G. R. de Fère-en-Tardenois, afin de donner le plus rapidement possible satisfaction aux demandes, possédât à proximité une réserve de trains sanitaires où elle pût puiser à sa guise et suivant les besoins.

De même que cette G. R. était seule à connaître les

conditions de l'exploitation sur les lignes de l'avant, de même elle devait être seule à connaître les desiderata de l'armée afin d'éviter tout intermédiaire inutile ne pouvant conduire qu'à une perte de temps appréciable, ou même à une confusion regrettable.

Suivant ces principes le commissaire régulateur de Troyes avait proposé à la G. R. de Fère-en-Tardenois de mettre à sa disposition exclusive les garages de Mézy où il aurait remplacé automatiquement les trains sanitaires au fur et à mesure de leur envoi vers l'avant; ces propositions n'ont pas été adoptées, l'entente étant déjà faite avec la G. R. du Bourget pour la VIe armée sur des bases différentes, la G. R. de Fère-en-Tardenois ne devait que faire suivre sur leur destination définitive les trains envoyés par l'une et l'autre des G. R. sur demande directe des armées respectives soit à Troyes, soit au Bourget.

Cette façon de procéder était contraire au principe même du fonctionnement d'une G. R. de mouvement qui, à part quelques rares exceptions, ne doit pas recevoir de trains venus d'une G. R. d'arrière avec destination fixe; elle pouvait conduire, étant donnée l'incertitude des horaires dans une région à trafic particulièrement chargé, à des encombrements difficiles à éviter; en fait on reconnaîtra plus tard que ces appréhensions étaient fondées.

Elle était contraire en outre à toute logique, la G. R. arrière, trop éloignée, ne pouvant fixer à longue échéance des destinations fermes que les événements variables par essence d'un instant à un autre ne pouvaient pas permettre de respecter; il y avait là une absence de souplesse préjudiciable à la bonne marche du service; il eût été du devoir du G. Q. G. de donner des ordres précis au sujet de la fourniture des rames sanitaires.

Le fonctionnement des R. S. était à régler avec soin et sur ce point des instructions récentes précisaient que ces organes relevaient du Service de Santé du commande-

ment d'étapes de G. R., mais les formations sanitaires les desservant dépendaient de la D. E. (Direction des étapes du groupe d'armées) de même que leur organisation et leur installation incombaient à cette même D. E.; il était illogique que le fonctionnement fût confié à une autorité qui n'avait pas la charge de l'organisation, mais en fait, le commissaire régulateur de Troyes seul s'occupa de l'ensemble et donna toutes les instructions nécessaires complétées par des prescriptions verbales précisées sur place; la D. E. n'intervint que pour donner satisfaction, très rapidement d'ailleurs, à ses demandes.

Les courants d'évacuation doivent naturellement être fonction des zones d'hospitalisation; néanmoins, en prévision d'évacuations intensives tant sur l'intérieur que sur les différentes régions de la zone des armées, il est nécessaire de prévoir et d'outiller un certain nombre d'itinéraires à utiliser suivant les besoins et suivant les possibilités d'ordre technique.

Il est admis que les évacuations sur l'intérieur devront pouvoir se faire sur une zone quelconque d'hospitalisation, en sortant par un des points de Montereau, Sens et Saint-Florentin, cette mesure donnera au système une très grande souplesse; mais il faut remarquer que les trajets à parcourir dans la zone des armées sont particulièrement longs, il est donc nécessaire d'assurer l'alimentation sur tous les itinéraires possibles et de prendre ses dispositions pour parer à des retards de trains inévitables sur des lignes à trafic chargé, ligne Fère-en-Tardenois—Meaux et Meaux—Châlons notamment, il faut aussi dégager certains points particulièrement encombrés comme Troyes et Châlons.

Des tableaux ont été établis pour permettre de déterminer sur les divers itinéraires les points d'alimentation qui, en principe, sont échelonnés de trois heures en trois heures; étant donné un H. O. E. de départ et un itinéraire, ces tableaux indiquent, suivant l'heure de départ, les points

et les heures du petit déjeuner, du repas du matin et du repas du soir.

Afin de parer aux retards, chaque itinéraire est coupé en deux parties, l'une entre les H. O. E. de chargement et la R. S., l'autre au delà de la R. S. vers l'intérieur; on prévoit que dans la première partie les désheurements pourront être irréguliers et considérables, tandis que dans la deuxième la diminution d'intensité du trafic doit laisser prévoir une circulation normale; dans ces conditions la R. S. fera fonctions au point de vue chemin de fer, de gare de régularisation et par conséquent ce sera de ce point que seront envoyés les télégrammes d'annonce, notamment pour les mesures à prendre pour l'alimentation; en particulier les points de Châlons et de Château-Thierry, points d'entrée ou dans la zone d'action de la G. R. de Troyes ou dans une zone plus calme, prendront une importance particulière, ils seront outillés en personnel d'une façon spéciale.

Pour dégager Châlons et Troyes une deuxième R. S. est prévue à Châlons permettant de ne pas laisser des trains en attente, et les courants d'évacuation en ce qui concerne Troyes passent de préférence par les raccordements de Preize et de Saint-Julien.

Quant aux R. S., en prévision d'un afflux important de blessés, chaque courant sera desservi par deux R. S.; une troisième R. S. de secours pourra fonctionner éventuellement soit à Vitry, soit à Troyes, points par lesquels on ferait passer obligatoirement les trains qui n'auraient pas pu être revisés dans l'une des deux premières R. S.

Étant donnée la longueur des parcours dans la zone des armées, il avait paru nécessaire d'organiser des postes médicaux de contrôle à la sortie vers l'intérieur, Montereau, Sens, Saint-Florentin, postes destinés à ne laisser certainement passer que des blessés pouvant aller sans encombre jusqu'à leur destination définitive; cette mesure se justifiait par l'absence d'infirmerie de gare en

amont de la G. R., elle a été écartée par l'autorité supérieure, c'était pourtant un complément de sécurité qui n'était pas négligeable, mais l'Instruction ne prévoyait pas ces installations.

Un centre de désinfection supplémentaire pour les trains restant dans la zone des armées est prévu à Fère-Champenoise, pour doubler le centre de Troyes—Croncels et accélérer la rotation des rames.

Les trains sanitaires sont mis en état de fonctionner, des instructions préparatoires sont envoyées aux médecins chefs qui ont à vérifier et à compléter leurs approvisionnements en vivres ainsi que leur matériel de distribution conformément aux prescriptions de l'Instruction sur les trains sanitaires; d'accord avec les D. E., des stocks de vivres spéciaux et de matériel sont constitués dans les R. S. afin que, à chaque retour de voyage d'évacuation, les trains puissent se recompléter; les commissaires militaires intéressés reçoivent des ordres en conséquence.

Pour les itinéraires et le choix des points d'alimentation, des instructions détaillées sont envoyées aux médecins chefs afin que leur travail soit rendu aussi automatique que possible; un lot de ces instructions est remis aux commissaires militaires pour servir aux médecins chefs des trains venus d'autres G. R.

Contrairement aux instructions données par le G. Q. G. qui estime que l'on disposera toujours de trains en nombre suffisant, on prévoit la constitution de trains pour blessés assis et le personnel médical dont on pourra disposer sera tenu en réserve, le matériel de distribution voulu étant réuni à la réserve de matériel sanitaire.

Pour la mise en marche des trains il ne paraît pas possible, malgré les prescriptions de l'Instruction, de l'annoncer depuis le point de départ; dans ces conditions il semblait logique de faire annoncer seulement à la R. S. qui assurerait la continuation : la G. R. de Fère-en-Tardenois

n'a pas admis cette façon de procéder mais il était entendu qu'aucun train ne devait être mis en marche qu'après entente avec Troyes sur l'itinéraire à suivre.

Toute cette organisation nécessite des communications téléphoniques sûres et rapides, le réseau téléphonique est développé, il faut regretter qu'un téléphone n'ait pas pu être installé à Mézy qui devenait un centre de garage important pour les trains sanitaires.

L'attention de l'armée est appelée sur la nécessité d'organiser les barrages prévus et destinés à arrêter les militaires non blessés ou trop peu blessés; il semble que ces barrages auraient pu être complétés par des centres de réception formant poches et où fonctionnerait un organe de triage succinct destiné seulement à renvoyer sur l'avant les hommes à ne pas évacuer et à aiguiller par paquets sur les H. O. E. voisins ceux qui devaient être renvoyés sur l'arrière.

En prévision d'encombrements sur la ligne Fère-en-Tardenois—Meaux, l'attention du groupe d'armées et de la D. E. est appelée sur l'éventualité de l'évacuation de petits blessés par la ligne Meaux—Châlons, ces blessés étant transportés par voitures ou camions automobiles; cette idée, peut-être difficile à appliquer, n'eut pas de suite.

b) IVe armée. — Les principes admis pour les évacuations de la Ve armée sont appliqués à l'armée voisine, mais l'annexe de Châlons, sous les ordres mêmes de la G. R. de Troyes, recevra directement de l'armée les demandes de trains et c'est de Châlons seulement que seront annoncés les trains sur l'intérieur; en ce qui concerne le plan d'évacuation et les R. S., l'entente est complète avec l'armée et le groupe d'armées; des mesures sont prises pour l'utilisation du chemin de fer à voie étroite de la banlieue de Reims, afin de transporter les petits blessés d'Ambonnay à Châlons; les trains sont prévus pour 500 blessés par jour en moyenne.

Les mesures préparatoires peuvent se résumer rapidement comme il suit :

1° Mise en état des trains, constitution de réserves de trains, de personnel et de matériel pour organisation de trains improvisés assis ou recomplètement de trains normaux;

2° Alimentation par organes fixes (H. O. E., fourgons cantines de la Presse immobilisés ou mobiles accrochés aux trains);

3° Automatisme dans les opérations à assurer par les commissaires militaires ou les médecins chefs des trains;

4° Doublement des R. S., gares de régularisation destinées à assurer un fonctionnement régulier des opérations chemin de fer comme des opérations médicales.

Cette préparation donne lieu à l'élaboration d'un certain nombre de notes ou instructions :

a) Aux médecins chefs de trains : rappel d'un certain nombre de prescriptions à observer soit en période de stationnement, soit en voyage;

b) Au commissaire régulateur de Fère-en-Tardenois : entente pour la fourniture des rames et pour l'acheminement après chargement, envoi des télégrammes d'annonce. Les indications de cette note seront modifiées en cours d'exécution, l'armée demandera directement les trains à Fère-en-Tardenois au lieu de Troyes et l'on supprimera ainsi un intermédiaire inutile; les télégrammes d'annonce sont au début envoyés par Fère-en-Tardenois mais par la force des choses on revient aux mesures prévues par la G. R. de Troyes;

c) A la G. R. annexe de Châlons : instructions sur la conduite à tenir, il s'agit ici d'ordres et non d'entente, on est plus sûr du fonctionnement; quelles que soient les personnes, en période de crise, les ententes peuvent conduire à des déceptions;

d) Aux R. S. : recomplètement en vivres et matériel des trains vides, remise aux médecins chefs des documents

d'exécution, opérations à assurer par le commissaire militaire au passage d'un train chargé, points sur lesquels son attention doit être appelée, télégrammes à expédier;

e) Aux commissaires militaires des gares de départ : conduite à tenir, surveillance à exercer, ententes à réaliser, annonces à faire;

f) Aux commissaires militaires des points de ravitaillement : nature des télégrammes reçus, composition des repas, mesures à prendre pour la distribution et pour le réapprovisionnement de l'organe de ravitaillement.

Une instruction spéciale que posséderont tous les médecins chefs des trains circulant dans la zone, quelle que soit leur provenance, donne tous les renseignements sur les courants d'évacuation et les organes qui y fonctionnent, des instructions générales et des instructions de détail pour l'alimentation dans la zone de la G. R. de Troyes; elle permet de déterminer automatiquement les points d'alimentation suivant l'heure de départ de la R. S. et suivant l'itinéraire; cette instruction est extrêmement importante, elle est la base de toute l'organisation.

Cet ensemble est expliqué un jour du mois de mars à deux *missi dominici* venus à Troyes pour se rendre compte de l'état de la préparation, ce sont deux médecins que l'on peut qualifier de sommités médicales, l'un civil, l'autre militaire; ils ne paraissent pas comprendre la complexité forcée de ces opérations et ils approuvent; mais le commissaire régulateur leur fait part de la seule crainte qu'il a et qui concerne le nombre des trains sanitaires disponibles, il explique que tout doit bien marcher en ce qui le concerne, mais qu'il peut ne pas avoir assez de trains pour transporter tous les blessés qui se présenteront, surtout si on ne prend pas la précaution de ne faire partir les trains qu'avec un chargement complet et si on se conforme trop strictement au désir exprimé par les médecins de ne mettre que deux blessés par banquette afin de donner plus de bien-être; il ne méconnaît pas que

c'est un desideratum à atteindre, mais il fait observer qu'on réduit ainsi notablement la capacité des trains.

Les interlocuteurs s'étonnent de cette crainte qui paraît irraisonnée et l'un d'eux exprime que depuis longtemps il voit le même train sanitaire en garage dans une petite gare des environs de Paris, c'est donc qu'on en a trop; le commissaire régulateur en présence de cet argument fait seulement observer que les évacuations sont plus nombreuses en période d'action qu'en période de calme et, pour étayer son raisonnement et justifier ses craintes, il donne les nombres de trains sanitaires expédiés par jour pendant la période active de l'offensive de Champagne de 1915; si l'on atteint ces mêmes chiffres, ce qui est vraisemblable étant donnée l'importance des effectifs engagés, et si l'on tient compte de la durée moyenne de rotation des trains, on arrive à un total qui dépasse les disponibilités; ces messieurs ne manquent pas d'être impressionnés par ces détails qu'ils ignoraient mais dont ils prennent note et ils se retirent.

Cela suffit à montrer combien on était peu orienté en haut lieu sur les difficultés que l'on était susceptible de rencontrer; il en était de même au G. Q. G. où la direction des évacuations était confiée à un jeune officier d'une valeur indiscutable mais qui était peu accessible aux avis éclairés des autres et qui ne possédait aucune expérience; heureusement l'ampleur des opérations, ainsi que le souci légitime et ferme, qui convient à un personnage siégeant au G. Q. G., de ne pas s'immiscer dans des détails sortant de la limite de ce qu'on appelle en langage élevé les « directives » pour tomber dans le domaine plus bas et plus réel des ordres et des instructions pratiques, interdirent à ce grand chef d'intervenir dans une exécution qui ne fut sauvée, dans ce qu'elle pouvait l'être, que par cette abstention obligée.

La situation au moment de l'attaque. — Dès le 6 avril

les opérations avaient commencé dans le Nord, le 16 l'infanterie était prête à l'attaque sur le front de l'Aisne et de Moronvilliers; les troupes étaient en place munies de tous les approvisionnements prévus pour l'attaque elle-même comme pour l'exploitation du succès escompté; le chemin de fer avait réalisé le programme de transports prévu au milieu de difficultés qui avaient conduit à plusieurs reprises à des situations critiques; de nombreuses installations n'étaient pas terminées ou n'avaient pu servir que pendant un temps très court, elles ne répondaient pas ainsi au but poursuivi, et avaient entraîné une dépense de matériel et de main-d'œuvre inutiles; les modifications successives du programme, notamment pour l'artillerie sur voie ferrée, se traduisant chaque fois par des augmentations, avaient nécessité la mise en œuvre de plus de 400 kilomètres de voie normale au lieu des 250 annoncés en janvier et de plus de 50 kilomètres de voie de 1 mètre; la G. R. de Connantre ne pouvait être utilisée comme régulatrice et tout le service retombait pour trois armées sur la G. R. de Troyes, les voies de circulation à doubler étaient encore en partie à voie unique, les faisceaux devant servir de réservoirs n'étaient établis qu'en partie.

Quant aux évacuations, si les voies sont posées, le reste de l'ensemble est loin d'être au point; les courants d'évacuation sont équipés, mais les transports destinés à vider les hôpitaux de la zone des armées ont été trop tardifs malgré toutes les demandes de la G. R.; des trains sanitaires en nombre important sont de ce fait en voyage sur l'intérieur et vont manquer dans les premiers jours qui sont les plus chargés.

Les constatations faites aux R. S. à la veille de la bataille sont peu favorables :

Coincy est peu apte à fonctionner en raison des difficultés techniques qu'éprouve le Service des chemins de fer, il en résultera une charge très forte ou trop forte pour

Château-Thierry. Château-Thierry est installé dans des conditions défectueuses, encombré de Russes, d'édentés, de contagieux qui séjournent un temps variable, de quelques jours à plusieurs semaines, la R. S. ne possède plus à proximité les places nécessaires pour assurer en même temps le service des embarquements et le service médical; il n'y a qu'un personnel subalterne numériquement insuffisant, six médecins seulement, les deux autres étant détachés en d'autres points; selon les projets de la D. E. et en vue d'une marche en avant rapide une section de la formation est destinée à partir au premier signal, on sera réduit à trois médecins et pour assurer un avenir incertain on compromet davantage le présent.

A Épernay l'installation n'est pas terminée; 3 baraques sont pourvues de lits, 3 sont terminées, d'autres sont en construction; les meubles indispensables, tables et bancs, les appareils de chauffage, d'éclairage, de cuisine, de distribution sont arrivés mais ne sont pas en place, l'alimentation en eau de boisson n'est pas assurée; l'organisation, la préoccupation des prévisions, la direction du personnel font défaut, on attend l'arrivée très prochaine d'un nouveau médecin chef.

A Châlons l'organisation est complète.

D'une façon générale les personnels des R. S. sont peu ou mal orientés sur le service qu'on attend d'eux; s'ils pensent en particulier avoir à faire la revision des pansements, ils ne supposent pas qu'ils auront à rectifier le travail de classement fait par les H. O. E. de départ.

Dans les hôpitaux de l'avant la situation est la même, le matériel est arrivé mais il n'est pas en place, les installations ne sont pas terminées ou sont à peine mises en service, et le personnel souvent insuffisant n'a pas encore eu le temps de s'adapter et de mettre au point le fonctionnement d'organismes particulièrement lourds.

Et la bataille va commencer avec une organisation qui

est défectueuse dans son principe et qui, en outre, est incomplète et mal connue des exécutants.

L'exécution. — Dès le début, du côté de la Ve armée, les demandes de trains sanitaires se font rapidement très nombreuses, surtout pour blessés assis; tous les trains demandés sont envoyés à Fère-en-Tardenois, mais, malgré l'échelonnement des départs et en raison des désheurements sur les lignes du front, ils se présentent à Fère-en-Tardenois par rafales et gênent sérieusement la circulation en même temps qu'ils subissent des retards importants; la Direction de l'arrière a eu connaissance des difficultés éprouvées et a donné l'ordre à la G. R. de Fère-en-Tardenois de suivre le procédé préconisé par la G. R. de Troyes et appliqué à Châlons, commande directe des trains à la régulatrice avancée; ultérieurement les demandes seront même faites par les H. O. E. de départ sans passer par les états-majors d'armée.

L'afflux des blessés aux H. O. E. de première ligne est considérable, les barrages à établir par l'armée sont insuffisants ou inexistants et laissent passer de nombreux militaires non blessés; les formations sanitaires sont débordées, on y reçoit deux ou trois fois plus de blessés que le maximum possible, c'est l'encombrement, le désordre, l'impossibilité d'assurer des embarquements convenables; pour enlever ce flot de blessés assis il n'existe pas de trains en nombre suffisant, puisqu'on avait décidé qu'on était largement pourvu et la G. R. de Troyes doit former en vingt-quatre heures avec les ressources mises en réserve dans ce but cinq rames complètement équipées en personnel et matériel; ces rames seront disloquées après quelques jours au fur et à mesure que les trains semi-permanents, sur ordre de la Direction de l'arrière, verront leur contenance en places assises portée à 600; mais cette mesure sera sans effet, la crise sera passée, c'était dès la première heure qu'on aurait eu besoin de ces ressources et non après quelques jours.

Les demandes de trains de Fère-en-Tardenois toujours plus nombreuses épuisent les disponibilités, on fait appel aux G. R. voisines, sauf à Noisy-le-Sec qui a, d'accord avec Le Bourget, à fournir des rames pour la VIe armée; il faut en outre alimenter le front de Champagne où tout se passe d'ailleurs dans d'excellentes conditions : en deux jours la G. R. de Troyes met à la disposition de Fère-en-Tardenois 56 trains, à la disposition de Châlons 24 trains; sur les 35 trains qui ont été employés à partir du 3 avril seulement pour l'évacuation préalable des hôpitaux du front avant la bataille, beaucoup ne sont pas encore rentrés.

La circulation dans la zone du front est difficile devant ce mouvement désordonné où tout arrive sans qu'on soit certain de pouvoir recevoir, on met facilement douze heures pour arriver du front à Château-Thierry, les encombrements aux R. S. augmentent encore la durée de rotation des rames, le 17 au soir on ne dispose plus d'aucun train; Fère-en-Tardenois n'a pas encore, il est vrai, employé toutes ses disponibilités, mais si les opérations continuent il n'y a plus de ressources que pour vingt-quatre heures sans espoir de se compléter; à partir du 18 au soir, après trois jours de bataille, les opérations d'évacuation ne pouvaient plus faire face à de nouvelles arrivées importantes de blessés, c'est la faillite du système et la catastrophe sans issue. Les attaques ne se continuent heureusement pas et les évacuations peuvent s'étaler sur les jours qui suivent pour emporter les blessés des premiers jours; elles se poursuivent avec intensité jusqu'au 24 avril inclus, le nombre des voyages des trains sanitaires tant sur la zone des armées que sur l'intérieur, par le réseau de l'Est, s'élève à 200.

L'expérience a conduit à apporter quelques modifications de détail, au cours des événements, aux instructions données avant la bataille, on n'arrive cependant pas à éviter de nombreux incidents dont un des plus caracté-

ristiques est celui des Russes à Bouleuse : le 15 un train a enlevé 93 Russes à Bouleuse pour la zone des armées, après cette évacuation il ne reste aucun blessé, le 16 il y en a 40 à 10 heures, 350 à 17 heures avec 53 Russes non blessés; par téléphone à 23 heures l'armée demande une évacuation pour 90 couchés, 300 assis, un train semi-permanent est envoyé immédiatement, ce train qui doit passer le 17 à 4 heures à Château-Thierry n'arrive que vers 17 heures à Fère-en-Tardenois.

Le 17 à 13 heures l'état-major de l'armée a reçu la visite du délégué de la Croix-Rouge russe qui lui a fait connaître qu'il y avait à Bouleuse un grand nombre de blessés, un millier environ, l'évacuation en est demandée à Troyes à 14 heures pour partir de Muizon; la G. R. de Troyes signale que cette évacuation ne paraît pas pouvoir être faite dans la soirée en raison des difficultés de circulation sur la ligne Meaux—Fère-en-Tardenois; comme d'autre part des trains pour assis ont été envoyés le 16 au soir à Fère-en-Tardenois pour un nombre de places supérieur très notablement au nombre des blessés signalés, il y a lieu de s'adresser d'abord à Fère-en-Tardenois, la G. R. suggère en même temps la possibilité d'évacuer par Épernay; le même soir à 19 heures l'armée fait connaître que l'évacuation aura lieu par Épernay, le train y est envoyé dans la nuit pour que le chargement se fasse dans la matinée du 18 au fur et à mesure de l'arrivée des Russes par automobile.

Les incidents de ce genre sont fréquents, ils montrent en particulier combien dans son ensemble le réseau des communications est peu approprié au trafic qui s'impose.

Les R. S. autres que Châlons fonctionnent mal, comme on devait s'y attendre; Coincy n'est pas utilisé au début, les installations n'y sont pas terminées, mais on est bientôt obligé de s'en servir pour diminuer les encombrements de Château-Thierry qui est débordé.

Du 16 au 24 inclus il passe en ce dernier point 72 trains

sanitaires qui, sauf exception, doivent être visités à l'H. O. E.; les stationnements sont très longs, ils proviennent des difficultés d'accès à l'H. O. E., profil mauvais, nécessité de couper les voies principales, les voies du triage et du dépôt, nécessité de passer souvent le train en deux parties, la voie de l'H. O. E. étant insuffisante pour certains trains qui ont un supplément de wagons; la manœuvre de mise en place demande trente à quarante-cinq minutes, la sortie dix à quinze minutes, si on ajoute une heure pour la revision, le stationnement est de deux heures environ.

Les trains arrivent par rafales sans qu'on soit prévenu, avec dix à douze heures de retard sur l'heure prévue, il faut les alimenter, changer machine et brigades alors que rien n'a pu être préparé; il n'est pas possible à ce moment d'utiliser comme R. S. de secours ni Épernay, ni Châlons, le premier de ces points insuffisamment outillé a en outre de nombreuses évacuations à assurer pour son propre compte, le second travaille pour la IVe armée et tout supplément serait très préjudiciable à la marche des trains.

Le travail est considérablement augmenté du fait de l'insuffisance de régularité des opérations de classement faites par les organes du front et les revisions dans chaque train portent sur un nombre considérable de blessés; en outre, ont été revus à Château-Thierry des trains déjà passés à d'autres R. S. où rien ou presque rien n'avait été fait, certains trains mal composés doivent être presque complètement vidés pour être chargés à nouveau.

En raison des désheurements de nombreux trains sont ravitaillés à Château-Thierry qui n'auraient pas dû s'y arrêter, l'alimentation ayant été impossible à assurer dans le parcours amont; les repas ne pouvaient dès lors être préparés, car on ne savait rien de l'arrivée de ces trains qui transportaient parfois un nombre de blessés considérable s'élevant jusqu'à 800; le 19 avril la situation

a été extrêmement grave; dans ces conditions, sur la demande de la G. R. de Troyes les annonces de Fère-en-Tardenois n'ont été faites qu'à Château-Thierry qui après entente avec Troyes assura la continuation.

En même temps les ordres étaient donnés pour que, à partir de Château-Thierry, les annonces pour l'alimentation fussent toujours faites par téléphone au moment de l'arrivée du train puis confirmées par télégramme; afin de parer aux retards il était prescrit de prendre comme heures de repas 10 heures et 17 heures.

Enfin le courant de la IVe armée devenant plus intense, Châlons devint une deuxième gare de régularisation, les annonces de Château-Thierry n'étaient plus faites que pour Épernay et Châlons, c'est ce dernier point seulement qui réglait toute la fin du parcours avec entente avec Troyes soit pour la destination définitive, soit pour l'itinéraire, soit pour l'alimentation.

C'est ainsi qu'on arrivait dans la zone même de la G. R. à l'application du principe qui veut que dans une exploitation intense les itinéraires soient toujours divisés en deux parties, l'une où on fait ce qu'on peut et où on ne peut par conséquent prévoir des mesures à longue échéance, l'autre où on fait ce qu'on veut et où on règle avec certitude la fin du parcours.

Ces dispositions ont donné les meilleurs résultats, la régularité a été parfaite et l'alimentation dans la zone d'action de Troyes assurée de façon très régulière; le courant d'évacuation sur la ligne Oiry—Fère-Champenoise étant peu intense, le point de ravitaillement fixé primitivement à Fère-Champenoise a été reporté à Mailly.

Pour améliorer la circulation en supprimant les arrêts, un fourgon-cantine était accroché à des trains, de préférence à intercirculation, pour assurer l'alimentation en cours de route dans la zone des armées, c'est là le meilleur procédé à employer sur les sections de ligne à circulation intense, il est à généraliser si les moyens le permettent.

En résumé, nous avons engagé des opérations formidables dans une zone où les communications précaires ne pouvaient être suffisamment améliorées; l'organisation fondée sur des bases plus théoriques que pratiques où, pour vouloir voir grand, on a oublié les notions de possibilité et les notions de temps, où sous l'influence d'actions précédentes insuffisamment analysées on a mis en application des instructions étroites et entachées d'erreurs, a manqué de souplesse, a manqué de méthode et n'a présenté qu'un ensemble de désordre.

Observations. — L'exécution des transports d'évacuation en avril 1917 donne lieu à un certain nombre d'observations dont il est nécessaire de tenir compte si on veut mettre en pratique les prescriptions de l'instruction du 25 avril 1916 qu'il faudrait modifier ou préciser en conséquence :

a) Dans la zone avant il faut obtenir pour les évacuations une discipline très serrée et des barrages convenablement organisés pour qu'il ne soit dirigé sur les H. O. E. que les blessés qui doivent vraiment être évacués; les H. O. E. de départ doivent disposer d'installations complètes et d'un personnel numériquement suffisant et très entraîné.

L'expérience a toujours prouvé que l'afflux des blessés était tel à certains moments que la classification en éclopés, petits blessés, blessés pour la zone des armées ou pour l'intérieur, blessés pour les zones rapprochées ou pour les zones éloignées, devenait difficile à faire complètement étant donné en outre les soins médicaux à donner et les pansements à refaire, le nombre des catégories à observer au départ et à réduire au minimum; il faut prendre son parti de cet état de choses et organiser un système assez souple pour qu'il n'en résulte aucun inconvénient pour la marche des évacuations, pour l'encombrement des H. O. E. et pour le bien-être des blessés.

b) Le bon fonctionnement du service repose sur le bon fonctionnement des R. S. qui doivent être des organes propres à remettre de l'ordre dans les opérations d'ordre médical et dans les acheminements des blessés suivant leurs catégories; la première destination à donner aux trains partant des H. O. E. est la R. S.; cette mesure est imposée en outre par des considérations d'ordre technique chemin de fer.

Les R. S. seront des organisations fortement outillées en personnel nombreux et spécialement entraîné et dans lesquelles l'exploitation sera faite au point de vue technique de façon à ne présenter jamais que des manœuvres simples pour les trains; l'organisation de l'alimentation y sera telle qu'il sera possible d'assurer le ravitaillement en même temps que la revision; les locaux seront assez vastes pour permettre d'abriter quelque temps de nombreux blessés, afin de faciliter et de refaire la classification si les H. O. E. n'ont pu terminer complètement le travail nécessaire; les R. S. comporteront des réserves importantes de vivres et de matériel pour le recomplètement des trains sanitaires.

C'est en ces points qu'il faut prévoir la véritable régularisation de toutes les opérations sanitaires ou autres qui ont trait aux évacuations, c'est de là que partiront, quelle que soit l'imperfection obligée des opérations faites en amont, des trains complets à destination ferme suivant les catégories bien classées des blessés qu'ils contiennent; c'est là que les trains recevront tous les renseignements nécessaires et le matériel ou les vivres appropriés, c'est de là que seront faites en principe les annonces voulues pour la partie du parcours à effectuer jusqu'à la gare de répartition; la durée des stationnements doit être prévue pour que le service soit bien assuré, il doit donc y avoir des voies de garage en nombre suffisant.

Comme les opérations des R. S. sont nombreuses et complexes, il faut prévoir par courant deux de ces organes,

ainsi qu'un troisième de secours placé de préférence vers la sortie de la zone des armées et destiné à assurer un dernier contrôle des trains allant sur l'intérieur.

Quant à l'emplacement des R. S., la prescription du règlement qui les place à deux heures environ des points de départ est trop restrictive; il serait préférable de les éloigner du front pour les mettre à la limite de la zone troublée et de la zone calme (au point de vue de la circulation des trains) afin que le service y soit fait dans une atmosphère plus tranquille; en fait, les durées de parcours rendues plus longues par suite des difficultés de circulation ont placé les R. S. à plus de deux heures des H. O. E. du front.

Les R. S. seront confondues avec les gares de régularisation afin que toutes les opérations de remise en ordre se fassent au même point et sous l'autorité d'un personnel dirigeant particulièrement choisi; cette autorité supérieure serait entre les mains d'une commission composée d'un officier du Service des chemins de fer, d'un médecin différent du médecin chef de la formation opérant à la R. S. et d'un agent supérieur technique.

c) Au point de vue sanitaire l'itinéraire des trains est divisé en deux parties, l'une en amont de la R. S. où les trains ne peuvent avoir une composition homogène en blessés convenablement pansés, l'autre en aval des R. S. où les trains remaniés peuvent sans modification (sauf exception) être acheminés jusqu'à leur destination définitive.

Au point de vue chemin de fer le trajet se décompose aussi en deux parties : l'une où l'intensité du trafic rend la circulation irrégulière et ne permet aucune prévision au point de vue notamment de l'alimentation, l'autre dans laquelle on peut prévoir une circulation normale; c'est au point de liaison de ces deux parties que fonctionnera une gare de régularisation d'où se feront les annonces à la gare de répartition ou aux infirmeries de gare.

La gare de régularisation sera placée au siège de la R. S. la plus en aval (sans compter la R. S. de secours) sur chaque courant.

d) On ne saurait trop apporter de soin à l'organisation du ravitaillement qui a, notamment au point de vue moral, une influence considérable.

Sur le front tous les H. O. E. doivent être outillés pour assurer l'alimentation; en amont des G. R. le meilleur procédé consiste à employer des fourgons-cantines ou des wagons-cuisines supplémentaires attelés aux trains et faisant la navette entre ces gares et les points de départ du front; si les ressources en fourgons ou wagons de cette nature le permettent, ce procédé est à recommander dans toute la zone des armées en particulier pour les trains à intercirculation partielle ou totale; dans tous les cas il doit être établi des points d'alimentation fixes toutes les trois heures et ces points doivent être dotés du téléphone.

Depuis le point de départ jusqu'à la gare de régularisation l'annonce est faite par chaque point d'alimentation qui donne un repas au point qui doit donner le repas suivant, par téléphone lorsque le train arrive; on dispose ainsi du temps nécessaire pour la préparation des aliments; en principe on donnera des repas chauds comportant de la viande rôtie et non bouillie et un entremets.

A partir de la gare de régularisation l'annonce est faite par cette gare suivant les bases admises par le règlement, les heures de repas sont prévues à 5 heures, 10 heures et 17 heures.

Cette organisation seule permet de faire manger les blessés à des heures normales et de ne pas charger le service de certains organes de ravitaillement au point que les opérations y sont mal faites ou subissent un retard préjudiciable à la régularité de la marche des trains.

e) Les mesures préparatoires suivantes doivent être prises :

Vider les hôpitaux de la zone des armées aussi complè-

tement que possible bien avant le commencement des opérations, diminuer le temps fixé à quatre ou cinq semaines pendant lequel on doit y garder les blessés; dégager la zone avant en évacuant sur les points les plus éloignés de la zone des armées ou des zones assimilées et surtout sur les points les plus difficilement accessibles par voie ferrée.

Procéder de même dans chaque zone d'hospitalisation de l'intérieur.

Compléter toutes les installations et mettre le personnel en place suffisamment tôt pour qu'il ait pu étudier à loisir l'emploi des organes mis à sa disposition et se rendre compte de toutes les difficultés à surmonter éventuellement.

Faire inspecter fréquemment et en détail l'organisation ainsi que l'instruction du personnel par un officier du Service des chemins de fer et un médecin spécialement choisis et très au courant de toutes les questions d'évacuation.

f) La nécessité d'affecter les zones d'hospitalisation en propre aux armées n'est pas à retenir; la G. R. évacue sur l'ensemble des zones qui lui sont affectées, elle peut même envoyer sur ces zones des blessés venant d'armées autres que celles qu'elle dessert.

g) Avant l'opération organiser de nombreux trains pour blessés assis et prévoir la constitution rapide de trains nouveaux; il est nécessaire de tenir compte de ce que l'exécution des ordres donnés pour augmenter la contenance de certains trains ou pour organiser des trains nouveaux tels que les improvisés demande au point de vue technique, et seulement pour la réunion du matériel, un temps appréciable.

Le commissaire régulateur sera autorisé à modifier provisoirement la composition des trains semi-permanents; au moment où on a besoin de trains pour blessés assis il augmentera suivant les besoins la contenance en places assises d'un certain nombre de trains; quand au contraire on demande de préférence des trains pour couchés, il

constituera des trains comportant un grand nombre de places couchées en réunissant les wagons pour couchés de deux trains pour en former un seul. Dans tous les cas aucune sujétion ne doit être imposée dans le choix des trains, qui doivent pouvoir aller indifféremment dans la zone des armées ou à l'intérieur; il faut rechercher le plus de souplesse possible pour adapter à tout moment les moyens aux besoins.

En résumé, il ressort de l'expérience de 1917 comme des expériences antérieures que les évacuations sont soumises à un imprévu considérable; la préparation doit être poussée le plus loin possible avec le plus grand soin; l'exécution doit être suivie pas à pas par ceux mêmes qui ont procédé à l'organisation; ces autorités, Chemin de fer et Service de Santé, doivent avoir été particulièrement choisies et avoir pleins pouvoirs afin qu'elles n'aient que le seul souci de faire fonctionner avec régularité un service très délicat à assurer et d'une importance morale considérable; il faut dans tous les cas bien se garder de confier cette tâche à des hommes qui n'auront que le désir de dégager à tout moment leur responsabilité, ou dont l'incapacité et l'étroitesse d'esprit seront telles qu'ils ne songeront jamais qu'à appliquer littéralement et non dans son esprit un règlement qu'ils n'ont pas l'intelligence d'interpréter avec l'idée seule du but à atteindre.

IV. — Les opérations de 1918

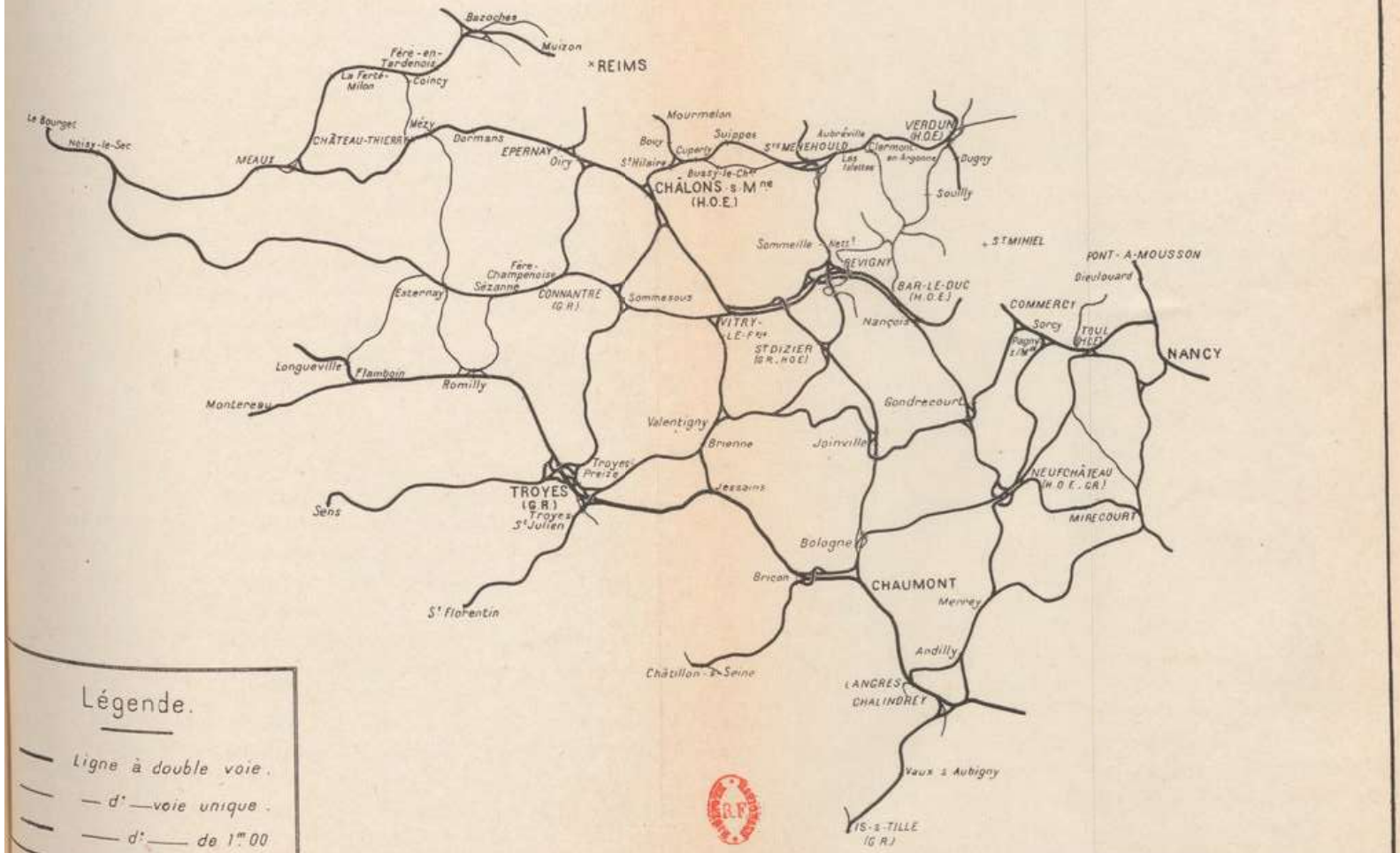
Pendant la deuxième partie de l'année 1917 qui prépare les opérations de 1918 le silence se fait sur la question des évacuations et il n'est apporté aux instructions mises en vigueur en avril 1917 aucune amélioration ni aucune modification; les instructions du 31 octobre et du 20 décembre 1917 du G. Q. G. sur l'action offensive et sur l'action défensive des grandes unités dans la bataille préconisent

seulement les installations échelonnées et spécifient en particulier pour l'équipement du front que les services de l'arrière doivent être répartis sur deux ou trois lignes à peu près parallèles au front, la première à 12 à 15 kilomètres, la deuxième entre 18 et 25, les chantiers d'évacuation étant placés sur la deuxième ligne; on continue donc à poursuivre les travaux suivant les mêmes principes que ceux admis précédemment, avec cette seule différence que les points de départ des trains sanitaires seront un peu plus éloignés du front; c'est toute la leçon que l'on a tirée de la triste expérience d'avril 1917.

Les offensives allemandes. — Dans ces conditions les Allemands attaquent successivement en divers points du 21 mars au 27 mai 1918; si les opérations de mars et avril n'affectent pas directement le réseau de l'Est, il n'en est pas de même de celles du 27 mai où l'ennemi s avance jusqu'à la Marne entre Château-Thierry et Épernay et la question est particulièrement angoissante pour les évacuations sanitaires qui sont des plus importantes.

Toute l'organisation est basée sur l'existence de grands centres placés à l'avant et d'où partent les trains pour leur destination définitive; dans toute la région de l'Aisne, ces grands centres ont disparu, le temps manque pour les remplacer, après quatre ans de guerre on est revenu aux mauvais jours du début, on n'a plus rien, ni une organisation, ni une installation; il existe bien quelques R. S., mais le développement de ces organes qui ne devaient être que des organes de revision est trop restreint pour qu'ils puissent assurer un rendement suffisant; on en revient donc à une formule qui, sous d'autres dénominations, est la formule même de 1914, évacuation directe du front sur les centres hospitaliers de la zone des armées ou de certaines zones rapprochées, assez peu éloignées pour que les blessés puissent être mis facilement, au point de vue médical, en état de les atteindre; en ces centres que l'on

Carte pour servir à l'histoire des évacuations sanitaires sur le réseau de l'Est pendant la guerre de 1914-1918.



Légende.

Ligne à double voie.

— d' — voie unique.

— d' — de 1m 00

appellera plus tard « hôpitaux d'évacuation secondaires, » les blessés sont mis en état de continuer leur route ou conservés jusqu'à guérison complète; n'était-ce pas au début de la guerre le rôle des H. O. E. de G. R.? Malheureusement il s'agit là d'une solution imposée par les circonstances et les centres hospitaliers ne disposent pas toujours des aménagements nécessaires qu'il faut créer trop rapidement; par contre nous mettons une fois de plus à profit nos qualités de « débrouillards », mais ce n'est pas toujours suffisant.

La bataille n'est, il est vrai, localisée encore que sur une portion restreinte du front et l'expérience ouvre enfin les yeux, de telle sorte qu'on active dans toutes les régions la création de ces hôpitaux secondaires; lorsque les actions se généraliseront on possédera enfin des ressources à peu près suffisantes et une méthode qui pour n'être pas codifiée par des règlements n'en est pas moins bonne parce qu'elle est la seule logique.

Avec cette méthode les moyens de transport peuvent suffire, d'autant plus qu'on procède au réarmement d'un certain nombre de trains sanitaires improvisés; les parcours étant de peu de durée, la rotation des rames est assez rapide pour que les réemplois soient fréquents.

En juin, la G. R. de Connantre évacue ses blessés par 24 trains de la zone de l'avant sur la zone des armées, alors que 5 trains seulement vont directement sur l'intérieur, mais 32 trains partent pour l'intérieur du centre hospitalier de l'arrière; en juillet, 70 trains vont de l'avant à la zone des étapes, 23 trains de l'avant sur l'intérieur, 17 des centres de l'arrière sur l'intérieur, en outre 26 trains venus de l'avant sont dirigés sur l'intérieur après remaniement ou recomplètement dans les centres hospitaliers.

Dans les périodes qui suivront et jusqu'à l'armistice, les transports d'évacuation prendront une importance considérable; à la G. R. de Saint-Dizier les évacuations sanitaires portent sur 48.000 hommes en septembre,

130.000 en octobre, ayant nécessité la mise en marche de plus de 300 trains; à la G. R. de Connantre les évacuations portent en octobre sur 80.000 hommes environ pour 280 trains.

V. — Conclusion

Les organisations successives des évacuations intensives. — D'une façon générale les évacuations sanitaires comprennent les évacuations quotidiennes et les évacuations éventuelles; les premières, peu importantes, répondent aux besoins de chaque jour, il est facile de les régler et dans tous les cas les procédés à mettre en œuvre dépendent de l'organisation adoptée pour les évacuations éventuelles. Celles-ci se rapportent aux périodes d'action, elles sont caractérisées par l'importance des mouvements à assurer, par l'impossibilité de prévoir même approximativement le nombre et la nature des trains à mettre en marche, par la rapidité avec laquelle il faut agir pour transporter le plus vite possible les blessés dans les centres où pourra se poursuivre leur guérison; l'organisation doit par suite être à grand rendement, être simple, être d'un fonctionnement rapide et sûr.

L'évolution de l'organisation comprend trois phases distinctes : la première a pour point de départ les prévisions d'avant guerre, elle évolue en 1915 pour aboutir à la deuxième phase dont l'origine est l'Instruction d'avril 1916; la troisième phase s'étend de juin 1918 à la fin de la guerre, les instructions précédentes sont devenues inapplicables, il ne reste rien.

Les règlements en vigueur au début de la guerre prévoient que les évacuations éventuelles se feront par des trains spéciaux envoyés par la G. R. sur demande de l'état-major de l'armée qui fait connaître le nombre et la nature des blessés à enlever; tous les blessés sont descendus à l'H. O. E. de G. R. pour y être pansés, triés et con-

servés ou acheminés ensuite sur les formations où ils se guériront.

Cette méthode présente toute la souplesse nécessaire, mais elle n'est pas d'un fonctionnement rapide et elle n'est pas susceptible d'un grand débit; les demandes de trains doivent être faites en effet par un état-major qui n'est renseigné qu'après un certain nombre d'échelons de transmission, et lorsque le commissaire régulateur est avisé il faut encore un certain délai pour que le train arrive au point d'embarquement où les blessés attendent en général dans de mauvaises conditions; en outre le débit est limité par les ressources d'un seul organe, l'H. O. E. de G. R., en personnel et en moyens de garage.

En fait au début de la guerre les demandes de trains n'ont pas été formulées dans la plupart des cas parce que personne à l'avant ne connaissait le règlement sur les évacuations, les blessés ont été le plus souvent transportés par des trains quelconques; les H. O. E. de G. R. se sont trouvés débordés, ils n'ont pu exécuter en temps utile le déchargement des trains de toute espèce qui se présentaient et qui devaient attendre, encombrant les voies, gênant la circulation, pendant que les blessés étaient laissés sans soins et installés dans de mauvaises conditions.

Il faut arriver jusqu'à l'offensive en Woëvre d'avril 1915 pour voir une meilleure application du règlement; la méthode première est complétée par la constitution de réserves de trains sanitaires à proximité immédiate des points d'embarquement et automatiquement tenues au complet par la G. R ; les trains sont demandés par les gares de départ elles-mêmes qui s'adressent à un délégué de la G. R. se trouvant dans la région et réglant le mouvement des trains pris dans les réserves; les points de départ sont en outre approvisionnés dès le début en rames sanitaires dans la limite des garages disponibles.

Pour remédier à l'insuffisance de l'unique H. O. E. de G. R. il est créé d'autres centres ayant les mêmes

attributions et échelonnés sur les courants d'évacuation de façon à pouvoir s'aider en cas d'engorgement de l'un d'entre eux, en même temps que ces organes assurent l'alimentation; les opérations n'eurent pas une grande envergure, la méthode appliquée donna néanmoins toute satisfaction, elle méritait d'être prise en considération pour l'avenir, elle fut ignorée.

L'offensive de Champagne de septembre 1915 marque une transition entre l'organisation ancienne et celle qui sera codifiée en 1916; le seul point qu'on a retenu des opérations passées c'est la nécessité de débarquer tous les blessés à l'H. O. E. de G. R. et on a voulu supprimer les inconvénients de ces transbordements susceptibles d'imposer des souffrances inutiles, toute la question était de ne pas substituer à ces défectuosités d'autres défectuosités plus graves encore; les médecins ont commencé à exprimer l'avis que le blessé devait sans rompre charge être transporté d'un point de départ le plus proche possible du front à l'hôpital où s'achèvera sa guérison définitive, avis qui a sa très grande valeur mais qui ne représente qu'un côté de la question.

L'offensive de septembre 1915 voit donc naître dans la zone proche du front des installations sanitaires importantes faisant en réalité le triage primitivement assuré par les H. O. E. de G. R. sans que toutefois ce triage définitif ait été précédé d'un triage préalable dégrossisseur; les trains partent tout formés pour leur destination définitive dans la zone des armées ou à l'intérieur, ils passent néanmoins à des H. O. E. chargés de rectifier les erreurs de destination pouvant avoir été commises au départ; le groupement des trains vides vers l'avant permet de donner satisfaction aux demandes dans un délai court, mais le débit est limité, car la durée de rotation des rames est très longue du fait que les trains circulent d'abord dans une zone où le trafic est lourd, et qu'ils doivent stationner dans les H. O. E. où se rectifie le triage, un temps d'au-

tant plus long que les erreurs inévitables de l'embarquement en cas d'affluence rendent ces redressements plus nombreux; l'offensive de Champagne a montré qu'on pouvait être conduit ainsi à manquer de trains; il faut ajouter qu'on n'a évité le transbordement à l'H. O. E. que pour une partie des blessés et non pour la totalité, et que, dans tous les cas, on a imposé des stationnements prolongés, soit au départ en attendant l'arrivée du train, soit à l'H. O. E. pendant la vérification des destinations et des pansements.

C'est sur l'expérience de Champagne, et sur celle de Verdun où les évacuations furent moins nombreuses dans une même journée, que fut basée l'Instruction d'avril 1916 : cette instruction, dans le but d'assurer d'une façon plus précise les opérations de triage au départ, donnait aux organes avancés une ampleur extraordinaire et elle imposait aux organes de rectification placés sur l'itinéraire et dénommés « régulatrices sanitaires » un stationnement d'une durée maximum d'une heure; si elle diminuait ainsi théoriquement une des causes de la longue durée de rotation des rames, elle ne supprimait pas l'autre résultant des difficultés de circulation à l'avant, et en créant des catégories trop nombreuses de blessés elle enlevait de la souplesse au système, puisqu'il fallait à chaque point de départ disposer au moment opportun des trains de la nature voulue.

Sans revenir sur les critiques déjà formulées, dont la plus importante est qu'il n'était tenu aucun compte des réalités, on peut ajouter que l'instruction ne tenait également aucun compte des opérations militaires; on espérait percer le front ennemi et porter très en avant la ligne de bataille, qu'aurait-on fait dans ces conditions quand la voie ferrée aurait dépassé les centres hospitaliers créés pour assurer les triages et les embarquements et dont l'extension était telle qu'ils ne pouvaient être déplacés? Qu'aurait-on fait également si une avance même tempo-

raire de l'ennemi nous avait interdit l'usage de ces mêmes centres? On en avait envisagé le repli, on avait envisagé des installations analogues sur une deuxième ligne, mais on ne pouvait envisager pratiquement ni l'une ni l'autre de ces deux solutions.

L'offensive d'avril 1917 a montré combien ces conceptions étaient erronées, les évacuations n'ont pu être assurées tant bien que mal que parce qu'elles avaient été préparées avec un soin minutieux et parce que l'opération a été arrêtée après quarante-huit heures; nous avons vu que les trains auraient manqué si la bataille avait duré deux jours encore; l'expérience de septembre 1915 aurait dû laisser entrevoir cette situation. Après le mois d'avril 1917 on n'a rien fait, on s'est contenté de se livrer à des enquêtes; des parlementaires ont joué le rôle de commissaires aux armées, là n'était pas leur place, à moins que ce ne fût dans les rangs des combattants; quoique parlementaires ils ne connaissaient rien de la question où d'autres aussi intelligents et plus expérimentés avaient commis des erreurs; en interrogeant des soldats ils ne pouvaient que recueillir des renseignements de détail infimes, insuffisants pour asseoir une opinion d'ordre général et parfois volontairement faux, le « poilu » se faisant un malin plaisir de « bourrer le crâne » à un député ou à un sénateur; en interrogeant des officiers ils devaient obligatoirement rencontrer souvent des appréciations de nature à dégager la responsabilité des uns ou à satisfaire contre d'autres des rancunes personnelles; dans tous les cas il ne devait et il ne pouvait rien sortir de ces enquêtes qui pût être utile pour l'avenir, et lorsque la tourmente se fut apaisée aucun effort ne fut entrepris pour mettre en pratique quelques améliorations, parce que les enquêtes n'ayant eu aucune suite chacun put penser que rien ni personne n'était répréhensible.

Nous arrivons alors à la troisième phase, celle où tout s'est effondré; les offensives ennemies nous privent d'abord

de nombreux centres hospitaliers construits à grands frais et quand nous reprenons le terrain perdu ces centres sont détruits; puis nous avançons et c'est le désert, plus de triage au départ, plus de trains pouvant aller directement du front sur l'intérieur, le principe même de notre système d'évacuations est inapplicable, tout l'échafaudage s'écroule, c'est là que nous ont conduit les théories des médecins qui savent soigner les blessés mais n'ont pas voulu comprendre le problème de leur évacuation, et la docilité du Commandement qui n'a pas su ou voulu imposer pour le bien général sa volonté.

Et l'on revient aux principes appliqués au début de la guerre; des trains enlèvent dans les gares proches du front les blessés répartis en deux catégories seulement, assis ou couchés, et pansés pour faire sans danger un voyage de courte durée; dans quelques cas exceptionnels les trains vont directement sur l'intérieur ou pour les petits blessés sur un centre de la zone des armées, mais d'une façon générale les blessés sont descendus du train dans les « H. O. E. secondaires », qui procèdent à un triage plus complet et les acheminent ensuite sur l'intérieur par trains spéciaux.

On retrouve après trois ans l'organisation mise en œuvre en avril 1915 par la G. R. d'Is-sur-Tille; le seul progrès qu'on a réalisé, permettant de disposer du nombre de trains nécessaire à ces évacuations qui portent sur 368.000 hommes de juillet à novembre, est la diminution de la durée de rotation des rames; ce résultat est atteint par l'adoption de mesures permettant l'alimentation par les moyens du train, on supprime ainsi les arrêts aux infirmeries de gare; de plus les évacuations se font autant que possible dans des zones rapprochées, et pour les zones éloignées on utilise des trains à marche accélérée; enfin des centres de désinfection bien outillés ont été créés pour activer la remise en état des rames après chaque voyage; une rame redevient utilisable en moyenne quatre jours après son départ, alors qu'il fallait autrefois dans les meil-

leures conditions compter six à huit jours; un parc de 200 trains peut assurer ainsi 50 voyages journaliers alors qu'avec une rotation de huit jours il n'en pouvait fournir que 25.

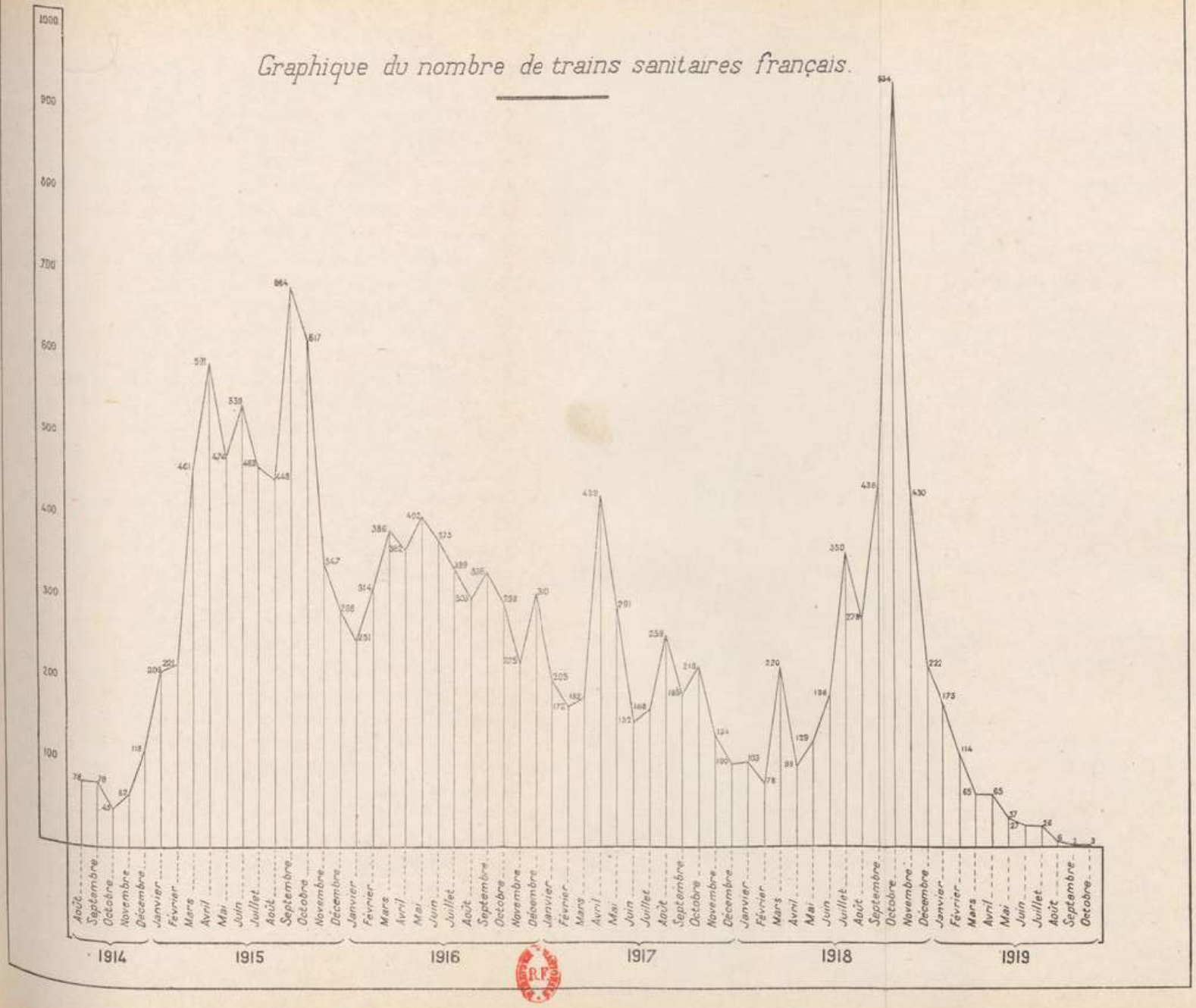
L'importance des évacuations. — L'importance des évacuations a été très variable au cours de la guerre; alors que les mouvements ont porté sur 400.000 hommes d'août à octobre 1914 et sur 368.000 hommes de juillet à novembre 1918, ils ont affecté 279.000 hommes de septembre à novembre 1915, 263.000 hommes de février à juin 1916 et 169.000 hommes d'avril à juillet 1917 avec des pointes très sensibles dans le début de chacune de ces trois dernières périodes.

Sur le réseau de l'Est le nombre des trains mis en marche (Voir le graphique) présente des maxima importants pour les mois d'avril et septembre 1915 et d'octobre 1918, alors que le chiffre atteint en avril 1917 est notablement inférieur.

Le graphique montre bien que l'effort le plus grand a été fourni en avril 1915 et en octobre 1918 si l'on tient compte, pour la première période, de ce qu'on ne disposait pas encore des améliorations apportées par la suite à la constitution et à la marche rapide des trains sanitaires, et, pour la deuxième, de la situation dans laquelle se trouvait le réseau dont les ressources étaient considérablement diminuées et qui avait en outre à assurer les transports américains; ce sont pourtant les deux seules périodes pendant lesquelles les évacuations ont le moins donné lieu à critique, ce n'est que la consécration par les résultats de la supériorité des méthodes adoptées.

Évacuations quotidiennes. — Les évacuations quotidiennes ne correspondent qu'à des mouvements peu importants, il est facile de les assurer car elles ne nécessitent que des transports à effectuer dans des zones calmes au point de vue des opérations militaires.

Graphique du nombre de trains sanitaires français.



Dès le mois d'octobre 1914 les dispositions prévues qui envisageaient l'emploi des trains de ravitaillement vides au retour sont abandonnées, et on arrive à faire circuler des trains sanitaires qui suivent chaque jour un même itinéraire à horaire fixe et drainent tous les blessés d'une région; dans certains cas ces trains seront facultatifs si les besoins journaliers sont peu importants; il ne s'agit que de transporter des blessés ou malades qui ont déjà fait un séjour de quelque durée dans une formation sanitaire de l'avant et qu'il n'y a en général aucune urgence à acheminer vers l'intérieur; ces trains navettes disparaissent naturellement en cas d'évacuations intensives.

Les trains sanitaires. — Il a été reconnu rapidement que le mode de transport par trains sanitaires improvisés composés de wagons à marchandises ne présentait pas le minimum de confort nécessaire, et on utilisa des trains semi-permanents qui furent progressivement améliorés, en même temps qu'on améliorait aussi les trains improvisés.

La composition des trains semi-permanents est l'objet de nombreux tâtonnements, et la question la plus difficile à résoudre est celle de la répartition pour un même train en places assises et places couchées; dans une action de guerre, les blessés assis sont de beaucoup les plus nombreux au début, tandis que la proportion des blessés couchés augmente par la suite lorsque ces évacués ont été mis en état de supporter le transport par voie ferrée; c'est ainsi que dans les offensives successives on n'a jamais eu de trains dont la composition répondait exactement aux besoins du front, et après avoir admis puis interdit l'adjonction aux trains semi-permanents de voitures pour blessés assis suivant les nécessités, on a fixé la composition de ces trains d'une façon définitive en admettant environ un tiers de places couchées pour deux tiers de places assises et on a constitué en outre des trains à mettre en

marche suivant les périodes successives d'une action et ne comprenant, les uns que des places assises, les autres que des places couchées; ces trains n'étaient formés qu'au moment du besoin en utilisant des noyaux conservés en permanence et constitués par le matériel spécial, wagons-tisaneries, cuisines, etc...

Les dernières améliorations réalisées comportent l'utilisation de marches accélérées pour les évacuations à grande distance et la formation d'un certain nombre de trains pour couchés avec des fourgons de trains de grande vitesse du temps de paix permettant, en particulier, le chauffage et l'intercirculation; on peut dire que le problème des trains sanitaires s'est trouvé résolu dans les limites où le permettaient les ressources de notre parc de matériel roulant.

Schéma de l'organisation. — L'expérience de la guerre prouve que les transports d'évacuation doivent être fragmentés; la caractéristique des actions de guerre étant le mouvement, il n'est pas possible de concevoir dans la zone directe des opérations une organisation basée sur l'existence d'installations qu'on ne peut déplacer, considération qui interdit l'établissement de centres hospitaliers d'une importance exagérée; il faut tenir compte de façon absolue du principe qui veut que les blessés soient transportés le plus rapidement possible en dehors de la zone de tourmente pour atteindre une zone plus calme aussi rapprochée que possible où leur seront donnés des soins complets leur permettant, s'il le faut, d'être transportés à plus grande distance pour guérison définitive; le rôle du Service de Santé, en l'espèce, doit donc être d'abord de mettre les blessés en état de supporter le voyage qui les sortira de la zone d'action et il appartient au chemin de fer de réduire le voyage à sa durée minima; cette durée minima sera réalisée par des mesures d'ensemble susceptibles de faciliter la circulation générale et par des mesures propres au mouvement des trains sanitaires.

Pour atteindre ce résultat il faut réduire le temps nécessaire à l'arrivée des rames vides et réduire le stationnement des blessés au centre de départ; on peut donc concevoir une série de centres hospitaliers recevant les blessés pour les mettre en état d'être embarqués; ces centres, composés d'installations mobiles sous tentes, seront placés sur une ligne aussi proche que possible du front et se déplaçant suivant les fluctuations de la bataille; ils devront disposer pour conserver les intransportables de ressources hospitalières, soit sous tentes, soit dans les localités, ainsi que d'abris mobiles pour couvrir le chantier d'embarquement; ils feront partie des services de l'arrière et recevront les blessés de quelque unité qu'ils proviennent sans qu'il soit jamais fait aucune affectation spéciale, aucune exigence d'ordre administratif ne peut prévaloir.

La ligne de ces centres sera parcourue par des trains pour assis et des trains pour couchés de faible capacité, 400 assis ou 200 couchés au maximum, et ces trains seront demandés par les centres eux-mêmes à une délégation de la Commission régulatrice placée à l'origine de la ligne et disposant d'une réserve de trains aussi importante que le permettront les garages voisins; il sera même possible de prévoir dans certaines périodes des trains à horaire régulier circulant sans demande spéciale et des trains de ramassage supplémentaires suivant les besoins.

A la sortie de la ligne où sont placés les points de départ un organe régulateur, militaire, technique et médical, acheminera les trains sur les H. O. E. secondaires dont il devra connaître à tout moment les disponibilités; tous les trains sans exception devront pouvoir assurer l'alimentation par leurs propres moyens.

Les H. O. E. secondaires, placés en des points présentant des ressources hospitalières importantes que l'on pourra augmenter par des installations semi-permanentes présentant un confort complet puisqu'elles ne seront pas appelées à être déplacées rapidement, seront disposés non

sur une ligne de direction à peu près parallèle à la ligne des points d'embarquement, mais en échelons sur les itinéraires suivis par les trains.

Tous les blessés d'un train seront descendus dans l'un de ces H. O. E. suivant les places disponibles, dans les H. O. E. précédents on ne descendra que les blessés dont l'état de santé se serait aggravé au point de rendre dangereuse une continuation de parcours; dans ce dernier cas l'arrêt sera réduit au minimum car la visite et la surveillance des blessés aura été assurée efficacement depuis le départ si on met deux médecins par train au lieu d'un seul et si toutes les voitures sont à intercommunication, disposition que l'état de notre parc de matériel permet de réaliser.

C'est pour cette partie des évacuations entre le front et les H. O. E. secondaires qui représente pour les blessés la période la plus critique qu'il faut consentir les sacrifices nécessaires au détriment même, si les ressources générales sont insuffisantes, du service entre les H. O. E. et l'intérieur correspondant à une période où les blessés sont dans de meilleures conditions physiques.

Les H. O. E. secondaires évacuent leurs blessés après triage par catégories par des trains appropriés demandés à la G. R., chaque fois qu'ils ont un nombre suffisant d'hommes à évacuer; ces trains suivront toujours une marche accélérée quand il s'agira d'évacuations lointaines; un poste de contrôle établi à la sortie de la zone des armées fera subir à chaque train une dernière visite destinée à ne laisser passer aucun blessé qui ne serait pas en état de continuer le voyage.

Exception est faite pour les trains d'éclopés et de petits blessés qui peuvent être dirigés directement du front sur les centres hospitaliers de la zone des armées sans déchargement intermédiaire à un H. O. E.; de même en période de calme on peut adopter l'organisation mise en œuvre pendant la guerre pour les évacuations quotidiennes et

les trains qui, au départ du front, ne contiennent plus que des blessés déjà presque en convalescence peuvent être acheminés directement sur l'intérieur sans rompre charge.

Cet ensemble doit comporter des installations téléphoniques très complètes, son fonctionnement doit aussi être facilité par une réduction très importante du nombre et du texte des dépêches à envoyer, l'expérience a prouvé que les dépêches adressées à divers organes étaient telles que leur transmission en temps opportun était impossible.

Comme toutes les mesures doivent tendre à la réutilisation rapide des rames sanitaires après chaque voyage, la désinfection de ces rames se fera dans la zone des armées, dans des centres puissamment outillés; rapidité de désinfection, marches accélérées, suppression des infirmeries de gare permettront d'avoir des mouvements nombreux, pour faire face à toutes les éventualités et aux évacuations les plus intenses, si on prend soin à tout moment de libérer les zones rapprochées en n'y conservant jamais de malades susceptibles d'être transportés plus loin.

Cette organisation, qui impose au blessé un transbordement, présente à cet inconvénient des compensations appréciables par la diminution au maximum de tous les délais d'attente et de stationnement qui sont profondément regrettables au point de vue physique et encore davantage au point de vue moral.

Quant à la constitution des trains sanitaires, il faut surtout rechercher l'intercirculation permettant une surveillance constante ainsi que l'alimentation pendant la marche; le desideratum à réaliser serait de posséder en temps de paix des voitures où on pourrait au moment du besoin démonter tout ou partie du compartimentage intérieur pour ne conserver que la caisse sur les châssis, l'aménagement se ferait ensuite facilement avec des supports pour les brancards.

L'histoire des évacuations pendant la guerre présente bien des côtés douloureux ou pénibles, il est cependant nécessaire de la connaître, car il ne sert de rien de masquer les fautes et les erreurs commises; il ne s'agit pas aujourd'hui de rechercher des responsabilités et l'étude du passé ne doit servir qu'à dégager des enseignements pour l'avenir; l'ère des luttes armées n'est peut-être pas close et nous devons poursuivre notre préparation pour les éventualités les plus cruelles; nos qualités et le génie de notre race sont tels que dans les problèmes les plus difficiles, comme celui des évacuations, nous sommes aptes à trouver et à mettre en œuvre la solution la meilleure; ne nous laissons pas absorber seulement par l'esprit de particularisme d'un homme ou d'un service, songeons seulement que la guerre est une œuvre commune où chacun a ses besoins et ses exigences, où personne n'a le droit de se croire isolé ou privilégié, où les demandes irraisonnées des uns ne pourront être satisfaites qu'aux dépens de la vie même des autres, où l'effort enfin ne peut être productif que s'il est le fruit d'une collaboration constante et intelligente basée sur des données et des vues d'ensemble justes et élevées.

LIVRE III

TRANSPORTS DE TROUPES

CHAPITRE I

Transports pour la manœuvre

I. — Considérations générales

Si, dans la préparation de la guerre, on s'était préoccupé surtout d'assurer dans de bonnes conditions la concentration des armées, on avait envisagé aussi le transport d'unités importantes d'un point à un autre du front au cours même des opérations; la manœuvre, en effet, qu'impose nécessairement toute idée stratégique, se résume tout d'abord en une question de mouvement dont on doit connaître, pour en tenir compte dans les projets de bataille, la réalisation pratique, notamment en ce qui concerne les délais d'exécution.

Dans toutes les guerres passées on pouvait trouver des exemples nombreux de mouvements de troupes exécutés pour la bataille ou au cours de la bataille, soit pour modifier le groupement des forces primitivement réalisé dans le but de s'adapter mieux à une situation mieux connue, soit pour s'opposer à une tentative ennemie tardivement dévoilée, soit enfin pour accroître la densité des forces mises en jeu dans la région où l'on espérait forcer la décision finale; mais les troupes ne se déplaçaient qu'à la vitesse des jambes de leurs soldats, et si parfois on avait

recours à des marches forcées, on était limité par la résistance de l'homme et par le débit du réseau routier.

Les études du temps de paix montrèrent qu'avec les masses dont on disposait, les unités qu'on aurait à mouvoir ne disposeraient pas d'itinéraires suffisamment nombreux pour assurer leur écoulement dans un délai admissible, et que les distances à parcourir dépasseraient les limites de la résistance humaine; on devait donc utiliser le chemin de fer comme moyen de transport à grand rendement et à grande distance, susceptible de ne pas imposer au soldat une fatigue telle qu'il ne lui fût plus possible d'entrer vigoureusement en action sur un nouveau théâtre de combat. Si tout le monde était d'accord sur ce point, il n'en était pas de même sur la question de savoir dans quelles conditions de temps et avec quels aléas pourraient s'exécuter des transports par voie ferrée; si les uns, manifestant un optimisme exagéré, pensaient que ces opérations pouvaient se dérouler avec la certitude du succès et dans des délais très réduits où ils ne faisaient entrer en ligne de compte que la distance à parcourir sans parler des autres facteurs, d'autres, songeant à ce qu'avaient d'improvisé de pareils mouvements dans une zone à trafic chargé, alors que l'idée du chemin de fer ne se séparait pas chez eux de l'idée d'un mécanisme d'horlogerie depuis longtemps préparé et minutieusement réglé, estimaient qu'il était nécessaire d'essayer, mais qu'il ne fallait pas baser des conceptions stratégiques fermes sur les résultats incertains que l'on pourrait obtenir.

On avait cependant mis au point en 1912 une instruction sur les transports en cours d'opérations et cette instruction avait fait l'objet d'études nombreuses et suivies où on avait recherché les conditions d'application pratique, mais au moment de l'ouverture des hostilités on n'avait eu le temps ni de poser des conclusions indiscutables, ni de propager les résultats de ces études qui n'étaient restées que le fait d'un nombre très restreint

d'officiers; l'idée généralement admise était que ces transports étaient possibles, qu'ils présenteraient toutefois des aléas nombreux et qu'ils demanderaient des délais d'exécution considérables, sans qu'on pût cependant en fournir une évaluation même approximative.

On se représentait mal des mouvements de trains coupant les itinéraires suivis par les ravitaillements ou les évacuations, on admettait que les incidents de circulation motivant des retards seraient nombreux, et, d'autre part, on ne se rendait pas un compte exact du temps nécessaire à la préparation technique du mouvement que l'on sous-estimait généralement, alors que, au contraire, en songeant que pendant la concentration le rendement d'une ligne de transport avait atteint 56 trains par vingt-quatre heures, on s'exagérait le nombre des trains que l'on pourrait mettre en mouvement chaque jour.

En réalité, le succès d'une pareille entreprise dépend du soin avec lequel elle est préparée et des mesures prises pour en assurer la régularité, sa rapidité est fonction du temps nécessaire à la réalisation de ces mesures et à la réunion à l'endroit voulu des ressources en personnel et matériel nécessaires, ainsi que du rendement des itinéraires utilisés ou du rendement des zones d'embarquement et de débarquement.

La préparation comprend l'établissement des plans techniques pour le déplacement des rames vides se rendant aux points d'embarquement, des rames chargées dirigées vers les points de débarquement et des rames vides après déchargement, et l'établissement des plans militaires pour le fractionnement des unités en éléments de transport et pour leur acheminement en temps opportun sur les points d'embarquement; des mesures appropriées seront prises pour assurer la continuité du courant sur les points difficiles du parcours.

Pour que le mouvement soit rapide, il faut que les délais d'établissement et d'exécution de ces plans techniques

et militaires soient réduits au minimum; que les itinéraires parcourus soient dotés d'un outillage, signalisation, alimentations hydrauliques, dépôts, renforts, etc... permettant le passage d'un grand nombre de trains par vingt-quatre heures; que le nombre des points d'embarquement et de débarquement soit suffisant pour alimenter ce débit.

Conformément à l'Instruction du 15 octobre 1912 complétant les prescriptions générales du règlement sur les transports stratégiques, un transport en cours d'opérations ordonné par le directeur de l'arrière est préparé dans son ensemble par le directeur des chemins de fer au G. Q. G.; les lignes de transport étant déterminées, la direction est assurée par la Commission de réseau ou par un organe spécialement désigné si les transports intéressent plusieurs réseaux.

Pour chaque ligne de transport fonctionne une commission de ligne comme organe transporteur, ayant sous ses ordres une commission régulatrice d'embarquement, une commission régulatrice de débarquement, dotées chacune de commissions de gare.

Le directeur des Chemins de fer détermine :

Le tracé des lignes de transport;

Le débit de chaque courant;

Les points d'embarquement et de débarquement;

Les mesures à prendre s'il y a lieu pour le détournement des courants sur les lignes de communication;

La date et l'heure du commencement du transport.

La Commission de ligne fixe les conditions de détail et en particulier répartit les points d'embarquement et de débarquement entre les diverses unités.

La Commission régulatrice d'embarquement assure la mise en marche des trains chargés et, en cas d'incident, prend toutes mesures pour assurer la continuité du courant; la Commission régulatrice de débarquement opère comme une commission régulatrice de concentration;

ces deux organes sont en liaison constante avec le commandement des troupes à transporter.

Le matériel utilisé comprend des trains de deux types à composition fixe, des trains type-combattants et des trains type-parcs.

Dans le cas de transports sur de faibles parcours, l'opération peut être assurée par la G. R. (gare régulatrice de communication) d'accord avec l'état-major de son armée.

Si les réseaux de l'intérieur sont intéressés, le transport est réglé par le ministre de la Guerre.

En exécution de ces dispositions et pour gagner du temps dans la préparation, le plan XVII prévoit pour le quatorzième jour de la mobilisation la constitution de réserves de trains type-combattants avec personnel de conduite et machines; 30 de ces trains sont fournis par le Nord et mis à la disposition de la sous-commission de réseau de Reims; 60 autres sont fournis par la Compagnie de l'Est et répartis en divers points du réseau.

II. — Les premiers transports en cours d'opérations

Vers le 14 août, le Haut Commandement, qui a déjà remonté vers le Nord le centre de gravité de ses forces par l'exécution en cours de concentration de la variante relative aux 12e et 17e corps et qui est mieux renseigné sur la répartition des forces ennemies, envisage la nécessité de porter dans la région de Maubeuge le 18e corps débarqué à Toul.

L'exécution est délicate car les transports de concentration, bien que leur intensité ait diminué, ne sont pas terminés, le personnel et le matériel sont encore répartis sur les lignes de transport, on procède à l'organisation des nouvelles gares régulatrices de communication.

Il ne peut être question de suivre l'itinéraire Lérouville —Verdun—Charleville, pour diverses raisons d'ordre mili-

taire notamment, telles que l'incertitude des événements dans la région de Charleville; il faut passer par Revigny, Sainte-Menehould—Amagne—Liart—Hirson (Voir carte) où les trains seront remis au réseau du Nord et entre Revigny et Amagne s'effectuent encore des débarquements de concentration.

C'est une première expérience, faite au surplus dans des conditions spéciales qui peuvent faire craindre pour sa réussite; le réseau va être chargé d'un nouveau courant imprévu susceptible de couper des courants existants en des régions particulièrement chargées, et à ce courant nouveau s'ajoutera celui formé par les rames vides dirigées sur les points d'embarquement, ce dernier étant d'ailleurs susceptible de se modifier pendant l'opération suivant les événements.

La Commission de réseau étudie les conditions du transport qui est décidé le 16 août; le directeur des Chemins de fer, le colonel Ragueneau, vient à Châlons, où se trouve la Commission de réseau, pour examiner lui-même les mesures prises; il s'agit d'une consultation de compétences pour la venue d'un nouveau-né pour lequel on peut craindre des complications, on discute, on décide, on précise, car il faut que l'opération soit menée à bonne fin; c'est une question de la plus haute importance, non pas seulement parce qu'il faut pour les vues du Commandement qu'un corps d'armée soit arrivé dans le Nord dans le court délai fixé, mais aussi parce que le chemin de fer se doit à lui-même de mener à bien une expérience qui permettra de lever les hésitations antérieures et pourra orienter dans une large mesure les projets à venir; si on ne réussit pas, le chemin de fer ne peut décidément servir de rien, c'en est fait des opérations à grande envergure seules capables de satisfaire aux exigences de la stratégie moderne; si on réussit, tous les espoirs sont permis, et on se sentira en possession d'un instrument puissant à qui on pourra demander beaucoup, sinon tout.

Tel est l'état des esprits et il est facile de comprendre la nécessité d'entourer ce premier essai de toutes les sollicitudes; la Commission de réseau, forte d'ailleurs de l'expérience des quinze jours passés, ne met pas en doute le succès.

Comme organisation, on compte suivre les prescriptions de l'Instruction de 1912, mais on supprime un organe dont on ne voit pas l'utilité pratique, la Commission de ligne; en fait, les commissions de réseau de l'Est et du Nord s'entendent sur le transit des trains.

Le transport comprend 110 trains, à la densité de 48 par vingt-quatre heures; le matériel, rames type-combattants puis rames type-parcs, est fourni d'abord par l'Est (35 trains) puis par le Nord qui livre les trains vides à Liart et par le P.-L.-M. qui livre à Is-sur-Tille; il n'est pas prévu de réemploi pour le matériel après débarquement étant données l'intensité du courant et la longueur du trajet.

Les embarquements commenceront le 16 à 15 heures, à Toul, Foug, Pagny-sur-Meuse, soit quatre quais militaires, la Commission régulatrice d'embarquement ayant son siège à Sorcy.

Le commissaire régulateur d'embarquement se rend à l'état-major du corps d'armée pour y préparer le tableau d'enlèvement, affectation aux diverses unités des trains et des quais de départ; le travail est difficile, l'Instruction de 1912, qui est le seul document existant, est presque inconnue des officiers de l'état-major et il faut concilier les exigences militaires avec les nécessités techniques.

En même temps, le commissaire technique prépare l'exécution au point de vue chemin de fer, mouvements dans les gares de départ, mise en place de l'outillage, éclairage, rampes, cales, etc... renforcement et mise en place du personnel.

Les embarquements commencent à l'heure prescrite et se poursuivent dans de bonnes conditions; le lendemain il suffit de rectifier certaines erreurs ou de régler certains

détails d'exécution dont la mise en marche des premiers trains a révélé l'importance.

Le transport doit se terminer dans la nuit du 20 au 21, mais il n'est plus exécuté à la fin qu'à la densité de 36 trains par vingt-quatre heures, car le 18 on reçoit l'ordre d'acheminer, à partir du 19, le 9e corps de Nancy sur Sedan et Tournes; une deuxième opération va s'ajouter à la première avant même que celle-ci soit terminée, les événements n'ont pas permis d'attendre la fin de l'expérience.

Le matériel vide sera fourni par le réseau de l'Est et par le réemploi des rames ayant servi au 18e corps et revenant suivant l'itinéraire inverse de celui du courant à charge.

Le commissaire régulateur d'embarquement, laissant à un adjoint la surveillance du transport du 18e corps, va préparer celui du 9e qui se dirigera sur Sedan par Lérouville, Verdun et sur Tournes par Joinville, Saint-Dizier, Châlons, Reims, Charleville, le détournement par Joinville étant motivé par la nécessité de ne pas surcharger la ligne Paris—Nancy où se font en particulier des embarquements de Toul à Pagny-sur-Meuse. On atteint néanmoins, malgré ces causes d'encombrement, une intensité de trafic s'élevant le 18 août à 70 trains dans un sens et 44 dans l'autre sur la section Vitry-le-François—Toul.

Le transport du 9e corps s'effectue normalement mais il sera arrêté sur instructions téléphoniques du G. Q. G. le 22, en raison des événements militaires qui se déroulent dans la région de Nancy, après le départ de 55 trains; indépendamment de la dislocation qui en résulte pour le corps d'armée dont certaines unités sont coupées en deux, la répercussion se fait sentir sur le chemin de fer qui doit arrêter le courant des trains vides et les faire refluer sur l'intérieur du réseau ou sur les réseaux fournisseurs en dehors de toute prévision, c'est encore un problème nouveau dans une période d'organisation de l'ensemble en vue des opérations. Cette première série de transports,

courte mais mouvementée, se termine par le transport de la 44e division qui n'est qu'une continuation de Belfort vers Saint-Dié de 44 trains en provenance du P.-L.-M.

A la suite de ces opérations on ne peut que citer la réflexion du major général au G. Q. G. : « Puisque cela a si bien marché on en fera d'autres. » Et on en a fait beaucoup d'autres !

L'épreuve a été concluante jointe à celle de la couverture et de la concentration; elle a prouvé que le Commandement avait en mains un instrument puissant, bien mené et bien outillé, elle a levé les doutes ou les hésitations de la première heure et, passant, comme il est humain, d'une défiance peu raisonnée ou ignorante à une confiance exagérée, nos chefs en ont conclu que l'on pouvait tout demander et qu'il n'y avait pas de limites au rendement à exiger. Cette mentalité, qui subsistera jusqu'à la fin de la guerre, aura des conséquences désastreuses.

Ces pensées ne se sont certainement pas manifestées dans les esprits d'une façon aussi explicite, les événements ont néanmoins prouvé par la suite qu'elles avaient nécessairement germé : « Toujours plus, toujours plus vite », semble devoir être la devise à adopter.

Cette devise est certainement logique, mais elle ne doit pas conduire à méconnaître les limites d'emploi du chemin de fer; nous ne faisons plus du kriegsspiel où sur la carte on transporte un corps d'armée d'un point à un autre en effaçant le rond qui le représente d'un côté pour le remplacer simplement par un autre rond d'un autre côté; la décision comporte une exécution qui exige des délais, variables d'ailleurs avec les circonstances, et ces circonstances mêmes sont quelquefois telles qu'il faut faire entrer en ligne de compte les aléas; le Commandement doit donc donner ses ordres assez tôt pour être certain non de la date du début mais de la date de la fin de l'opération, car c'est cette date seule qui, permettant l'entrée en action des éléments transportés, doit répondre à ses

vues; on verra, au moins au début, des décisions tardives, elles résultent en partie d'une confiance exagérée dans la puissance d'un instrument dont on n'a pas encore estimé d'une façon suffisamment exacte les moyens et les possibilités d'exécution.

III. — Les transports de troupes pour la bataille de la Marne

La composition de nos armées, telle qu'elle était fixée par le dispositif de concentration, procédait du plan d'opérations initial qui prévoyait une offensive par le centre et par l'aile gauche, la densité du groupement des Ire et IIe armées avait été renforcée en conséquence.

A la suite de nos revers, le plan primitivement conçu avait échoué, les événements et la connaissance que l'on avait des forces et des mouvements de l'ennemi faisaient envisager d'autres projets; il s'agissait de prendre du champ en arrière pour engager plus tard une bataille nouvelle, il fallait donc procéder à un regroupement de nos forces en vue de répondre aux nouvelles conceptions.

Ces conceptions se manifestent dès le 25 août; le plan de la bataille future devant comporter la possibilité d'un enveloppement par notre gauche, il faut constituer la masse chargée d'effectuer cette manœuvre, il faut aussi renforcer les armées de toutes les disponibilités possibles; comme le théâtre d'opérations des Vosges et de Nancy devient un théâtre secondaire où on se bornera à la défensive, c'est sur les troupes de cette région qu'on prélèvera en majorité les forces nécessaires, le chemin de fer va donc être appelé à assurer rapidement des transports importants. La décision du 25 août prévoit que le groupement à constituer dans la région d'Amiens comprendra le 7e corps et 4 divisions de réserve et peut-être un autre corps actif; en fait, les événements ne permettront pas d'accéder à la

région d'Amiens et la 6e armée, à former entre le 27 août et le 2 septembre, sera chargée de la couverture de Paris au nord-est.

Les ordres de transport par voie ferrée donnés le 25 août concernent :

La 14e division et les éléments non endivisionnés du 7e corps à enlever de la région Lure—Belfort;

Cinq bataillons marocains, de la région de Mourmelon;

Quatre bataillons alpins, de la région de Thaon;

Les 55e et 56e divisions de réserve, de la région de Charny —Dugny;

La 63e division de réserve, de la région du Thillot.

Afin de ne pas surcharger le réseau de l'Est pour lequel d'autres transports sont prévus à bref délai, la 14e division et les E. N. E. du 7e corps sont acheminés par le P.-L.-M. et n'empruntent que sur un faible parcours les lignes de l'Est, ce transport ainsi que les deux suivants sont réglés par les organes locaux.

Pour le quatrième, qui doit avoir la densité de 36 trains par vingt-quatre heures, il faut faire appel pour la fourniture du matériel vide au Nord et au P.-L.-M.

La 63e division qui avec la 14e reconstituera le 7e corps peut être expédiée par le P.-L.-M.

Cet ensemble donne un total de 163 trains à charge dont les derniers départs ont lieu le 30 août (Voir carte schématique des transports). A ces mouvements de première urgence succèdent ceux qui affectent les unités destinées au renforcement des armées; la 42e division est dirigée de Charny sur Saint-Erme pour y compléter une armée de nouvelle formation, la 9e, formée d'éléments prélevés sur les armées voisines et devant prendre place entre la 4e et la 5e.

La 8e division de cavalerie de La Chapelle et Luxeuil et la 10e division de cavalerie de Pont-Saint-Vincent iront renforcer vers Épernay la 5e armée.

Enfin les parcs et convois des 55e et 56e divisions de réserve qui ont été retardés pour laisser la priorité aux éléments combattants seront acheminés de Saint-Mihiel vers le nord pour aller retrouver leurs unités respectives.

Cette deuxième série, qui comprend 128 trains, s'échelonne du 27 août au 2 septembre à des densités de 24, 32 ou 36 trains par vingt-quatre heures.

Ces unités empruntent en totalité les lignes de l'Est, la ligne Nancy—Paris reste encore utilisable. Malgré que tous ces courants coupent en divers points les courants de ravitaillement des armées et les courants particulièrement intenses des évacuations, les opérations se poursuivent avec régularité; elles sont réglées par le commandant Marchand, commissaire militaire adjoint du réseau, qui a déjà exécuté les transports des 18e et 9e corps dans la période antérieure au 20 août.

En principe, vers 21 heures la Commission de réseau reçoit avis du G. Q. G. d'avoir à préparer le transport et d'en étudier les caractéristiques; vers 22h 30 l'ordre est donné ferme, on précise les points d'embarquement, l'itinéraire, le nombre total de trains, la densité, la provenance du matériel vide, la répartition de ce matériel en rames type combattants et rames type parcs; l'heure du départ du premier train est fixée en général au lendemain 17 heures.

La Commission de réseau donne ses ordres pour l'outillage des lignes, la mise en place du personnel fixe, la remorque et la conduite des trains, leur mouvement sur l'itinéraire afin d'obtenir la régularité nécessaire au milieu du trafic d'ensemble.

Pendant ce temps le commissaire régulateur d'embarquement se rend à son poste où il trouve au matin son collègue technique qui prendra les dispositions locales nécessaires pendant qu'il ira lui-même auprès de l'état-major pour faire le tableau d'enlèvement.

Les dernières heures sont consacrées à arrêter les dispositions de détail destinées à régler le mouvement des

trains à charge ou des trains vides devant alimenter les chantiers d'embarquement, à mettre en place le personnel militaire ou technique chargé de l'exécution locale, à approvisionner le matériel de brêlage, de calage ou d'éclairage, à faire venir des G. R. ou à trouver auprès des intendances voisines les vivres de chemin de fer.

Cet aperçu rapide montre combien le temps est mesuré parcimonieusement pour un travail qui se fait en partie pendant la nuit, qui demande des allées et venues nombreuses, qui doit être un travail précis dans tous ses détails et pour lequel on ne dispose encore que d'un personnel inexpérimenté et de moyens de communication téléphoniques ou télégraphiques insuffisants ou précaires, ou surchargés déjà par le service général.

Au début de la bataille de la Marne les armées françaises se sont arrêtées pour faire tête sur un front s'étendant depuis les avancées de Paris au nord-est jusqu'à Verdun en passant approximativement par Fère-Champenoise et Revigny; les armées allemandes qui ont infléchi leur marche vers le sud sont, dans ces conditions, susceptibles d'être débordées par leur droite, d'autant plus que la plus forte densité de leur dispositif est au centre et à l'est (Voir carte); la bataille s'est engagée vers Paris; la Ire armée allemande essaie de faire face au danger en remontant vers le nord une partie de ses forces pour prendre en flanc la 6e armée et en attaquant entre cette armée et l'armée anglaise.

Dès le 2 septembre le Commandement a décidé de renforcer son armée de gauche d'un nouveau corps actif, ainsi qu'il l'avait prévu le 25 août à titre éventuel, ce corps d'armée est le 4e qui appartient à la 3e armée; les trains seront livrés au réseau du Nord à Pantin.

Ce transport se présente dans des conditions particulièrement difficiles car le 2 septembre toutes les armées sont en retraite, il faut saisir ce corps d'armée au passage

et assurer les embarquements au milieu du mouvement de recul; nous savons aussi que nous ne pouvons pas compter pouvoir utiliser longtemps l'itinéraire direct par Châlons, il faut donc prendre une voie détournée par Saint-Dizier et Troyes et se rejeter ainsi obligatoirement sur une région où le trafic de plus en plus chargé par suite du recul de nos troupes rend les mouvements difficiles; enfin il est nécessaire d'agir très vite pour que cette unité soit en mesure d'intervenir dans la bataille au moins avec ses premiers éléments autant que possible dès le début, c'est-à-dire le 6 septembre, afin que la 6e armée donne immédiatement son plein effort.

En fait, les embarquements doivent avoir lieu dans la région de Sainte-Menehould et le courant aura une densité de 32 trains par vingt-quatre heures, des dispositions sont prises en particulier pour que le point critique de Troyes soit franchi sans encombre, la priorité devant être donnée en tout temps à ce transport.

Les premiers embarquements se font à Sainte-Menehould mais l'exploitation s'arrête bientôt au nord, à Laneuville-au-Pont; il faut descendre vers le sud au fur et à mesure que les heures passent et que la retraite se prolonge; successivement les embarquements abandonnent Sainte-Menehould et les stations au sud jusqu'à Revigny; il faut arrêter les trains vides avant leur arrivée au terminus prévu devenu inutilisable, il faut charger les trains et les expédier au milieu de toutes les opérations d'évacuation des lignes, départ du personnel, mise hors service des installations, il faut se hâter car l'ennemi approche, certains trains sont parfois mis en route après le passage des derniers éléments des arrière-gardes alors que des coureurs allemands commencent à apparaître, il faut à tout moment modifier le tableau d'enlèvement, changer les ordres pour fixer les nouveaux points de départ, atteindre les unités en route pour les diriger, ce sont des difficultés sérieuses et des retards; en résumé, les embarquements

qui ont commencé le 2 vers Sainte-Menehould se terminent le 4 vers Revigny.

Sur l'itinéraire les premiers éléments passent dans d'assez bonnes conditions, et dès le 7 la 8e division peut être engagée entre la 6e armée et les Anglais pour faire face aux attaques de l'ennemi tenant les lisières des bois de Meaux et les débouchés au sud; malheureusement le même jour notre armée de gauche est fortement pressée sur son flanc extérieur par le IVe corps de réserve allemand, il ne lui reste aucune troupe disponible.

La 7e division du 4e corps a été retardée en partie par les encombrements qui se sont accumulés sur son parcours, l'évacuation prématurée de Nangis, qui a fait croire un moment que la ligne était coupée, a même provoqué un détournement de quelques trains par Montereau et le P.-L.-M.; néanmoins, le reste du 4e corps peut entrer en ligne le 8 en direction du nord et rétablir la situation un moment compromise.

L'opération prouve bien que dans des circonstances aussi critiques il faut prévoir de nombreux aléas, il faut prévoir des retards souvent dus à des causes de bien faible importance, bref, la décision doit être prise le plus tôt possible pour se prémunir contre des à-coups normalement inévitables. Dans le cas présent il était difficile de commencer les embarquements avant le 2 car il fallait saisir le corps d'armée dans les troupes en retraite, on pouvait espérer le voir arriver à l'aile gauche pour le 6, mais la bataille dans cette région a commencé le 5 et le léger retard dû à la difficulté des embarquements a fait passer la dernière partie du courant dans une région déjà difficile à un moment où les obstacles s'étaient accumulés par suite du recul des troupes et des populations.

On avait en réalité et sans le vouloir amoncelé bien des difficultés, il n'en eût pas été de même si pour renforcer la 6e armée on avait fait appel à un corps de notre extrême

droite où il semble bien que l'on pouvait trouver des disponibilités.

Les 62 trains du 4e corps expédiés du 2 au 4 septembre ne transportaient que les troupes combattantes, ils furent suivis par 33 trains de parcs et convois embarqués vers Saint-Dizier—Chaumont mais qui furent déviés par le P.-L.-M. dans l'impossibilité où on se trouvait d'assurer le passage par Troyes.

En raison de la répartition des forces ennemies le Commandement décide de renforcer nos armées du centre par prélèvement sur nos forces de l'Est; 51 trains, partant du 4 au 6 septembre de Nancy vers Troyes, conduisent à la 9e armée les éléments du 9e corps qui n'ont pas été transportés avant le 20 août, ces troupes entrent en ligne en temps opportun pour aider les unités engagées à supporter les durs assauts qu'elles subissent.

En même temps le 21e corps doit être enlevé de la région d'Épinal pour être dirigé sur Joinville et de là prendre sa place dans la bataille suivant les événements; le 15e corps doit se diriger de Nancy vers Revigny mais il fera mouvement par voie de terre, la distance étant insuffisante pour qu'un transport par voie ferrée puisse faire gagner du temps.

Le 21e corps s'embarque du 4 au 6 septembre en 64 trains à raison de 36 trains par vingt-quatre heures, mais les événements ont pris dans la région au sud-ouest de Vitry-le-François une tournure inquiétante; devant la menace d'un enveloppement vers Paris, menace à laquelle la Ire armée allemande essaie de parer, l'ennemi fait sur notre centre un effort sérieux pour essayer de réaliser une percée; le 8 septembre le 17e corps français, à l'aile gauche de la 4e armée, est vigoureusement attaqué de front et de flanc par le IVe corps allemand, il est contraint de céder du terrain; en raison de cette attaque qui s'était déjà manifestée la veille, les débarquements du 21e corps sont

poussés aussi loin que possible à Wassy et Montier-en-Der, mais les derniers trains n'arrivent que dans la soirée du 7 avec presque une demi-journée de retard par suite de nombreux encombrements, puis d'autres causes de retard d'ordre militaire interviennent et le 21e corps n'est en mesure d'intervenir que le 9, il aura encore néanmoins une action efficace. Comme pour le 4e corps on a subi les conséquences d'une situation difficile au point de vue du trafic si on envisage surtout que l'itinéraire empruntait des lignes à rendement faible; il ne faut pas oublier qu'après débarquement il faut regrouper les unités disloquées par la répartition en éléments de transport et qu'il faut prévoir le temps nécessaire pour atteindre la région où ces unités doivent s'engager.

Pendant que, dans la journée du 7, le commandant Marchand assure comme régulateur de débarquement à Gondrecourt la fin du transport du 21e corps, une communication téléphonique lui est adressée par le major général au G. Q. G. :

— Le 15e corps est en route en deux colonnes qui se dirigent vers Gondrecourt, nous en avons un pressant besoin dans la région de Revigny, pouvez-vous l'enlever par voie ferrée et lui faire gagner les derniers kilomètres qui lui restent à parcourir?

— C'est possible, mais nous ne gagnerons du temps qu'à enlever les unités à pied, le transport de l'ensemble, y compris l'artillerie, demanderait un nombre de trains dont je ne crois pas pouvoir disposer en peu de temps; il faudrait aussi des points d'embarquement nombreux et enfin un délai trop long pour les opérations mêmes d'embarquement et de débarquement si l'on tient compte qu'il ne s'agit que d'une distance de 40 à 50 kilomètres à parcourir.

— C'est bien, répond le major général, voyez l'état-major de la 3e armée à Ligny, entendez-vous avec lui pour l'exécution et faites pour le mieux.

Le premier point était de se procurer le matériel nécessaire au transport, le 21e corps était heureusement en cours de débarquement dans la région, des instructions sont données pour que toutes les rames soient retenues et pour qu'on puisse en disposer à un moment quelconque.

Le commandant Marchand se rend ensuite à l'état-major de l'armée à Ligny, dialogue rapide avec le chef d'état-major :

— Vous arrivez bien, lui dit le colonel,

— Je le sais, j'ai été avisé par le G. Q. G.

— Que pouvez-vous faire?

— Ce que vous voudrez à condition de ne transporter que les troupes à pied.

— C'est entendu, quand?

— Quand vous voudrez.

— Jusqu'où pouvez-vous pousser les trains?

— Jusqu'où vous voudrez.

— C'est parfait.

Il était certain déjà qu'en raison des événements on ne pouvait même atteindre Revigny.

Les détails d'exécution sont rapidement réglés; des deux colonnes du 15e corps, celle du sud, en avance sur l'autre, atteindra Gondrecourt en fin de journée, celle du nord n'arrivera que dans la nuit; la première sera donc enlevée dès qu'elle se présentera, la deuxième dès le lendemain à la première heure; celle-ci s'embarquera à Mauvages afin de lui éviter une marche de nuit pour atteindre Gondrecourt.

Les troupes à pied seules seront embarquées à raison de un bataillon et demi par train, les chevaux et voitures dans deux trains spéciaux supplémentaires.

Le besoin de renfort, se faisait en effet vivement sentir sur le champ de bataille car, à la droite de la 4e armée, la situation était devenue mauvaise dans la soirée du 7.

La supériorité numérique des Allemands dans la région centrale de la bataille leur permettait de pousser sur la

droite de la 4e armée une attaque analogue à celle prononcée sur la gauche de cette même armée; notre 2e corps se trouvait attaqué de front par le XVIIIe corps allemand et de flanc par le XVIIIe de réserve; dans la soirée du 7 il avait fallu céder et la menace de percée était difficile à enrayer le lendemain si l'on ne pouvait disposer de forces nouvelles en ce point; la 3e armée voisine, aux prises avec des forces supérieures, ne pouvait apporter aucune aide, elle comptait faire intervenir le 15e corps mis à sa disposition s'il pouvait arriver assez tôt : seul le transport par voie ferrée pouvait donner une solution favorable dans le court laps de temps qui restait à courir, car il était impossible aux troupes arrivées le 7 au soir à Gondrecourt après une journée de marche de prendre part le lendemain à un combat dont le théâtre était encore éloigné de 40 kilomètres; les circonstances qui mettaient sur place à notre disposition le matériel nécessaire nous favorisaient, il fallait en profiter.

De retour à Gondrecourt le commandant Marchand détermine avec son collègue technique, l'inspecteur Bousser les conditions d'exécution :

Les trains se succéderont à raison de trois à l'heure; les troupes à pied y prendront place sur les voies mêmes de la gare de Gondrecourt, tandis que les chevaux et les voitures seront chargés au quai militaire dans deux trains, l'un pour la division, l'autre pour l'état-major du corps d'armée, ces trains s'intercaleront dans le courant dès qu'ils seront prêts à partir; l'ensemble représente un total de dix trains.

Les troupes arrivent vers 16 heures, l'entente est rapide avec les commandants d'unités, deux trains sont en chargement en même temps, le premier train part à 17 heures, le dernier à 20h 20; les débarquements s'opèrent à la demande de l'armée, à Longeville et Nançois.

Pendant toute la nuit c'est dans Gondrecourt un roulement ininterrompu de voitures d'artillerie et de convois,

et, le 8 au matin, une brigade est envoyée sur Robert-Espagne en direction de l'ouest, prenant en flanc l'attaque ennemie du XVIIIe corps de réserve.

L'autre brigade, maintenue d'abord en réserve vers Contrisson, attaque ensuite face au nord, rejointe par la 2e division du 15e corps qui est arrivée : celle-ci a été embarquée le 8 à la première heure à Mauvages, dans les mêmes conditions que l'avait été la veille la 1re à Gondrecourt.

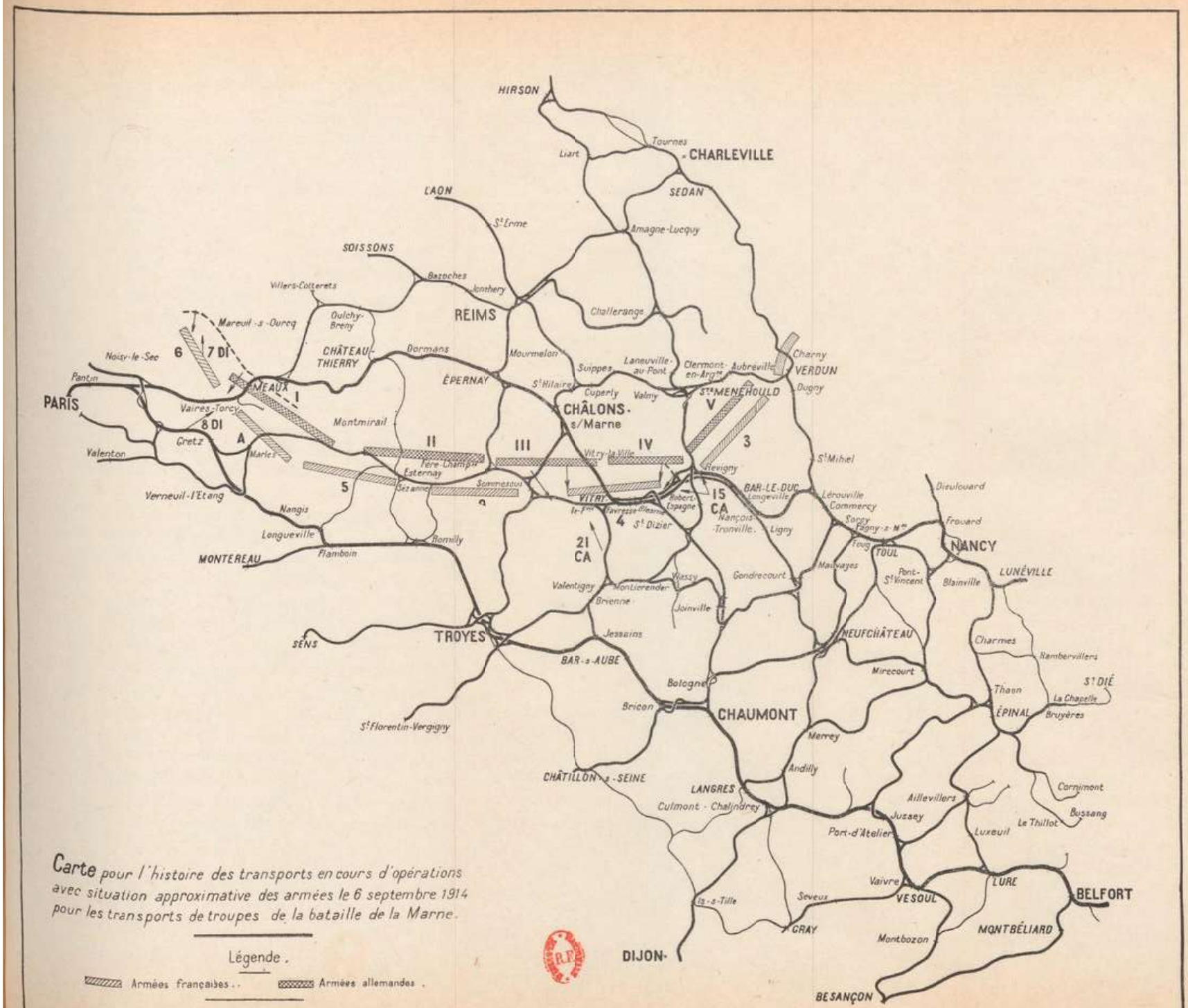
Le transport avait demandé 19 trains, il constitue un exemple très précis de l'intervention heureuse du chemin de fer pendant la bataille et pour l'action immédiate.

Le 9 septembre commence la retraite des Allemands; la victoire ne peut être complète que si les résultats de la bataille sont exploités par une poursuite efficace qui achève la désorganisation des masses ennemies et les empêche de se reconstituer; malheureusement les armes de la poursuite, l'artillerie et la cavalerie, font défaut, la première parce qu'elle n'a plus de munitions, la deuxième parce que les opérations du début de la campagne l'ont mise hors d'état de fournir l'effort nécessaire; il faut donc faire venir des troupes nouvelles.

Vers le centre on envoie le 9 la 6e division de cavalerie, transportée en 27 trains de la région de Mirecourt vers Brienne; le 10 on enlève en 28 trains, à Romilly, la 37e division à destination du Bourget; le 11 le 13e corps part en 103 trains d'Épinal pour Crépy-en-Valois; enfin en 61 trains sont expédiés les parcs et convois du 9e corps de Mirecourt sur Troyes, ces éléments rejoignent les troupes combattantes transportées antérieurement.

Cette série de transports s'effectue sans incidents, les heures critiques sont passées, l'avance de nos armées a décongestionné les lignes de chemin de fer.

Si les corps d'armée ou divisions qu'ils concernent n'arrivent pas en temps opportun pour la poursuite, ils amor-



Carte pour l'histoire des transports en cours d'opérations avec situation approximative des armées le 6 septembre 1914 pour les transports de troupes de la bataille de la Marne.

Légende.

Armées françaises. — Armées allemandes.

cent déjà le prolongement de notre aile gauche et sont les premiers à parer à la menace d'enveloppement que les Allemands tentent contre nous, prolongement et menace qui constituent ce que l'on a appelé depuis la « course à la mer ».

L'ensemble des transports par voie ferrée, qui se sont effectués du 25 août au 13 septembre, caractérise d'une façon saisissante l'utilisation du chemin de fer pour la bataille. Constitution des armées en vue de la bataille, renforcement au cours de l'action et suivant les circonstances, apport de troupes pour l'exploitation du succès, le chemin de fer suit pas à pas ces diverses phases; mais il ne faut pas oublier que son intervention dépend de sa limite d'emploi qui est essentiellement variable, elle est presque impossible à calculer ou à doser car les courants de transport n'empruntent pas des itinéraires à eux seuls destinés.

Dans certaines circonstances difficiles, si on peut être à peu près sûr de la régularité du départ, et encore l'exemple du 4e corps prouve que ce n'est pas absolu, on est moins sûr de la régularité de l'arrivée qui seule importe. Le Commandement doit donc essayer de diminuer au minimum les risques et, autant que les opérations militaires le permettent, il doit songer que les périodes ou les régions de calme relatif ou de moindre encombrement sont celles qui permet. tent le mieux d'obtenir dans les opérations de ce genre la régularité, le facteur le plus important de la rapidité.

En fait, il s'est agi de transports réellement improvisés pour lesquels on ne possède que quelques rames appropriées destinées à amorcer le mouvement; le délai qui sépare l'ordre de l'exécution est en général de dix-huit heures, la densité ne dépasse guère 36 trains par vingt-quatre res, il faut disposer de cinq à six points d'embarquement, le transport d'un corps d'armée entier demande au total trois à quatre jours; ces données sont à retenir par le Com-

mandement, car elles sont de nature à influer sur ses décisions.

Les premiers transports du 15 au 20 août avaient donné au sujet de la rapidité une impression peut-être trop optimiste; survenant après les transports de concentration qui avaient montré une précision presque mathématique, s'exécutant dans des régions qu'aucun événement de guerre n'avait encore troublées, ils avaient donné à penser qu'il suffit de tracer des lignes sur un graphique pour obtenir pratiquement une exécution répondant exactement aux indications de ce graphique; ce n'était plus qu'un calcul à faire et, connaissant l'heure de départ du premier élément, on en concluait aisément le jour et l'heure d'arrivée du dernier train; on ne songeait pas assez à l'importance de tous les facteurs susceptibles de troubler une si belle ordonnance.

Tels qu'ils se sont exécutés, les transports ont néanmoins permis d'atteindre les résultats escomptés; le chemin de fer, se pliant à toutes les circonstances, a donné la preuve d'un rendement et d'une souplesse qui faisaient de lui un instrument de guerre très précieux.

IV. — La Course a la mer

Pendant que sur le front de Soissons à Belfort s'immobilisent les forces en présence, la bataille se propage rapidement dans la région libre où chaque adversaire peut espérer trouver la décision.

Notre Haut Commandement connaît assez les idées allemandes pour s'attendre à une tentative d'enveloppement sur notre gauche et il prend ses dispositions pour y parer, et en même temps pour réaliser lui-même une manœuvre dont il peut attendre des résultats importants.

Dès le 11, la 6e armée reçoit l'ordre de laisser sur la rive droite de l'Oise le plus de forces possible, puis c'est

une arrivée incessante de troupes prélevées sur d'autres points du front pour essayer de gagner de vitesse l'ennemi qui jette chaque jour dans la bataille de nouvelles unités; il a d'ailleurs l'avantage de profiter d'un front convexe qui rend ses déplacements plus faciles, tandis que nous sommes obligés de contourner le saillant de Soissons et que nos lignes sont en partie détruites.

Nous organisons en prolongement de la 6e armée une armée nouvelle, la 2e, formée en grande partie des troupes constituant au début la 2e armée dans la région de Nancy; puis se forme plus au nord, en face d'Arras, dans les premiers jours d'octobre, la 10e armée; le 4 octobre, le général Foch prend le commandement des troupes opérant dans le Nord et assure la liaison avec les Anglais.

Ceux-ci ont manifesté le désir, puisque la ligne de bataille s'étend jusqu'à la mer et pour se rapprocher de leurs bases de débarquement, d'être transportés au nord d'Arras; les mouvements par voie ferrée et par automobiles qui en résultent ne s'effectuent pas sans quelques retards; en même temps l'armée belge, qui s'est repliée d'Anvers, arrive exténuée, ce sont de nouvelles troupes françaises qu'il faut envoyer pour étayer cet ensemble manquant encore d'homogénéité : on constitue dès lors un nouveau groupement, le détachement d'armée de Belgique, qui prendra une part très active à la bataille des Flandres.

Ces opérations imposent au réseau de l'Est une série de transports que l'on peut grouper suivant les différentes phases de l'action (Voir carte schématique).

Les transports de la 2e armée partent surtout de la région de Toul et de Nancy, les embarquements se suivent sans arrêt du 17 au 24 septembre : l'ensemble correspond à 443 trains pour huit courants, à une densité de 24 trains par vingt-quatre heures en général.

Les destructions sur le réseau et la charge que subit la région de Noisy, en attendant la reprise de l'exploitation

sur les lignes réoccupées, imposent l'acheminement en grande partie par le P.-L.-M., *via* Gray ou Montereau.

Le 28 commencent les transports pour la constitution de la 10e armée; ils se prolongent jusqu'au 12 octobre pour 239 trains en six courants, à une densité de 24.

Si quelques courants doivent encore passer par le réseau voisin, la plus grande partie, partant encore de la région orientale extrême, traverse tout le réseau jusqu'à la région parisienne, en utilisant la ligne Paris—Châlons dès que les réparations dans la région de Meaux sont terminées.

En même temps se poursuivent les transports des unités qui constitueront le détachement d'armée de Belgique, 227 trains en cinq courants de densité 24.

Quelques transports de troupes anglaises n'empruntent les lignes du réseau que sur un faible parcours dans la région de Fismes : ils sont peu importants et ne représentent que 128 trains, mais les embarquements sont difficiles, les troupes anglaises ayant des exigences bien supérieures à celles des troupes françaises et une discipline, pour les opérations de chemin de fer, bien inférieure.

A cette série de transports pour les batailles dans le Nord s'ajoutent des mouvements sur le front de l'Est, motivés par des modifications dans la composition des armées ou par des événements militaires, en particulier les attaques allemandes sur Saint-Mihiel : au total 309 trains.

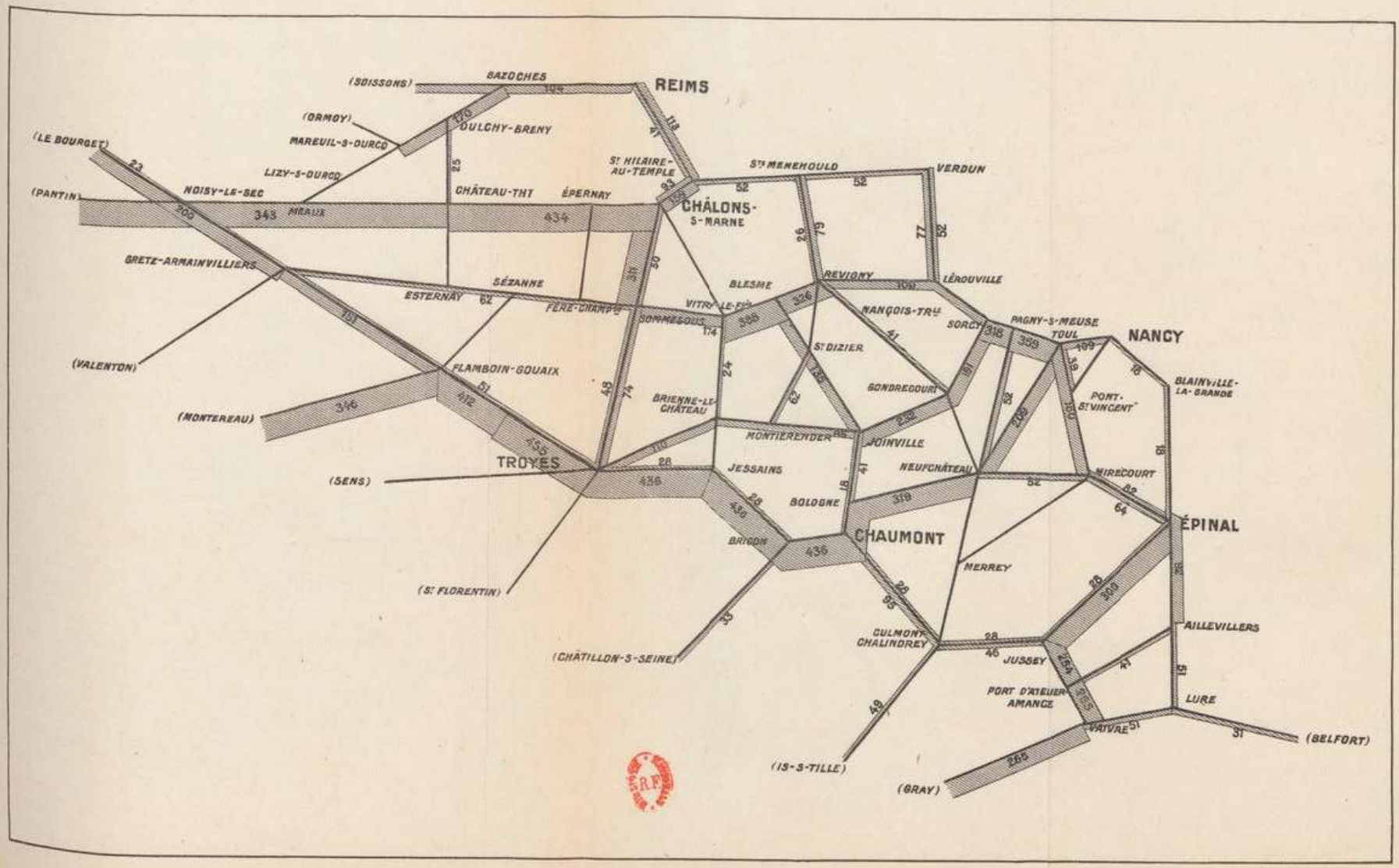
Pendant la deuxième quinzaine d'octobre les Allemands, qui n'ont pu nous devancer dans la course à la mer, veulent tenter avant l'hiver un dernier effort pour arriver jusqu'aux ports de la mer du Nord; ils vont se ruer en masses profondes sur notre résistance, c'est la bataille de l'Yser.

Les mouvements de troupes qui en résultent affectent

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 25 août au 24 novembre 1914.

Marne–Course à la Mer–Yser



Nota.– Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. –

principalement les unités déjà dans le Nord; partout on prend également dans l'Est tout ce qui peut y être pris, mais les disponibilités sont faibles et l'ensemble entre le 22 octobre et le 11 novembre n'atteint que le chiffre de 146 trains.

La série de transports qui viennent de se suivre a permis de mettre au point dans ses détails une méthode d'exécution qui a donné de très bons résultats : la bonne conduite des opérations provient tout d'abord de ce que le personnel tant technique que militaire a acquis de l'expérience parce que la direction a été confiée à des agents supérieurs ou à des officiers que l'on a pu spécialiser; il en est résulté une plus parfaite connaissance des besoins, une compréhension meilleure et plus rapide de l'adaptation des ressources à ces besoins, une facilité plus grande à adopter les solutions appropriées aux problèmes à résoudre; quant aux règles à appliquer par les états-majors, elles restent extrêmement simples.

Les opérations à assurer par la Commission régulatrice d'embarquement sont les plus importantes et les plus complexes, car il y faut tenir compte d'une infinité de détails dont on ne saurait s'affranchir, et si l'on considère les aptitudes du personnel technique, il faut reconnaître que ce personnel doit être doué de qualités spéciales : activité, compréhension rapide et précise des besoins militaires, décision immédiate sur le choix des moyens, connaissance profonde des moyens d'action du chemin de fer et de leur emploi, autorité sûre sur le personnel de tous les services, calme et sang-froid en toutes circonstances, coup d'œil rapide et certain dans les situations difficiles, énergie dans l'exécution : au début de la campagne il existait de nombreux inspecteurs répondant à ces desiderata, on leur doit en grande partie le succès des opérations relatives aux transports de troupes.

V. — En 1915

Avant l'offensive de septembre. — Sauf pour de rares exceptions, les transports de troupes ne présentent plus le même caractère d'intensité et de rapidité que dans les périodes précédentes : du 25 novembre 1914 au 10 juillet 1915, on arrive à un total de 1.987 trains répartis en 73 courants réglés par la Commission du réseau, les commissions régulatrices exécutant jusqu'à la fin de la guerre un certain nombre de transports ne dépassant pas les limites de leurs zones d'action.

Dès la fin de 1914, c'est d'abord le retour du Nord d'éléments divers qui ont été prélevés sur les armées inactives au profit des troupes au combat et qui rentrent à leurs unités de rattachement après la fin des actions engagées; en même temps on renforce en artillerie les points où la lutte par le canon se manifeste plus active et on ramène vers l'Est des unités dont on n'a plus besoin dans le Nord, afin de réaliser sur tout le front une répartition plus égale permettant un repos meilleur.

En mars l'activité se ralentit considérablement, elle reprend ensuite comme conséquence de l'offensive d'avril en Woëvre et surtout de mai à juillet pour alimenter les actions dans le Nord vers Carency, Notre-Dame-de-Lorette ou Neuville-Saint-Vaast; à la fin de juin commence le retour sur l'Est.

D'une façon générale les transports de retour que ne presse aucun besoin militaire sont effectués à des densités relativement faibles, tandis que les transports vers la bataille sont toujours plus rapides; on adopte même souvent deux densités, l'une pour les éléments combattants, l'autre plus faible pour les parcs et convois.

Pour conserver le secret le plus longtemps possible on fractionne l'itinéraire en un certain nombre de sections, les documents ne portant à l'entrée de chaque section que

les indications permettant d'atteindre la section suivante; mais ces mesures, ainsi que toutes celles que l'on prendra jusqu'à la fin de la guerre, sont illusoires, les troupes avant même de s'embarquer connaissant toujours la région sur laquelle on les dirige : on voudra même, accusant de ces indiscrétions le chemin de fer seul, remplacer le personnel des trains après un premier voyage et ne jamais réemployer les rames pour un même courant; outre que ces dispositions demanderaient une quantité double de matériel, de machines et de personnel, on oublie simplement qu'à Paris même, loi ı des zones d'embarquement, bien des personnes étrangères au chemin de fer sont renseignées sur les mouvements de troupes alors que les transports ne sont même pas commencés : les mesures militaires préalables, les correspondances échangées entre les états-majors sont de nature à fournir de bonne heure bien des renseignements précis sans compter le peu de discrétion que tout Français dépositaire d'un secret se croit libre de ne pas observer.

Dans cette série de transports, celui de la 48e division les 27 et 28 avril mérite une mention spéciale.

Une attaque violente des Allemands sur la tranchée de Calonne nécessite l'arrivée rapide d'une unité fraîche; la 48e division, partant de Vitry-la-Ville, doit être acheminée par la ligne de Sainte-Menehould à Verdun soumise à Aubréville à des bombardements fréquents qui ont maintes fois interrompu la circulation; le transport demande 24 trains qu'on ne peut espérer faire passer de jour.

Des mesures sont prises pour rassembler tous les trains du courant en arrière de Clermont-en-Argonne et pour les faire passer ensuite sur les deux voies de la ligne à espacement minimum; une compagnie de sapeurs de chemins de fer à Aubréville se tient prête à réparer les brèches en cas de bombardement, en même temps que tout est prévu pour arrêter le mouvement sans accident si c'est nécessaire.

Dès que la nuit est tombée, après une légère alerte, les

trains sont lancés suivant les prévisions et passent sans encombre; le matériel vide doit revenir de même mais il est retardé par l'insuffisance de rapidité des débarquements, ce n'est qu'à 8 heures, le 28, que l'ennemi bombarde la ligne sans dommage d'ailleurs; à midi tout le mouvement est terminé dans la zone dangereuse.

Les méthodes adoptées pour l'exécution des transports ne subissent pas de changements notables, on prend seulement des mesures pour améliorer la mise en marche de chaque courant par l'envoi plus rapide des premières rames. Quelques points de détail qui ont leur importance sont à retenir et notamment la disparition fréquente du matériel d'embarquement par suite de négligence des troupes ou par suite de vols; après un transport on ne retrouve plus les bancs, les lanternes, les cales, les cordes de brêlage, il faut procéder à un renouvellement continuel qui n'est pas toujours possible et occasionne des pertes de temps; il manque une discipline que les commandants d'unité ne font pas assez observer et cet état de choses subsistera jusqu'à la fin de la guerre, il viendra un jour où on verra les voitures arrimées sur les trucs avec des fils de fer ramassés n'importe où; le combattant oublie souvent qu'il est encore militaire quand il n'est plus sur le front de combat.

L'offensive de septembre en Champagne. — Pour la mise en place des troupes les transports s'échelonnent en deux périodes, l'une au mois d'août, l'autre entre le 3 et le 15 septembre pour amener les derniers éléments d'appoint; la première est représentée par un ensemble de plus de 600 trains venant de tous les points du front, la deuxième par 200 trains environ, à une densité moyenne de 24; les débarquements s'opèrent surtout sur la ligne Paris—Nancy et les troupes gagnent leurs zones de combat par voie de terre (Voir carte schématique des transports).

Du 26 au 30 septembre, pour l'exploitation des premiers succès qui permettent de belles espérances, de nouvelles troupes sont rapidement transportées sur les deux ailes du front de bataille, vers Saint-Hilaire par Châlons, vers Valmy par Sainte-Menehould, les premiers courants s'effectuant à forte densité : 109 trains sont ainsi débarqués dans la zone de gauche pendant que 55 trains arrivent dans la zone de droite.

Puis 78 trains apportent encore des troupes en vue de la deuxième attaque; tous ces mouvements passent au milieu des opérations de ravitaillement et d'évacuation et entraînent pour toutes les lignes de la région une charge d'autant plus lourde qu'il s'agit de donner au Commandement dans un délai très court les moyens dont il envisage l'emploi et dont peut dépendre le succès.

Dès le 4 octobre, dans la certitude où on se trouve que les opérations seront rapidement terminées sans aucun résultat stratégique, on procède à la répartition sur divers points du front des troupes stationnées en Champagne; deux courants s'établissent, l'un vers le nord, l'autre vers l'est, le chiffre total des trains liquidant l'opération s'élève à 772, dont 487 du 7 au 30 octobre.

Les transports qui viennent de s'exécuter conduisent à quelques modifications destinées à réduire le délai entre l'ordre d'exécution et le commencement des embarquements, il s'agit surtout d'accélérer l'envoi des rames; le matériel en garage est réparti en zones et des régions d'enlèvement sont prévues de façon à permettre l'envoi par télégramme de toutes les indications nécessaires pour les rames à fournir et l'itinéraire à prendre suivant les régions d'enlèvement; le délai de préavis peut ainsi être réduit à sept heures environ.

Les régions d'enlèvement déterminées d'accord avec le Commandement sont celles où sont placés les éléments mis en réserve et susceptibles d'être transportés; chacun de ces éléments à son arrivée dans la région fait tout le travail

préparatoire pour son enlèvement éventuel, les ordres militaires peuvent dès lors, au moment de l'exécution, être donnés aussi rapidement que les ordres techniques.

VI. — Quelques réflexions sur les transports en cours d'opérations au début de 1916

L'Instruction du 15 octobre 1912 a fixé les règles spéciales des transports en cours d'opérations, mais les données du problème ont subi depuis le commencement de la guerre des modifications importantes; en outre, l'expérience a conseillé certaines pratiques et en a déconsellé d'autres et bien que l'Instruction puisse subsister dansises grandes lignes on a été conduit à adopter des dispositions nouvelles qui n'ont pas été codifiées, de sorte que, dans la pratique, les méthodes ont varié avec les exécutants, au détriment de la marche rapide et régulière des opérations.

Les principales modifications visent :

Les réductions apportées dans le personnel militaire des chemins de fer;

Les changements dans la composition des unités à transporter;

La durée des embarquements et des débarquements;

Le mode de fourniture du matériel roulant;

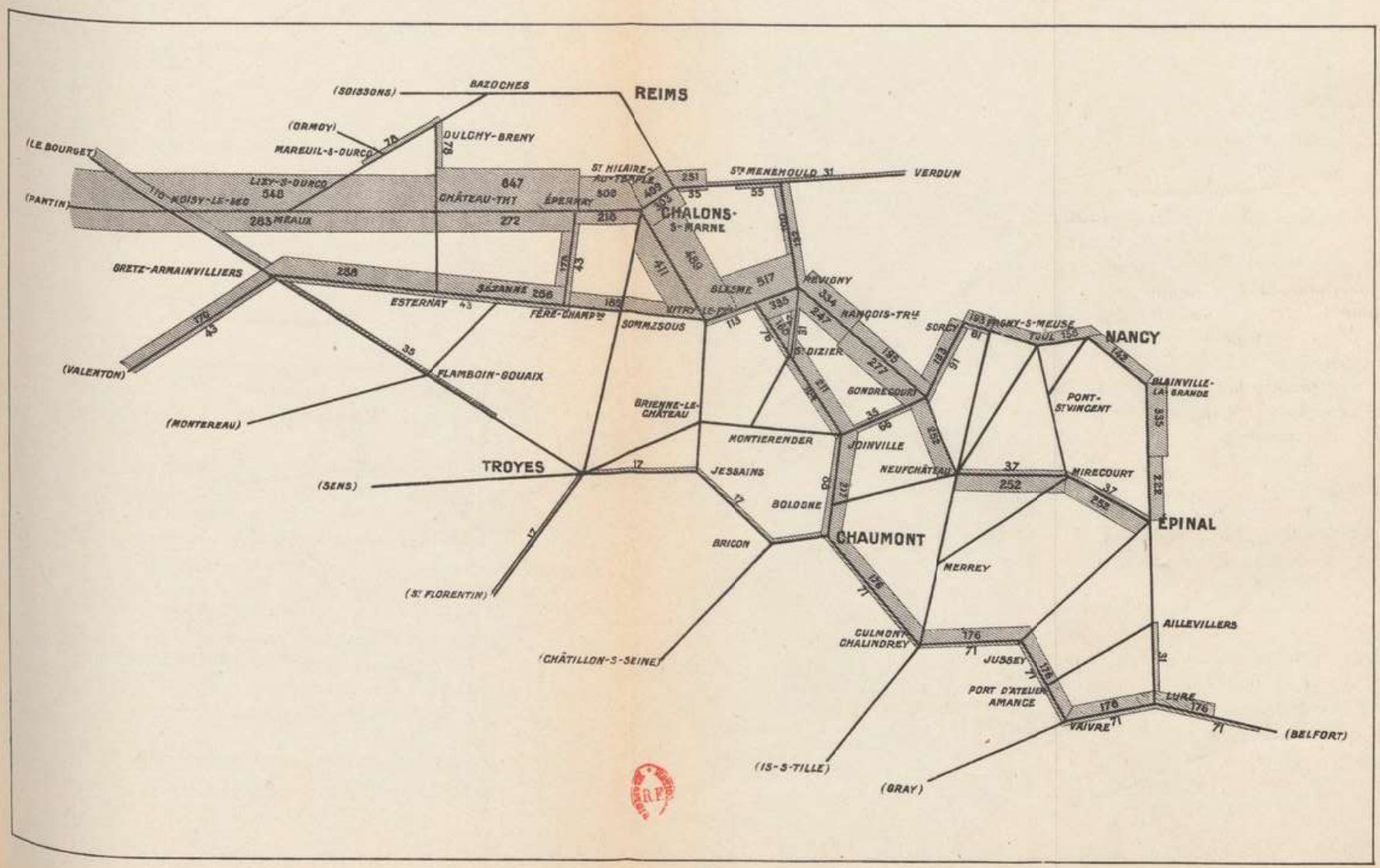
L'instruction des états-majors.

En 1916, avec les ressources restreintes en officiers dont dispose la Commission de réseau et le directeur des chemins de fer, l'exécution d'un transport n'est plus confiée en fait qu'à un commissaire régulateur d'embarquement et à un commissaire régulateur de débarquement, assistés d'agents techniques souvent peu expérimentés car le service dans les nombreuses installations créées sur le réseau a pris les meilleurs inspecteurs.

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 11 juillet au 29 octobre 1915.

Offensive de Champagne



Note. — Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. —

La réserve d'officiers qui existait autrefois pour constituer les commissions de gare et qui comprenait un personnel très rompu à toutes les opérations, a disparu et il faut faire appel au contingent chaque jour plus restreint des G. R.; c'est en particulier la conséquence de la mesure qui a fait remettre à la disposition de leur arme les officiers du Service des chemins de fer âgés de moins de quarante ans : pour un gain médiocre au profit des armées, on appauvrit considérablement un service où contrairement à ce que pense le Commandement, il faut faire preuve d'une très grande activité.

Aussi dans les transports les incidents sont-ils de plus en plus fréquents et si les plaintes n'arrivent que rarement jusqu'au G. Q. G. les troupes n'en souffrent pas moins et ne se gênent pas pour manifester qu'à leur sens le Service des chemins de fer ne remplit pas intégralement sa tâche.

La composition des unités était telle au début de la campagne qu'on avait pu classer tous les éléments en deux catégories, éléments combattants et éléments parcs ou convois.

En 1916, les effectifs ne sont plus comparables d'une unité à une autre de même nom, le nombre des voitures dans l'infanterie a augmenté en même temps qu'on se fait suivre d'une quantité considérable de voitures de réquisition de tous modèles, des unités nouvelles sont créées, compagnies de mitrailleuses, sections de projecteurs, batteries de tranchées, etc...; le fractionnement ou découpage d'une grande unité en éléments de transport est devenue une opération très compliquée, il faut y tenir compte à la fois des nécessités militaires et du souci d'utiliser à plein la contenance des rames pour diminuer le nombre des trains à mettre en marche.

On est conduit chaque fois à des combinaisons plus ou moins simples qui demandent chaque fois un travail d'a-

daptation spécial, basé sur la connaissance exacte des effectifs détaillés de chaque unité; cette question qui paraît pourtant simple est des plus difficile à résoudre et ce n'est qu'à grand'peine qu'on peut obtenir à ce sujet des états-majors des renseignements suffisamment précis.

Les durées d'embarquement et de débarquement des diverses unités sont devenues extrêmement variables, elles dépendent de l'entraînement de la troupe ou de son degré de fatigue, notamment quand il s'agit d'éléments qui, la veille encore, étaient dans les tranchées; on voit fréquemment un embarquement durer un temps double de celui prévu dans l'Instruction de 1912, et ce dernier avait toujours été reconnu comme très suffisant pendant les premiers mois de la guerre.

Quant aux unités de formation récente les durées d'embarquement varient entre des limites telles qu'on ne peut raisonnablement asseoir aucune prévision pour la détermination même approximative des horaires.

Le manque d'expérience du personnel militaire ou technique des chemins de fer influe aussi défavorablement sur ces durées d'embarquement ou de débarquement par suite d'une organisation moins parfaite des chantiers; enfin il faut tenir compte de l'influence des heures de jour ou de nuit et des circonstances atmosphériques; ce sont là de très nombreux facteurs difficiles à apprécier, dont il faut néanmoins envisager l'influence et qui font qu'un transport ne ressemble jamais à un autre et ne se trouve jamais réglé suivant les mêmes dispositions de détail.

La fourniture des rames vides se faisait au début par acheminement sur la gare régulatrice d'embarquement, d'où se faisait l'approvisionnement des divers chantiers suivant les besoins; ce procédé était souple mais on dut l'abandonner parce qu'on fut obligé de garer le matériel en attente en de nombreux points épars sur tout le réseau

et que la constitution d'un courant de rames vides eût conduit à des pertes de temps.

Aussi la Commission de réseau en arrive-t-elle à donner directement des ordres aux organes locaux pour faire converger les rames sur les divers points d'embarquement suivant un échelonnement comportant des intervalles déterminés. Ce procédé trop rigide ne s'accommode pas des multiples incidents qui se présentent, il demande au moins que les durées prévues pour les embarquements soient rigoureusement respectées et que les points d'enlèvement soient utilisés sans aucune modification au projet; ces deux conditions ne sont jamais remplies et le commissaire régulateur qui n'est pas maître du mouvement d'arrivée du matériel vide, mouvement inconnu souvent de lui, est impuissant à rétablir l'ordre; c'est certainement une erreur d'avoir abandonné le procédé appliqué au début de la guerre.

Si on considère la préparation même du transport, on est obligé de constater que l'instruction très incomplète des états-majors n'est pas pour faciliter le travail.

C'est une des nombreuses et désastreuses conséquences de cette idée qui veut que les officiers d'état-major servent fréquemment dans les troupes de combat; leur nombre diminue et ils ne peuvent être remplacés que par des camarades excellents certainement dans le combat mais parfaitement insuffisants dans le service d'état-major : ordres de mouvement mal donnés, transmissions trop longues, erreurs et imprécisions sont les moindres défauts que l'on relève et pour les questions si importantes d'alimentation en particulier les états-majors incompétents sont à la merci du Service de l'Intendance qui s'embarrasse aussi peu que possible des nécessités d'ordre purement militaire.

Quelques principes. — De l'expérience acquise au cours des nombreux transports qui ont été exécutés, on peut

tirer quelques enseignements qu'il est possible de formuler sous forme de « principes »; ces principes ne sont certainement pas inviolables, mais ils mettent en relief sous une forme frappante des constatations faites dans la très grande majorité des cas; ils trouvent surtout leur application dans le cas de transports effectués pendant les périodes très actives et correspondant à des parcours assez longs, à un nombre de marches assez élevé par vingt-quatre heures, à une intensité de trafic assez grande dans les zones d'action des G. R. traversées, intensité de nature à contrarier les courants.

Ces mêmes principes se trouvent plus souvent en défaut pour des transports ayant lieu pendant des périodes de calme et ayant pour but, par exemple, de servir à des éléments allant dans des camps ou dans des cantonnements de repos.

A. Au point de vue militaire :

1° Toute troupe à embarquer admet qu'il n'y a sur tout le réseau français qu'un seul mouvement de train, celui du train qui la transporte.

De là, incompréhension profonde des difficultés même les plus frappantes que rencontre le Service des chemins de fer et impossibilité de se plier à la moindre contrainte.

De plus, l'unité à embarquer se compose de gens se disant tous combattants et admettant comme règle absolue que toute concession, même la plus extravagante, leur est due, et qu'il n'est pas d'autorisation, si invraisemblable soit-elle, qu'ils ne puissent prendre de leur propre fait.

2° Le moral d'une troupe à embarquer n'est plus que le moral d'une troupe au repos subissant une dépression nerveuse consécutive à l'excitation des jours de combat.

De là difficultés de commandement, absence d'ordres, désintéressement de tout sauf des conditions matérielles d'existence; on peut dire que les opérations de transport font ressortir nettement les qualités d'une troupe.

3° Une troupe n'admet pas de retard au départ de son train, elle n'accepte de retards qu'à l'arrivée.

C'est parce qu'elle se compose de gens qui, ayant voyagé pendant leur existence, savent sans y rien comprendre que les retards des trains sont, même en temps de paix, des aléas parfois fréquents auxquels il faut se soumettre de bon cœur.

De là, influence morale de la régularité des opérations aux points d'embarquement, régularité nécessaire d'ailleurs pour raisons techniques.

4° La troupe à embarquer ne veut ni attendre ni se presser.

De là, nécessité de veiller avec soin à l'arrivée des rames vides et nécessité de ne jamais réduire les durées d'embarquement maxima prévues.

5° En cas d'accident, une troupe avertie est résignée.

De là, nécessité en cas de variante d'aviser les troupes des accidents ou incidents modifiant les dispositions arrêtées, en même temps qu'on donne des indications approximatives sur les nouvelles mesures qu'on prendra; ces mesures peuvent n'être précisées que progressivement.

6° Pour un chef de troupe à embarquer, le Service des chemins de fer tout entier, personnel, matériel, ressources de toute espèce, est à sa disposition exclusive, sans qu'il connaisse d'ailleurs en rien ni ce service ni ses limites d'emploi.

De là, nécessité de n'employer comme personnel militaire affecté aux opérations de transport que du personnel particulièrement énergique et ayant une autorité incontestée.

B. Au point de vue technique :

1° En règle générale, un transport comprend trois courants soumis tous aux mêmes règles : courant des vides, courant à charge, courant des vides pour réemploi.

2° Un train tracé sur une marche ne la suit jamais de bout en bout; c'est-à-dire que pour un train la réalité n'est jamais conforme à la prévision.

De là, nécessité de ne jamais tenir un compte absolu des heures prévues sur l'itinéraire, notamment pour les arrêts en cours de route.

3° Un train ne rattrape jamais son retard, qui va toujours s'augmentant.

De là, nécessité de veiller à l'observation aussi absolue que possible des heures prescrites pour le départ et nécessité de modifier les marches en cours de route dès qu'un retard atteint quarante minutes.

4° L'espacement des trains à l'arrivée n'est jamais l'espacement qui a séparé les divers trains du courant au départ.

Cette considération motive la présence d'un commissaire régulateur de débarquement.

5° Un courant arrive toujours par rafales : trains groupés serrés souvent à vingt minutes, séparés par des périodes de blanc.

De là, nécessité, si on envisage les courants de rames vides, de se constituer une réserve de matériel pour alimenter toujours en temps opportun les embarquements.

6° En général le dernier train de chaque rafale, et par conséquent le dernier train du courant, arrive à peu près à son heure prévue.

7° Contrairement à la troupe, le personnel technique subalterne ne demande qu'à attendre, mais comme elle il n'est jamais pressé.

De là, nécessité de posséder un personnel de direction ayant de l'autorité sur tous les services et déployant une activité de tous les instants.

De toutes ces considérations motivées surtout par l'impossibilité d'appliquer dans ses détails l'Instruction de 1912, il résulte que l'élaboration d'un nouveau règlement serait particulièrement utile, mais l'autorité militaire supérieure est absorbée par d'autres préoccupations et elle ne

songe même pas à utiliser les documents que certaines régulatrices possèdent et appliquent avec succès.

La préparation et l'exécution des transports en cours d'opérations doivent se poursuivre suivant une méthode raisonnée, mais dans cette branche du service militaire des chemins de fer, comme dans les autres d'ailleurs, aucune instruction n'a été donnée : c'est une erreur et même une faute, il n'est pas admissible de laisser aux exécutants subalternes le soin de régler toutes les questions qui se présentent dans un sens qui peut ne pas s'adapter à l'organisation d'ensemble.

La bonne volonté ne suffit pas, il faut savoir, et pour savoir il faut que quelqu'un vous ait appris quelque chose, la guerre ne peut pas être une série d'expériences successives où on ne tient pas compte des enseignements précédents et où les responsabilités sont déplacées : la Commission de réseau, qui avait eu raison de décentraliser en confiant l'exécution de ces opérations aux commissions régulatrices, ne devait pas cesser son action de direction et de surveillance.

Cas particulier des transports par alerte. — Il peut arriver qu'une unité plus ou moins importante soit appelée à être enlevée non pas à partir d'une date et d'une heure fixées de façon ferme à l'avance, mais dans un délai déterminé après que l'ordre en sera éventuellement donné; les délais sont, suivant les cas, de huit heures, six heures ou même quatre heures, c'est-à-dire que les embarquements devront commencer huit, six ou quatre heures après l'ordre.

En pareille circonstance on pousse aussi loin que possible la préparation du transport pour qu'il n'y ait plus au moment de l'alerte qu'à compléter les dispositions arrêtées à l'avance par l'indication des heures.

Tout le travail de préparation est établi en fonction d'une heure initiale, l'heure zéro par exemple, il n'y a plus au moment du besoin qu'à décaler toutes les heures

pour avoir l'heure exacte à laquelle chaque élément doit s'embarquer et partir.

Dans l'ignorance où on se trouve de la destination, on prépare les horaires et les itinéraires pour chaque direction possible.

Les transports exécutés dans ces conditions se sont poursuivis d'une façon satisfaisante.

C'est en septembre 1915 qu'ont eu lieu les premiers transports en vue d'une offensive, on retrouvera le même processus pour la Somme et en avril 1917 : en premier lieu transports destinés à mettre en place les troupes devant prendre part à l'action s'exécutant sans précipitation et en deux phases, l'une pour les éléments prenant part à la préparation, l'autre pour les unités d'appoint à la dernière heure. Puis ce sont les transports destinés à alimenter la bataille ou à exploiter le succès, pouvant bénéficier d'une préparation complète basée sur la connaissance préalable des unités à transporter, connaissance qui permet de déterminer et d'outiller les points d'embarquement ou de débarquement et les itinéraires : ces mouvements doivent être exécutés rapidement.

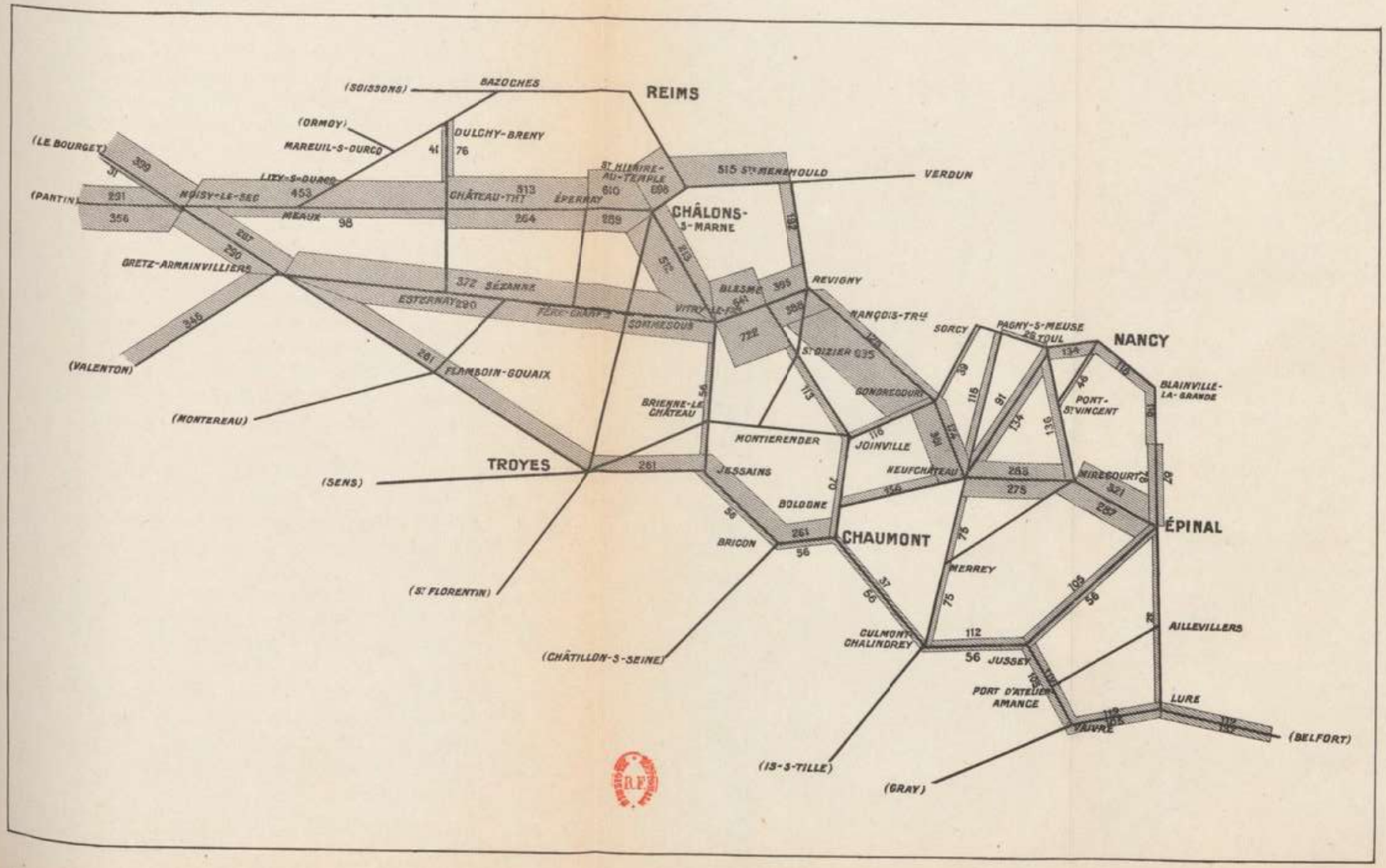
VII. — Verdun et la Somme

Bien qu'on ait voulu prouver plus tard que les troupes occupant le front à défendre à Verdun devaient suffire à la tâche qui leur incombait, le Commandement juge dès le début que la violence de l'attaque nécessite des renforts immédiats : dès le 21 février des ordres sont donnés pour le transport de la 69e division de la région de Fismes sur Cuperly et du 20e corps de la région de Charmes sur Revigny, l'infanterie de ces unités sera transportée en automobile à partir des points de débarquement (Voir carte schématique des transports).

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 21 février au 1er juin 1916.

1res Opérations de Verdun



Nota.— Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. —

Mais il ne s'agit pas de divisions en réserve, ce sont des éléments retirés du front où leur relève demande un certain temps, c'est ce qui explique les densités faibles de 16 trains par vingt-quatre heures utilisées au début; il est nécessaire en outre de ne pas débarquer aux gares d'arrivée plus de troupes que n'en peuvent transporter les convois automobiles qui assurent déjà en grande partie le service des munitions, on ne peut pas envisager plus que l'acheminement journalier de l'infanterie d'une division, ce ne sera donc que dans la soirée du 24 que les premiers renforts interviendront utilement.

Les mouvements se suivent ensuite jusqu'au 28 en provenance soit du Nord, soit de divers points de l'Est, à des densités atteignant jusqu'à 40 trains par vingt-quatre heures, ils reprendront le 23 mars pour ne pas cesser jusqu'à la fin d'avril.

Du 21 février au 1er mai on compte un total de 2.588 trains de troupes ayant circulé sur le réseau de l'Est du fait de l'offensive de Verdun, sur lequel 1.501 trains amènent des troupes à la bataille, ce chiffre comprenant 849 trains embarqués sur le Nord et 652 sur l'Est : dans les 2.588 trains, 341 ont servi à des mouvements sur divers points du front pour le remplacement des unités parties vers Verdun et 746, à partir du 20 mars, pour le renvoi des unités retirées du front de bataille; il s'est d'ailleurs établi assez rapidement un roulement destiné à retirer de la lutte les unités avant leur usure complète, cet ensemble constitue une lourde charge pour le chemin de fer.

La période la plus active s'étend du 21 février au 12 mars, pendant laquelle les troupes de renfort ont été amenées par 832 trains dont 384 venant de l'Est et 448 du Nord.

A partir du mois de juin (Voir carte schématique des transports), c'est d'abord la préparation de l'offensive de la Somme qui impose des transports à destination du Nord, les mouvements sont incessants, notamment au

moment de la deuxième offensive de septembre dans la Somme, puis l'activité se ralentit et ce ne sont plus que des mouvements pour les dernières opérations de Verdun ou des transports à densité relativement faible pour une répartition nouvelle des forces sur l'ensemble du front en vue de l'hiver.

Les périodes les plus chargées sont les mois d'avril, juin et septembre qui donnent des nombres de trains variant de 2.700 à 4.000.

Les méthodes précédemment adoptées dans l'exécution ne subissent pas de modifications appréciables, les zones de stationnement des unités en réserve sont fixées et le plan d'enlèvement en est préparé à l'avance, les éléments à leur arrivée dans la zone n'ayant plus qu'à régler quelques détails pour l'adaptation de ce plan à leur constitution propre.

On cherche aussi à obtenir plus de rapidité dans le début des mouvements par une répartition convenable des rames vides sur le réseau; malheureusement on ne dispose que de garages peu importants et par suite très disséminés, d'où complication des ordres d'acheminement et enchevêtrement des trajets; le nombre des rames à conserver disponibles est porté à 100 et il serait utile de poursuivre l'établissement d'un certain nombre de centres de groupement en des points convenablement choisis, régions de Paris, de Chaumont, de Bar-le-Duc et de Nancy, mais les travaux du front ne laissent pas de main-d'œuvre disponible pour l'exécution de ces projets.

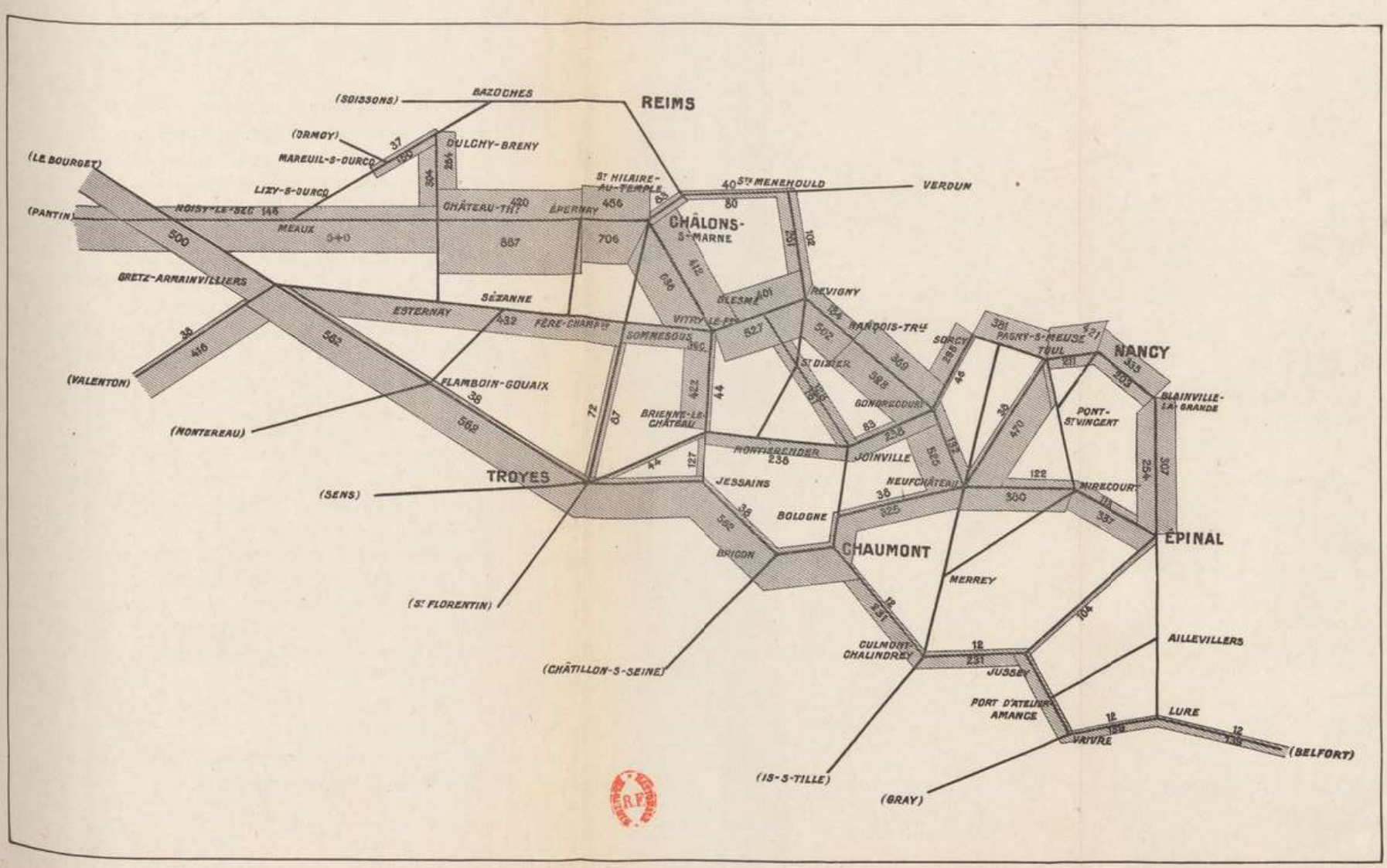
Il est reconnu également que les communications téléphoniques sont insuffisantes pour signaler en temps opportun les incidents de route afin qu'on puisse prendre rapidement les mesures appropriées pour y remédier; or décide bien d'utiliser des téléphones portatifs mais on s'en tient à un essai qui n'est suivi d'aucune organisation.

On continue sans succès à rechercher le secret des opérations, sans vouloir faire appel à la discipline militaire,

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 1er juin au 30 septembre 1916.

Somme et 2es opérations de Verdun



Nota.— Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. —

les mouvements sont divulgués par les permissionnaires, par les lettres jetées sur la voie et qui, malgré les mesures prises, échappent à la censure et arrivent souvent à destination; personne n'est convaincu qu'il faut se taire et malgré les inscriptions « Méfiez-vous, taisez-vous » qui sont répandues à profusion, il n'y a qu'à écouter pour savoir, sans même le vouloir.

Les opérations de Verdun nous ont temporairement ramenés aux transports improvisés exécutés dans les mêmes conditions que ceux du début de la guerre, mais caractérisés par l'emploi à grand rendement des automobiles précédant ou prolongeant la voie ferrée; le chemin de fer demande en effet un certain délai pour sa mise en œuvre et son rendement est très diminué s'il ne s'agit de transporter des troupes qu'à une faible distance, 50 kilomètres environ; sur ces distances au contraire les convois automobiles sont plus rapidement utilisables et ce sont eux qui devront assurer les premiers besoins; puis lorsqu'il sera nécessaire de faire venir des troupes de points plus éloignés, le chemin de fer qui aura disposé du temps nécessaire pour engager ses mouvements, assurera les transports qui seront prolongés par les convois automobiles lorsque les débarquements devront s'effectuer loin de la zone de bataille, soit parce qu'on ne possède pas en avant de possibilités de déchargement, soit parce que les débarquements sont échelonnés vers l'arrière pour permettre le débit d'un plus grand nombre de courants.

Les principes admis en 1916 pour l'exécution des transports subsisteront jusqu'à la fin de la guerre et notamment pendant les opérations particulièrement actives de 1918.

VIII. — L'offensive de 1917

L'offensive de 1917 en ce qui concerne les transports de troupes n'a exigé que des transports de préparation

et de dislocation; il s'agissait en premier lieu de mettre en place les éléments chargés de la préparation et de l'attaque, puis d'assurer la concentration de la Xe armée qui, chargée de l'exploitation du succès, devait être massée avant même le début de l'opération pour intervenir sans délai (Voir carte schématique des transports). De décembre 1916 à février 1917 on ramène donc du Nord de nombreuses troupes, mais les mouvements que rien ne presse sont exécutés à densités réduites et les débarquements ont lieu en arrière du front pour ne pas encombrer les lignes de l'avant encore insuffisamment outillées, surchargées par les ravitaillements et gênées par les travaux, les troupes gagnent ensuite par voie de terre leurs zones de combat; ce n'est qu'à partir de la fin de mars que la constitution de la Xe armée nécessite des transports plus intenses.

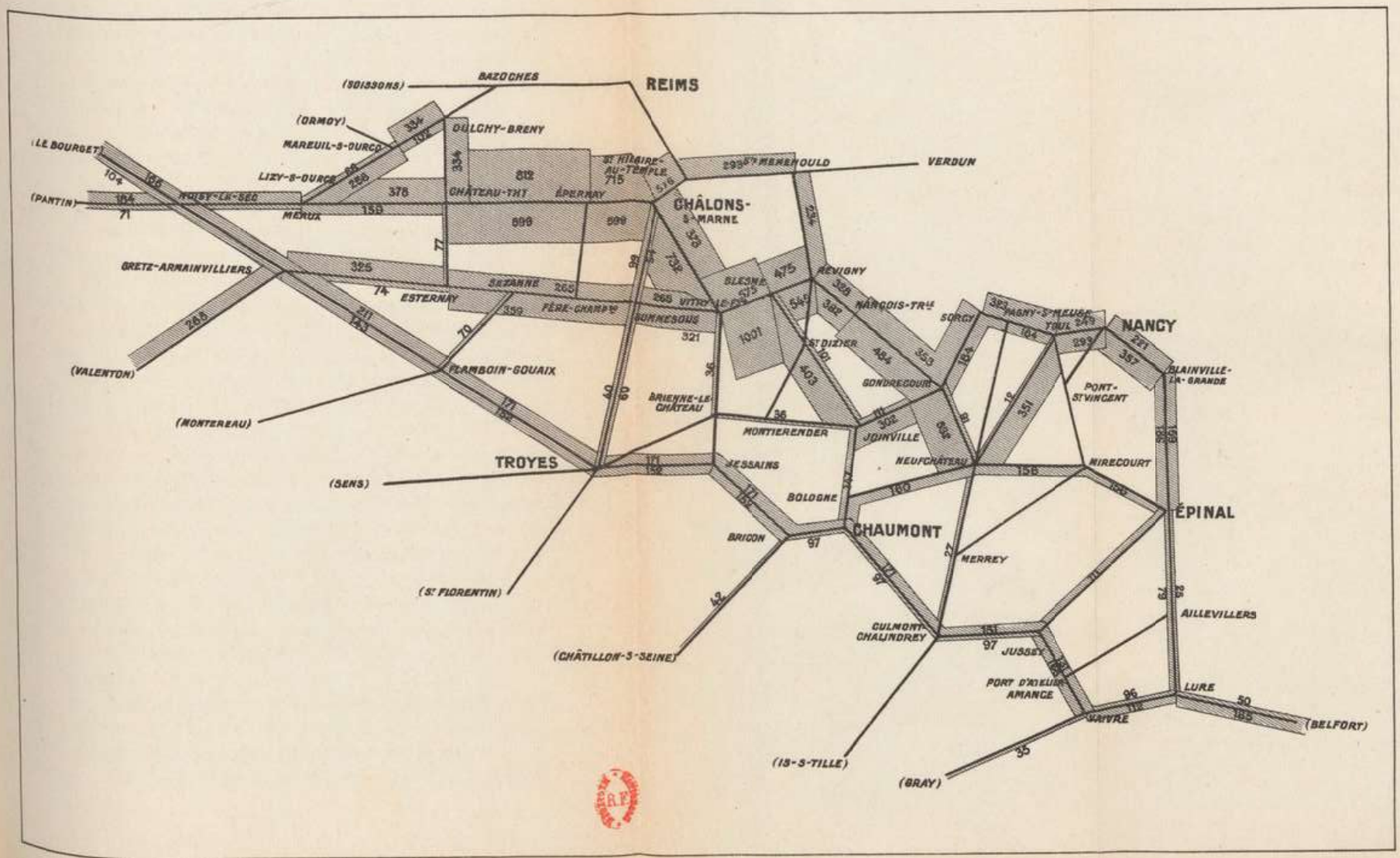
Après l'offensive il ne se produit aucun mouvement jusqu'au 1er mai, dans l'attente d'événements sur lesquels personne n'est encore fixé, ce n'est qu'ensuite que commence sans aucune activité spéciale la dislocation des forces rassemblées dans l'Aisne; la moyenne mensuelle des trains mis en marche jusqu'au mois de juillet est de 2.000.

On renonce à partir de 1917 à l'emploi des deux types de rames, type combattant et type parc, qui ne paraissent plus correspondre aux besoins et on adopte l'emploi d'une rame unique; malgré les inconvénients qui peuvent en résulter on a l'avantage de faciliter la réutilisation du matériel et de diminuer notablement le nombre des rames immobilisées réduit à 67; ces rames sont souvent insuffisantes comme capacité, pour les parcs notamment qui se font suivre d'un matériel considérable non réglementaire; le supplément est alors livré à la Commission régulatrice qui fait suivre en dehors du courant de transport, il en résulte des mouvements parasitaires contre lesquels le Commandement essaie de réagir, mais qu'il est difficile d'éviter dans de nombreux cas, la surveillance étant presque impossible à exercer.

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 6 décembre 1916 au 8 mai 1917.

Offensive de l'Aisne



Nota – Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. –

IX. — Après l'offensive de 1917

Transports en France. — Les transports de troupes en France se poursuivent d'une façon à peu près ininterrompue, sans atteindre une intensité très grande en l'absence d'événements militaires importants; les densités sont, en général, assez faibles, le plus souvent 18 trains par vingt-quatre heures, le mois d'octobre, en dehors des transports sur l'Italie, est le moins chargé; indépendamment des mouvements nombreux sur le réseau même pour les répartitions d'unités dans les divers secteurs, ce sont les envois sur le Nord en juillet, août et septembre pour les actions dans les Flandres, les envois vers la région de l'Aisne pour les opérations de La Malmaison, et le retour d'une partie des troupes en décembre ou janvier 1918 après la fin des opérations. Les transports en France correspondent à une moyenne de 600 trains chargés par mois mis en marche par la Commission de réseau c'est-à-dire correspondant au transport des grandes unités; les transports locaux assurés par les G. R. correspondent à un total approximatif de 200 trains.

A partir de février 1918 il faut assurer le déplacement des troupes américaines et déjà en février les mouvements correspondants représentent environ les trois cinquièmes du total; on est néanmoins arrivé à ce moment à une période de calme relatif précédant les grandes opérations de la fin de la guerre.

Le mouvement des trains vides ou chargés est de 1.500 trains par mois environ, sauf en novembre où on arrive à 3.200 en raison des transports sur l'Italie.

L'exécution est souvent défectueuse et on remarque en particulier des retards importants au départ des trains; cet état de choses est dû à la pénurie de personnel et à l'instruction de la troupe qui est de plus en plus défec-

tueuse; l'instruction des officiers du Service des chemins de fer doit être reprise avec soin, un règlement du commissaire militaire du réseau de février 1918 précise à ce sujet les règles à adopter; ce document qui pour la première fois réglemente sur tout le réseau l'exécution des transports de troupes sera très précieux, car il tient compte de l'évolution des faits et de l'instruction des exécutants militaires ou techniques.

Influence des encombrements. — A la fin de 1917 il faut compter :

Pour les voyageurs et la G. V.	28.000	km. quotidiens.
— permissionnaires	14.000	—
— trains P. V	32.000	—
— trains militaires ordinaires . . .	20.000	—
TOTAL.	94.000	km. quotidiens.

A ce total on peut ajouter 16.000 kilomètres de transports de troupes sans difficulté anormale et pendant des périodes prolongées supérieures à un mois; on arrive ainsi à 110.000 kilomètres, limite dans laquelle il convient de se tenir pour ne pas dépasser les possibilités; les 16.000 kilomètres indiqués comprennent le parcours tant à charge qu'à vide correspondant à l'enlèvement quotidien de 40 trains environ à charge effectuant un parcours moyen de 200 kilomètres entre le point d'embarquement et le point de débarquement.

Si on envisage des transports intensifs en réduisant dans toute la limite permanente possible le service commercial, en mettant en œuvre tous les moyens du réseau et en mettant à la disposition de la Compagnie un effectif complémentaire de personnel subalterne, on peut atteindre le chiffre de 80.000 kilomètres : on ne pourrait le dépasser qu'en envisageant des suppressions plus radicales dans le service des voyageurs et des permissionnaires.

Il faut toutefois que le nombre des rames types affectées en permanence au réseau soit augmenté, car la constitution de rames improvisées au dernier moment demande toujours un certain délai et les rames ainsi hâtivement formées présentent souvent des défectuosités qui créent des incidents de route et par suite des retards.

En outre, tout le « terrain » doit avoir été déblayé au préalable en temps utile, liberté des points d'embarquement, réduction du nombre des trains ordinaires sur les itinéraires à parcourir par les transports spéciaux, un préavis de vingt-quatre heures au moins devient nécessaire.

La période chargée que l'on traverse au début de 1918, crise des transports, crise de personnel, encombrements qui en sont la conséquence, est telle qu'il faut pour la première fois depuis le début de la guerre tenir compte des limites d'emploi du chemin de fer, qui ne va plus pouvoir donner satisfaction comme par le passé au Commandement quelle que soit la nature ou l'importance de ses demandes; délais augmentés, nombre de trains limité, telles sont, au point de vue du transport des troupes, les conséquences ou de la crise des transports ou du peu de souci qu'on a toujours montré pour remplacer au chemin de fer les moyens qu'une usure obligée lui faisait perdre progressivement.

Transports sur l'Italie. — Dès la fin de 1916 on avait envisagé la possibilité d'envoyer des renforts en Italie, au mois de septembre 1917, 50 trains étaient partis du réseau de l'Est, mais ils n'avaient nécessité aucune mesure d'ensemble spéciale, ils transportaient surtout des éléments d'artillerie lourde.

Les mesures générales prises d'accord avec le Commandement italien comportaient l'envoi de trains transitant partie à Vintimille, partie à Modane, partie éventuellement à Domodossola en cas de violation de la Suisse par les puissances ennemies; des trains pouvaient être chargés

à La Spezzia ou à Gênes avec des éléments amenés par bateaux.

Les trains français doivent être de 40 véhicules avec tonnage maximum de 500 tonnes et freinage un tiers.

Pour le courant du Sud 16 trains sur 30 par vingt-quatre heures continuent sans rompre charge; 8 sont débarqués dans la région de Nice et réembarqués sur le versant italien après passage par voie de terre du col de Tende, les 6 autres débarqués vers Vintimille ont leurs éléments dirigés par voie de terre, éventuellement par automobiles par la route de la Côte, ils sont réembarqués à Savone.

Le courant du Nord comprend 12 trains transitant à Modane; 6 trains débarquant vers Modane sont réembarqués vers Suze (après le 1er avril à cause des neiges), 8 trains débarquant vers Bourg-Saint-Maurice se réembarquent à Aoste (après le 1er juin), 6 trains débarquant à Briançon se réembarquent à Pinerolo (en toutes saisons); éventuellement 10 trains transiteraient par la Suisse; on a donc pour ce courant un total maximum de 18, 24, 32 ou 42 trains suivant les saisons.

Le courant par mer est en principe réservé aux éléments lourds.

Les autorités italiennes demandent un préavis de cinq jours pleins entre l'avis d'exécution donné télégraphiquement et le transit du premier train; les conventions règlent en outre tous les détails pour l'alimentation, l'organisation du Service des chemins de fer en territoire italien, des débarquements, des ravitaillements, des évacuations, du service automobile, du service postal ou télégraphique.

Le 26 octobre 1917, au début de l'après-midi, il apparaît comme probable que des transports de troupes importants vont être entrepris pour venir en aide à l'Italie après les affaires de Caporetto; pour mettre en œuvre le plan préparé deux officiers d'état-major doivent assurer la préparation et l'exécution, le commandant Gérard qui est déjà

au G. Q. G., et le commandant Marchand, commissaire régulateur à Connantre, qui n'a encore aucune connaissance des projets préparés; on l'appelle au G. Q. G. à 14 heures pour affaire urgente nécessitant sans doute un long déplacement et sans autre explication.

Dans la matinée du 27 ces deux officiers se concertent et prennent connaissance des dispositions à prendre éventuellement, mais aucune disposition n'est arrêtée, ce n'est que dans l'après-midi que le Gouvernement doit faire connaître s'il y a lieu d'exécuter les transports; il est admis qu'un délai minimum de trente heures sera nécessaire entre la réception de l'ordre et le départ du premier train ou vingt-sept heures jusqu'au premier embarquement.

Au début de l'après-midi, pendant que le Gouvernement délibère, une conférence réunit à Paris les représentants des réseaux et les officiers régulateurs, pour arrêter les mesures relatives à la fourniture et à l'acheminement des rames vides et au mouvement des rames chargées s'il y a lieu.

A 16 heures l'ordre est donné d'exécuter les transports, mais l'heure initiale est 14 heures, de sorte qu'on ne dispose plus que de vingt-cinq heures avant l'heure fixée pour le premier embarquement.

En même temps que les troupes sont averties télégraphiquement de la décision, les dernières mesures techniques sont arrêtées et les officiers régulateurs se rendent à Châlons, quartier général du groupe d'armées du Centre, pour y préparer l'enlèvement des unités; ils y arrivent dans la nuit et convoquent pour le 28 dès le début de la matinée des officiers des états-majors intéressés.

Les tableaux d'enlèvement sont faits le 28 au matin en même temps que s'échangent avec le G. Q. G. ou avec les états-majors de nombreux coups de téléphone modifiant à la dernière heure les ordres d'enlèvement, la succession des trains, recherchant des unités, escadrilles ou autres, qu'il faut prévenir au dernier moment.

Dès 9 heures les premières troupes à embarquer sont en possession de tous les ordres de détail et à 11 heures le tableau d'enlèvement est arrêté pour plus de 200 trains sur chacun des courants; en même temps il a fallu sur le réseau de l'Est d'où doivent partir les premiers trains mettre en place le matériel et les personnels militaires et techniques nécessaires; à 17 heures les embarquements commencent et les trains partent aux heures prévues.

Les officiers régulateurs rentrés à Paris repartent le soir même sur Briançon et Nice, et arrivent à leur poste dans la journée du 29 pour y recevoir les trains de troupes et les acheminer sur l'Italie; il faudra en moins de vingt-quatre heures, d'accord avec les autorités militaires italiennes, régler les passages des trains chargés et surtout, pour les troupes devant traverser les Alpes par voie de terre, déterminer les débarquements et l'acheminement par les routes qu'il faut reconnaître, jalonner de gîtes d'étapes à organiser ou à pourvoir de vivres, enfin assurer les réembarquements en territoire italien; en vingt-quatre heures cette vaste organisation doit fonctionner, le personnel, le matériel et les vivres être mis en place.

Quand les trains se présentent tout est prêt et l'exécution, mise progressivement au point, se poursuit dans d'excellentes conditions.

Les dispositions primitivement envisagées ont été légèrement modifiées, en fait il est constitué deux courants :

Le courant A, à destination de Nice—Vintimille, part de la région Épernay—Sézanne—Sommesous pour passer par Troyes et être livré à Saint-Florentin au P.-L.-M.; il reçoit des affluents des régions de Jonchery et Cuperly, affluents à faire entrer dans le courant à leur heure; au total 237 trains, densité 24 par vingt-quatre heures;

Le courant B, de 225 trains, prend naissance dans la région de Belfort—Langres—Charmes—Nancy avec affluents venant de Jonchery ou Mourmelon et sort du réseau de l'Est à Gray; densité 18 par vingt-quatre heures.

Du premier courant 16 trains et du second 12 passent en Italie sans rompre charge, les autres 8 d'un côté, 6 de l'autre sont débarqués, les troupes traversent les Alpes par voie de terre pour se réembarquer en Italie.

Les trains sont tous de même composition, sur chaque courant des marches sont réservées pour le transport des vivres et des munitions.

L'exécution de ces transports donne un exemple particulièrement frappant de la rapidité et de la sûreté avec lesquelles le Service des chemins de fer peut assurer, même dans des conditions spéciales, des transports d'une importance exceptionnelle.

A cette première série succèdent sans interruption jusqu'au 20 décembre des transports de troupes britanniques ou d'autres troupes françaises dont une partie vient du réseau du Nord, de sorte que le total des trains s'élève à 1.441 dont 462 pour la fin d'octobre; sur ce total 832 trains partent du réseau de l'Est, ceux qui viennent du Nord passent par Pantin, Troyes et Saint-Florentin, ou par Mareuil-sur-Ourcq, Blesme, Chaumont et Gray; la densité à partir de décembre est normalement de 18 par vingt-quatre heures.

Projets divers. — De nombreux projets de transports sont étudiés pour des concentrations de troupes dans diverses régions. Le Commandement avait envisagé la violation de la neutralité suisse par les armées ennemies et en vue de cette éventualité il avait été préparé un plan, dit plan H, permettant la concentration d'une armée sur la frontière franco-suisse et éventuellement son transport ultérieur jusque sur le territoire helvétique.

Primitivement cinq courants devaient aboutir aux régulatrices de débarquement de Belfort, Besançon, Dôle, Dijon et Lyon et on devait former trois armées.

A la suite de modifications successives, motivées notamment par l'envoi de troupes en Italie, le plan comprenait

quatre courants de couverture et cinq de concentration, il envisageait même l'entrée en action vers la Suisse des troupes alliées stationnées en Italie; le réseau de l'Est était surtout intéressé pour les embarquements.

X. — La bataille de France en 1918

Au moment de l'offensive allemande du 21 mars 1918 dans le Nord, la situation du réseau du Nord à la suite de notre recul est tellement précaire que les mouvements nécessairement intenses ne s'y exécutent qu'avec les plus grandes difficultés, il en résulte par répercussion une charge très lourde pour le réseau de l'Est due à l'irrégularité des transports de troupes à assurer.

Ces transports se succèdent rapidement à partir du 23 mars, sauf exception la densité ne dépasse pas 18 ou 24 le réseau du Nord ne pouvant admettre un débit supérieur, on est conduit à utiliser tous les itinéraires possibles et des courants sortent même par Valenton pour contourner Paris par l'ouest; ce flot dure jusqu'au 8 avril (Voir carte schématique des transports).

Pendant ces dix-sept jours 1.187 trains à charge et 1.269 vides sont mis en marche pour les transports de troupes, les journées les plus chargées sont celles de la fin de mars, celle du 25 correspond à 92 trains chargés et 83 vides, la seule gare de Noisy-le-Sec voit passer dans cette période 550 trains chargés et un nombre de trains vides à peu près équivalent; les mesures prises pour la préparation tant au point de vue technique qu'au point de vue militaire permettent de réaliser cet effort, on n'est gêné que par les bombardements ininterrompus qui affectent la région de Champagne et en particulier le point important de Châlons; il en résulte la nécessité de dévier fréquemment les courants passant par la ligne Paris—Nancy pour les rejeter temporairement sur la ligne Vitry—Sommesous—Gretz déjà très chargée.

A partir du 9 avril les transports diminuent légèrement d'importance, ils comportent des retours d'unités envoyées au repos dans les secteurs calmes de l'Est et il s'établit un double courant pour la relève des contingents fatigués et la reconstitution des réserves.

Les événements de la fin de mai dans l'Aisne et les projets de riposte du Commandement allié amènent une recrudescence des transports, soit pour arrêter l'offensive allemande, soit pour constituer des réserves en vue d'une contre-offensive; les troupes arrivent soit du Nord, soit des régions extrêmes de l'Est (Voir carte schématique des transports).

Utilisant d'abord la ligne Paris—Nancy leurs débarquements doivent être reportés en arrière quand cette ligne tombe en partie aux mains de l'ennemi, soit sur la ligne de Vitry à Gretz, soit dans la région de Montmirail, c'est-à-dire dans une zone mal outillée où l'importance du trafic rapidement accrue et quelques incidents ont provoqué des condensations sérieuses.

Le nombre des trains pour les mouvements de troupes s'élève vite à partir du 28 mai, il est de 191 le 30 et il se maintient à une moyenne assez forte jusqu'à la fin de juin puisque pendant ce dernier mois il est de 3.115 (1.600 à charge, 1.515 vides) dont la presque totalité correspond à la région de l'avance ennemie; le mouvement s'accentue encore les 1er et 2 juillet pour mettre en place les dernières troupes destinées à prendre part à notre action et il s'affaiblit ensuite sensiblement; on ne peut pas dépasser la densité de 24.

Pour résoudre les difficultés que l'on éprouve dans les relations avec le Nord on étudie de nouvelles lignes de rocade à l'ouest de Paris : l'une de Montereau à Givors par Malesherbes et Dreux, l'autre de Sens à Rouen par Tours et Le Mans; notre avance qui va se prononcer permettra heureusement de nous affranchir de pareils détournements.

Les troupes étant mises en place pour le début de nos contre-offensives, la stratégie adoptée par le Commandement veut qu'on frappe vite et en des points différents, ce sont donc des mouvements incessants et nombreux pour grouper rapidement les forces nécessaires successivement à chacune des attaques; mouvements entre les régions d'attaque et les régions de l'Est pour mettre temporairement au repos les unités éprouvées, mouvements inverses pour amener des troupes fraîches, mouvements des réserves d'un théâtre d'opérations momentanément calme vers un autre qui va devenir actif; malgré les difficultés on exécute presque tous les transports à la densité de 24, toutes les disponibilités sont absorbées.

En juillet le mouvement est de 3.172 trains, en août 3.446, en septembre 3.075 avec des journées de plus de 150 trains et il faut ajouter les transports de troupes américaines, 296 trains à charge en juillet, 545 en août, 539 en septembre; cet ensemble est réparti en 130 courants environ (Voir carte schématique des transports).

Pour assurer tous ces transports avec la rapidité et la régularité voulues, pour répondre à toutes les demandes du Commandement, les moyens sont insuffisants; dès le mois de juillet on a eu des transports supplémentaires de munitions, d'évacuations sanitaires, de ravitaillement, etc., les difficultés de circulation dans des zones imposées par les événements et mal outillées, les bombardements ont nécessité des détournements ou des incidents, les moyens de traction qu'on pouvait affecter aux transports de troupes ont diminué, il ne reste plus que les machines suffisantes pour un parcours quotidien de 20.000 à 25.000 kilomètres.

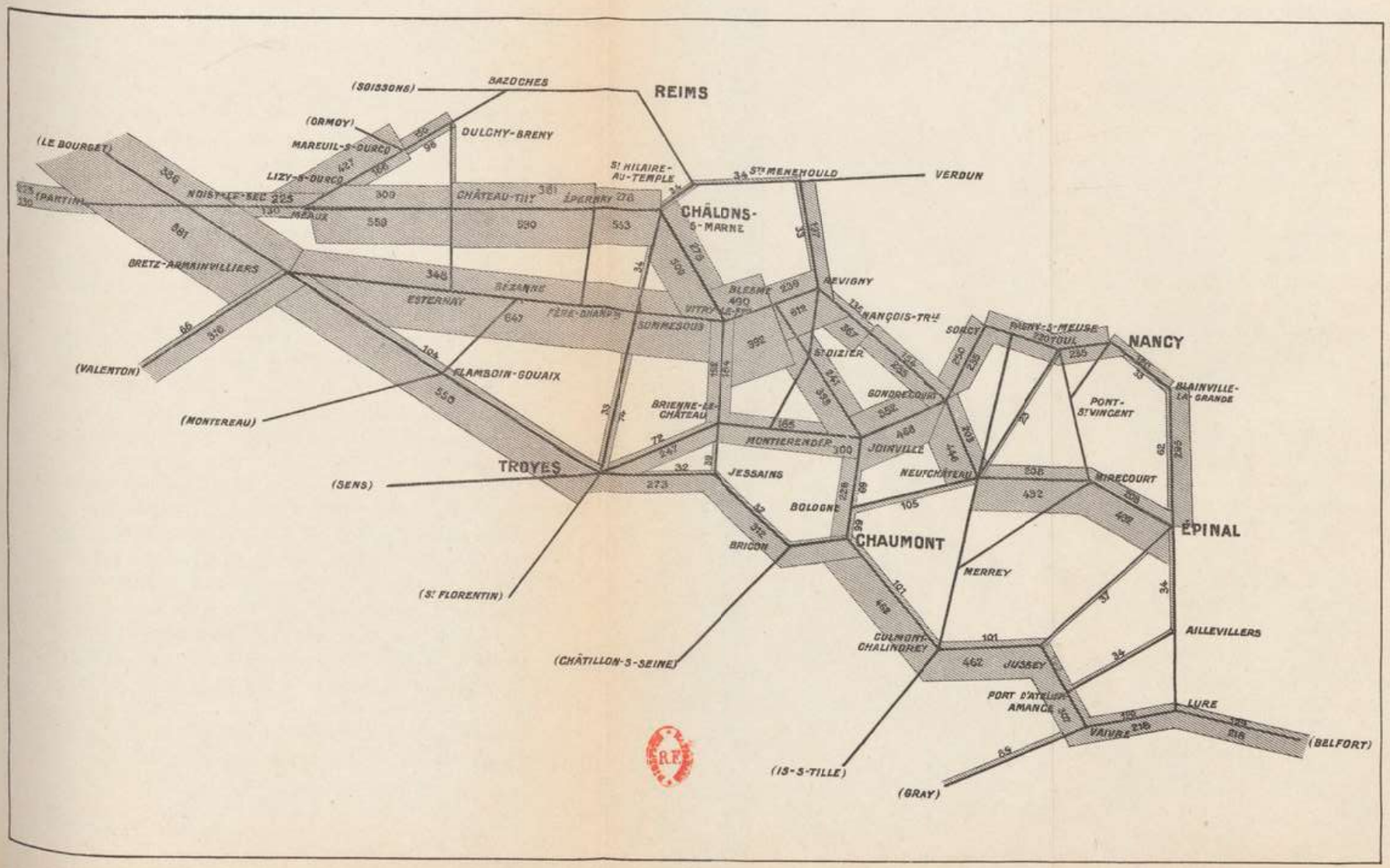
Pour atteindre des parcours de 40.000 à 50.000 kilomètres il faut renforcer l'effectif machines de 120 à 125 unités en libérant d'abord le réseau de l'aide qu'il prête encore, malgré ses difficultés, aux autres compagnies.

A la fin de juillet aucune décision n'a été prise et on a dû

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 21 mars au 25 mai 1918.

Offensives allemandes dans le Nord



Nota.– Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. –

fournir de 25.000 à 30.000 kilomètres; le réseau demande au moins un renfort de personnel, mais tout le monde est gêné et on ne fait rien; les demandes du Commandement se font pourtant plus pressantes et plus nombreuses, elles ne veulent pas voir que la limite d'emploi est atteinte et que si on arrive à la dépasser c'est au détriment de la régularité et au prix de certains risques qui peuvent conduire au désastre.

La Commission de réseau a montré que le maximum à ne pas dépasser était de 66 trains par jour à charge, représentant un courant à long parcours de densité 24, un même courant à moyen parcours et un courant à petit parcours de densité 18; pour ce seul programme, auquel on ajoute toujours de nombreux mouvements isolés, il faut 120 machines, les disponibilités ne sont cependant plus que de 40.

Il ne peut être question de réduire les trains militaires, on ne peut agir que sur les trains de service, mais on ne peut trouver que 15 machines et le programme de 66 trains devra se réduire à 42; telle est la situation au 10 septembre, on peut donner à ce moment 50 machines venues d'autres réseaux, mais la situation reste extrêmement tendue et ce sont à tout moment des combinaisons multiples et compliquées qu'il faut échafauder pour donner satisfaction aux desiderata minima du Commandement.

Si on considère qu'en août on a fait circuler 2.312 trains de troupes à charge (y compris les trains américains) on arrive à une moyenne journalière de 77 trains, chiffre supérieur de près de un cinquième à celui que l'on estimait ne pas devoir dépasser pour une exploitation à peu près régulière; une surveillance attentive a permis de réduire considérablement les incidents d'exploitation et de traction, ce n'est qu'à cette cause que l'on doit d'avoir pu soutenir cet effort.

On peut seulement se demander si le Commandement et le Gouvernement avaient bien agi en laissant diminuer les

moyens d'action du chemin de fer au point qu'il fallait compter en trop grande partie sur la chance et qu'on pouvait voir le succès de certaines opérations importantes compromis, parce qu'il eût été impossible d'assurer même temporairement un service supplémentaire que les circonstances auraient imposé.

A partir du 1er octobre l'attaque des Alliés devient générale, il s'agit pour toutes les armées de pousser devant elles à la fois, les transports de troupes sont donc moins intenses et le nombre des trains mis en marche chargés ou vides ne s'élève plus qu'à 1.720 pour le mois (Voir carte schématique des transports). Il est possible de rendre aux réseaux voisins les machines prêtées d'autant plus que le concours obtenu des Américains s'affirme à partir du milieu de septembre.

Jusqu'à la fin des opérations les disponibilités resteront très suffisantes pour assurer tous les transports, y compris ceux qui avaient pour but de préparer l'offensive envisagée pour le 14 novembre dans la région sud de Nancy.

XI. — Démobilisation et déconcentration

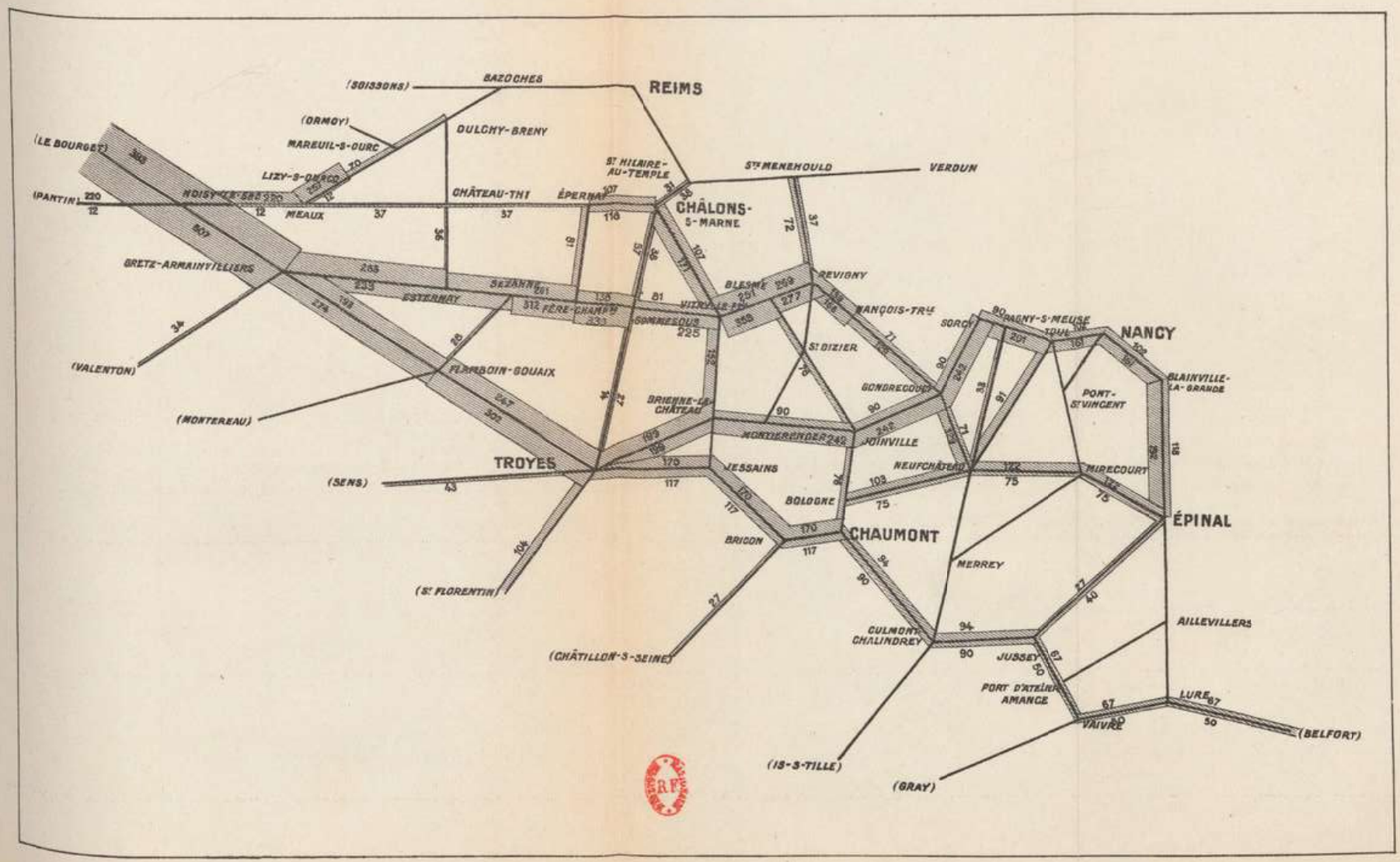
Démobilisation. — La démobilisation s'effectue par échelons successifs dont l'effectif et l'espacement sont déterminés d'après la situation militaire et politique et éventuellement les possibilités de transport, cette réserve n'ayant en pratique jamais été envisagée, les transports de démobilisation ayant priorité absolue; on ne procède d'abord pour assurer les opérations dans le délai le plus court qu'au renvoi des hommes, l'armement, le matériel et les chevaux étant laissés dans les entrepôts organisés dans la zone des armées.

Les militaires sont dirigés par des courants appropriés sur des dépôts démobilisateurs où ils arrivent par déta-

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 26 mai au 30 juin 1918.

Offensive allemande sur l'Est

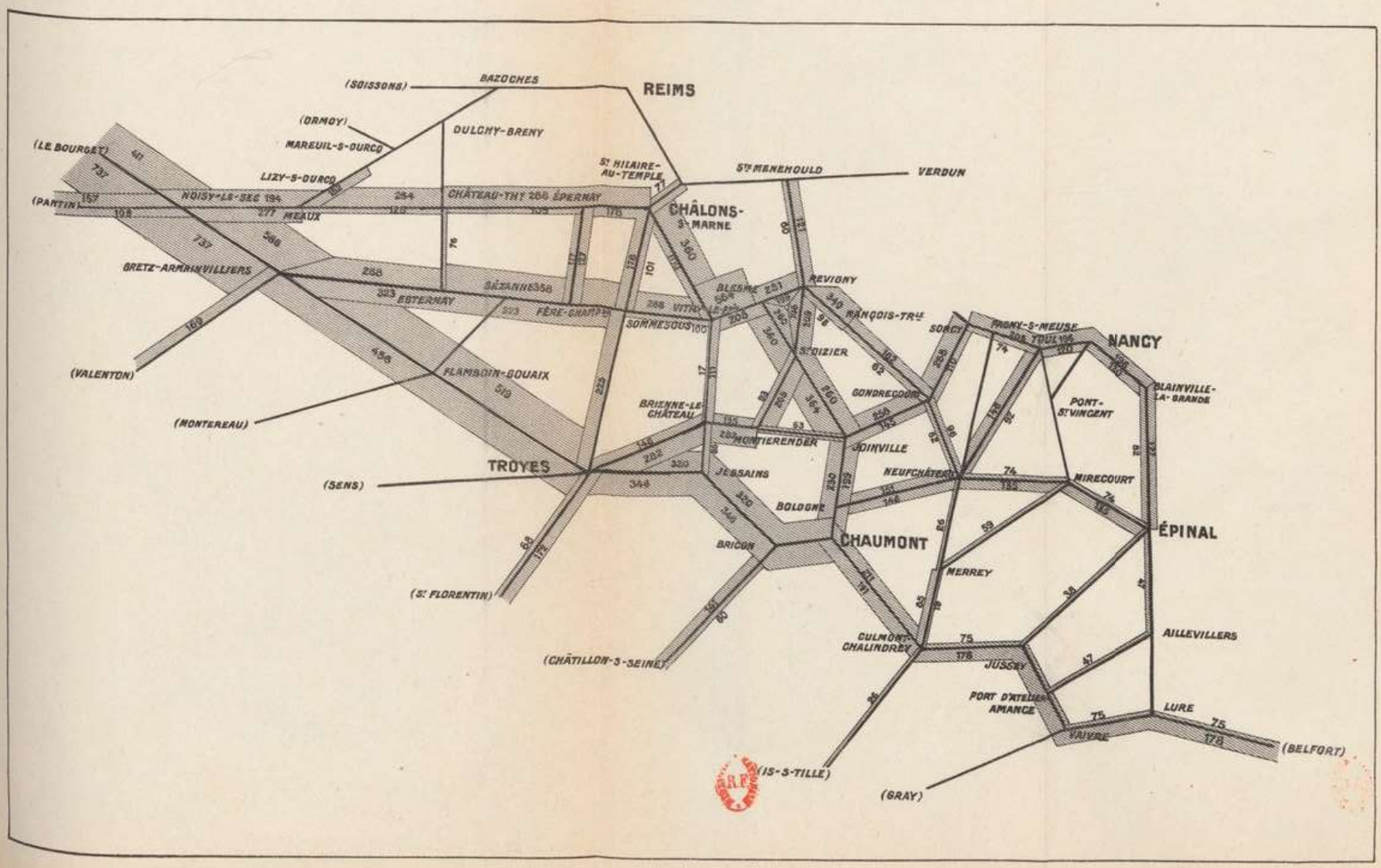


Nota.— Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. —

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 1er juillet au 31 août 1918.

Contre-offensives alliées

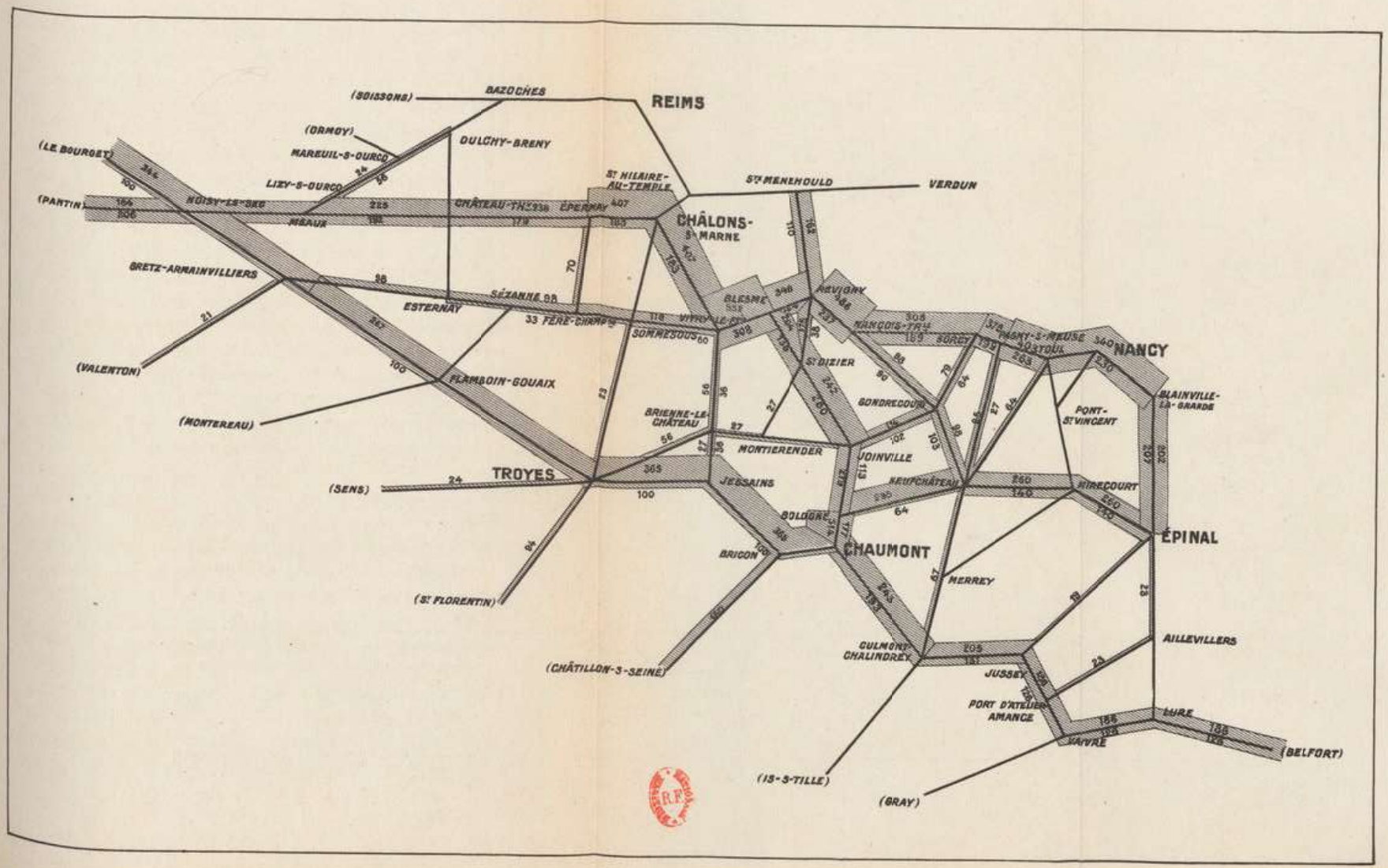


Nota.— Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. —

Carte des Transports en cours d'opérations (trains chargés)

Du 1er septembre 1918 à l'armistice.

Poursuite



Nota.— Les chiffres indiquent les nombres des trains passés pendant la période. —

chements venant de centres de groupement; les hommes arrivent aux centres de groupement par trains de ramassage à horaire régulier, ou par camions automobiles, ou à pied; les détachements partent par trains complets à destination d'un certain nombre de dépôts démobilisateurs d'une même région de l'intérieur, ces trains vont au préalable à une gare de répartition unique par région, qui est chargée de faire suivre le plus rapidement possible les divers détachements sur leurs dépôts démobilisateurs respectifs.

Sur le réseau de l'Est des centres de groupement sont établis à Mailly et à Nancy; l'irrégularité des arrivées en ce dernier point n'a pas été pour réduire les encombrements dans la région.

On utilise entre le front et les centres de groupement 35 rames qui font la navette, entre ces centres et l'intérieur 80 rames à composition fixe, sur les itinéraires sont disposés des points d'alimentation et des postes médicaux. A partir d'avril 1919 on utilise les trains de permissionnaires et ensuite les trains commerciaux, les démobilisés ne sont plus alors groupés en détachements mais acheminés isolément et directement sur leur dépôt.

La gare de répartition où siège une commission régulatrice fonctionne comme les gares de répartition dans les évacuations sanitaires.

A partir de février on adopte un type nouveau de rames ne comprenant que des voitures à voyageurs et susceptibles de suivre des marches à vitesse accélérée pour les régions les plus éloignées; on y installe des cuisines roulantes donnant des repas chauds même dans les arrêts de courte durée.

Dans leur ensemble les transports se répartissent en six échelons de la fin de décembre 1918 à avril 1919, intéressant 700.000 hommes environ rien que pour les régions de l'intérieur, transportés en 650 trains à partir des centres de groupement sur un parcours moyen de 500 kilomètres.

A ces mouvements il faut ajouter le rapatriement des

prisonniers de guerre dirigés en principe sur deux gares, Dijon et Lyon, fonctionnant comme centres de rapatriement; on mit en marche 250 trains spéciaux.

Le nombre de wagons à affecter aux transports de démobilisation a été tel qu'il a fallu, à plusieurs reprises, recourir à des restrictions du service commercial.

Il faut ajouter les trains de démobilisation des armées américaines (2.000 sur tout le territoire) et il faut observer enfin qu'une très grande partie de ces mouvements emprunte les lignes du réseau de l'Est et passe par les deux points obligés de Frouard et de Blainville où la circulation est très intense puisqu'à certains jours on atteint les chiffres de 150 trains à Frouard et 100 à Blainville.

Déconcentration. — Au début de 1919 les corps frontière ont été ramenés dans leurs garnisons et à partir d'avril on fait rentrer toutes les troupes, exception faite du corps d'occupation; les transports qui se poursuivent jusqu'en septembre exigent 1.300 trains de troupes et près de 700 trains de matériel et de chevaux.

Les lignes de transport sont déterminées en tenant compte des besoins du service commercial, les courants ont une densité de 12 à 18 trains par vingt-quatre heures; comme dans les transports en cours d'opérations, les unités sont acheminées suivant un plan d'enlèvement, on utilise des rames de deux types, l'un pour l'infanterie, l'artillerie et les quartiers généraux, l'autre pour la cavalerie.

Les transports de démobilisation et de déconcentration de toutes les armées alliées ont demandé la mise en marche de près de 20.000 trains.

XII. — Conclusion

En dehors de la démobilisation et de la concentration, les transports en cours d'opérations ont porté pendant la

guerre sur 1.300 courants environ, chacun d'eux correspondant, sauf exception, à des déplacements d'unités au moins égales à une division; il faut noter comme particulièrement intéressants les premiers transports de 1914, les transports pour l'Italie qui se présentaient dans des conditions spéciales et ceux de 1918 qui se sont développés avec une intensité que la diminution des ressources ne permettait de soutenir qu'au prix des plus grands efforts.

A ces 1.300 courants représentant pour le réseau de l'Est un total approximatif de 34.000 trains chargés, il faut ajouter tous ceux qui étaient réglés par les G. R. sans intervention de la Commission de réseau et correspondaient à des déplacements d'amplitude restreinte, on peut les évaluer à 10.000 trains.

Les mesures prises pour accélérer le commencement des opérations étaient bonnes, elles eussent été complètes si on avait disposé de centres de garage importants pour le matériel vide et de communications téléphoniques plus développées.

Quant à l'intensité des courants, facteur important de la vitesse des mouvements, elle dépend de l'outillage des lignes et des ressources générales en personnel et matériel, il est donc nécessaire de multiplier les points où peuvent se faire les embarquements et les débarquements, de disposer de lignes transversales indépendantes les unes des autres, pouvant couper sans inconvénient les courants de ravitaillement et d'évacuation, possédant des installations complètes de signalisation ou destinées au service de la traction.

Il faut enfin disposer en tout temps, en dehors des effectifs utilisés pour les besoins propres des armées, de ressources importantes en personnel et en machines; ce sont là des points sur lesquels on ne saurait trop appeler l'attention si le Commandement veut être certain de conserver la liberté dont il a besoin dans l'établissement de ses plans stratégiques.

CHAPITRE II

Transports de permissionnaires

Les débuts. — C'est en juillet 1915 que le Commandement décide de donner des permissions de détente aux militaires pendant les périodes d'accalmie; le problème du transport est compliqué parce qu'il s'agit d'un grand nombre d'isolés qui se répartiront sur toutes les régions de la France et qui reviendront à leur G. R. de départ alors que leurs unités pourront s'être déplacées; ce seront des destinations individuelles à donner chaque jour avec un ordre de bataille en perpétuelle transformation, au milieu de créations incessantes d'unités nouvelles, et le travail sera difficile pour éviter les erreurs entraînant des parcours inutiles et des promenades interminables d'une G. R. à une autre.

La décision est prise avant que les études soient faites pour l'adoption d'un procédé pratique et on a recours à la règle générale qui veut que tous les envois des armées vers l'intérieur ou inversement passent à la G. R. : les permissionnaires sont donc dirigés sur la G. R. soit par les trains de ravitaillement en retour, soit par trains ordinaires et de là dirigés sur la gare de rassemblement de la région de destination : en ce point ils sont acheminés par trains ordinaires sur leur lieu de résidence, le retour s'effectue par les moyens inverses.

Ces mesures, théoriquement simples, sont en réalité impraticables, les trains de R. Q. en retour n'existent pas, les trains journaliers n'assurent pas de bonnes correspon-

dances dans tous les sens désirés, la gare de rassemblement qui répond à d'autres besoins, n'est le plus souvent pas placée pour faciliter l'acheminement, il en résulte des durées de voyage exagérées.

Néanmoins, on admet à ces règles de nombreuses dérogations et malgré la complication des papiers à distribuer, malgré les stationnements prolongés à subir, le service commence; on est d'ailleurs obligé de mettre en marche des trains spéciaux entre le front et la G. R. et de faire le triage des permissionnaires en des points particuliers en dehors du siège lui-même de la G. R.

De même, on envisage dès le mois d'août la création de courants spéciaux vers l'intérieur sans passer par la gare de rassemblement : le 15 septembre, il est mis en marche un ensemble de trains directs entre certaines gares de la zone des armées et des centres importants de l'intérieur, on simplifie en même temps les documents dont les permissionnaires sont porteurs et en novembre on adopte un modèle de titre de permission pouvant servir d'ordre de transport : au début de 1916, le nombre des trains spéciaux est de 22.

Dès le début, le service des permissionnaires s'affirme comme une charge très lourde qui va rapidement en croissant et qui dépasse singulièrement les prévisions : certaines gares telles que Jessains voient passer plus de 100.000 permissionnaires par mois, le nombre des trains mis en route était de 389 en août, il est de 1.845 en janvier 1916; on remarque d'ailleurs que les trains de retour sont mal utilisés, les militaires empruntant pour rentrer les trains normaux de l'exploitation sous prétexte de gagner du temps; cette manière de faire est cependant interdite, elle surcharge un service qui n'est pas calculé en conséquence.

Indépendamment de la charge matérielle qui résulte des transports, il faut tenir compte des répercussions résultant de leur nature, et il suffit pour en déterminer la valeur d'analyser la mentalité du permissionnaire.

Le permissionnaire est un homme qui, en temps ordinaire, vit en dehors de la vie normale, dans des conditions d'existence précaires; il subit les événements et se plie à une discipline dont il sent directement la nécessité comme la base de l'ordre indispensable dans un édifice dont il voit autour de lui l'ossature; les regards et la pensée toujours tournés vers l'avant d'où vient le danger, tout ce qui est en arrière de lui, quelle que soit sa place sur le front, même et surtout s'il appartient à des formations d'étapes stationnées à 50 kilomètres de la ligne de bataille, n'existe que pour lui, parce que tout ce qui est en arrière ne subsiste que par lui qui fait partie de la muraille opposée à l'ennemi; il est prêt à qualifier d'embusqués tous ceux qui ne sont pas à son alignement et s'il manque d'aises, de bien-être ou de fantaisie dans la zone où il agit, il doit trouver une compensation quand il n'est plus à sa place de combat, à partir de ce moment il ne doit plus rencontrer que des serviteurs attentifs ou tout au moins soumis.

Cette psychologie s'explique aisément et le permissionnaire subit naturellement une impression de détente qui ne lui laisse pas le loisir de juger sainement : en particulier, frappé par les manifestations souvent joyeuses de la vie à l'intérieur, manifestations qu'il remarque d'autant plus qu'il ne les connaît pas autour de lui dans son existence de chaque jour, il ne discerne pas qu'il existe même loin derrière lui des services pour lesquels l'état de guerre n'est pas un mythe et pour lesquels la discipline est une nécessité tout comme aux points les plus proches du front.

Du chemin de fer il connaît les trains de ravitaillement, les trains de transports de troupes qui font partie de la bataille, les trains d'évacuation où, blessé, il a pu prendre place dans un état de dépression qui ne lui permettait pas de songer à autre chose qu'à sa douleur; mais, quand il prend place en isolé dans un train de voyageurs, il ne songe qu'à la vie du temps de paix où le chemin de fer n'est qu'un service public et il oublie que ce service public

est devenu un service de guerre : il prend donc les trains qui lui plaisent sans souci d'une organisation d'ensemble nécessaire parce que les permissionnaires se chiffrent par milliers; les gares et les trains sont encombrés, le service devient impossible et on répond qu'il n'y a qu'à ajouter des voitures, les express en particulier sont pris d'assaut et ne peuvent plus rester dans leur horaire.

Au milieu de ce désordre, personne pour faire respecter les instructions, les chefs eux-mêmes, qui trop souvent pensent comme les hommes de troupe, ferment les yeux ou donnent des autorisations qui dépassent d'ailleurs leurs droits : c'est un état de choses regrettable qu'on laisse s'instituer dès le premier jour et qui provoque des incidents nombreux dont on n'est pas maître : matériel saccagé, voyageurs molestés, promenades interminables d'une gare à une autre pour ceux qui manquent d'enthousiasme quand il s'agit de rentrer.

Le Commandement donnera des ordres, ils resteront en général lettre morte parce qu'on ne donnera pas les moyens de les faire exécuter, et parce qu'on ne convaincra pas les chefs de la nécessité d'instruire leurs hommes pour qu'ils conservent en tout temps et en tout lieu le respect d'une discipline minimum, seule compatible avec la régularité indispensable dans le transport en tous sens d'un nombre aussi considérable d'hommes isolés.

A partir de 1916. — Au début de 1916, les opérations de Verdun entraînent une diminution notable du nombre des trains mis en marche par suite de la suppression des permissions, en mars comme en avril 1916, on ne dépasse guère 700 trains : le chiffre remonte ensuite vers 2.000, et après l'offensive de l'Aisne de 1917 le pourcentage des permissions étant augmenté, on arrivera à une moyenne de 3.500 trains par mois, chiffre qui se maintiendra jusqu'aux opérations de mars 1918.

Une instruction ministérielle du 18 juin 1916 détermine

les circonstances dans lesquelles les militaires peuvent obtenir des congés de convalescence et des permissions, elle indique en même temps les conditions de leur transport : à la règle qui veut que les permissionnaires emploient obligatoirement les trains qui leur sont affectés il est fait de nombreuses dérogations, mais aucune mesure n'est prise pour que les infractions soient signalées et sanctionnées.

Au sujet de la discipline il est dit que chaque wagon ou compartiment doit avoir un chef et que chaque train doit comporter une garde de police, mais il est dit aussi que « MM. les commissaires militaires doivent veiller avec le plus grand soin à l'observation de la discipline pendant tout le parcours. Ils prendront les mesures nécessaires pour que les militaires ne montent pas dans les trains dans lesquels ils n'ont pas accès ou dans les voitures de classe où ils ne sont pas admis. Lorsque des fautes contre la discipline se produisent dans leur gare, il leur appartient de prendre sans faiblesse toutes mesures nécessaires, et, s'il y a lieu, de faire immédiatement une enquête sur les faits qui se sont produits. »

Pauvre commissaire de gare que l'on charge de missions bien difficiles et à qui on ne donne aucun moyen pour les exécuter ! Est-ce avec ses deux ou trois plantons, traités comme lui-même d'embusqués, qu'il interdira l'accès de toutes les portières d'un train de voyageurs ? est-ce avec ce même personnel qu'il fera descendre d'un train de passage les militaires qui y sont montés indûment, alors que des officiers combattants, voyageant dans les mêmes compartiments que les permissionnaires incriminés, garderont un silence prudent ou prendront la défense des hommes en défaut ? En cas d'indiscipline, quelles sont les mesures que le commissaire de gare devra prendre sans faiblesse ? On lui en laisse toute l'initiative sans aucune aide, mais on est tout prêt aussi à lui en laisser toute la responsabilité.

Les auteurs de l'Instruction ne savent donc pas ce qu'est

un commissaire de gare, ce qu'est son pouvoir, et qu'il ne suffit pas de lui donner des ordres, il faut veiller à ce qu'ils soient exécutables !

Les trains de voyageurs continuent à être pris d'assaut, les dégradations au matériel sont importantes, on se contente d'établir des procès-verbaux à l'arrivée pour les constater : le chemin de fer ne peut que subir cette situation, sans être aidé par les états-majors et le Commandement qui créent eux-mêmes des incidents regrettables; un jour de décembre 1916, un état-major de division demande à 18 heures l'embarquement à 21 heures de 1.000 permissionnaires dans une petite station; malgré les difficultés que l'on éprouve à former un train en si peu de temps, la rame nécessaire est envoyée à l'heure prescrite, mais elle attend toute la nuit et personne ne se présente; quelques jours après, au même point, c'est l'inverse qui se produit : on doit embarquer 700 hommes, il en arrive 1.300; une autre fois, à Fère-en-Tardenois, on doit avoir 5.000 hommes, il s'en présente 9.400, et ces exemples ne sont pas des cas isolés; on peut concevoir le désordre qui en résulte et si les hommes sont transportés dans des conditions défectueuses avec du matériel quelconque trouvé à proximité, c'est à tort qu'il faut incriminer le chemin de fer.

L'absence de discipline est préjudiciable aux militaires eux-mêmes qui voyagent souvent sur les marchepieds ou sur les toitures des wagons; les recommandations prodiguées restent sans effet et chaque jour les accidents sont nombreux où des hommes sont précipités sur la voie, ou bien sont tués au passage sous les ponts ou sous des fils de transmission.

Pour réduire la charge imposée par les transports de permissionnaires et pour essayer de mettre un peu plus d'ordre dans les mouvements des trains commerciaux, le ministre de la Guerre prescrit, en novembre 1917, que dans les trains de voyageurs des compartiments ou des voitures

seront réservés aux militaires : or, sans même tenir compte de ce que les militaires veulent avoir le droit de prendre place à leur convenance et déserteront précisément les voitures qui leur sont affectées, il faut observer qu'à Paris on a journellement 4.500 arrivées et 5.500 départs par trains commerciaux, alors que par trains spéciaux on n'atteint que 2.400 arrivées et 3.000 départs; dans beaucoup de trains les militaires occupent plus de la moitié des places et leur nombre est très variable d'un jour à l'autre, les prescriptions ministérielles sont donc sans effet.

La Direction de l'arrière s'est d'ailleurs préoccupée de la question et a fait paraître, en juillet 1917, sous la signature du général Pétain, un opuscule intéressant intitulé *Guide du permissionnaire.*

Dans les règles générales sont indiquées les différences entre les divers titres de permission et les conditions dans lesquelles on peut bénéficier d'une double destination; il est spécifié que le permissionnaire est absolument obligé de prendre les trains spéciaux et que d'ailleurs il y trouve avantage pour la rapidité de l'acheminement.

Avant de partir, étudier son voyage au moyen de l'indicateur des trains de permissionnaires, des indications sont données sur les centres de ralliement, les gares de triage, les camps de permissionnaires où on trouve des guichets de renseignements, des abris, des lavabos, des douches, une cantine, un bureau de tabac, un bureau de télégraphe, un coiffeur, un poste médical et le plus souvent des jeux et des distractions telles qu'un cinématographe.

Le rôle du guichet d'orientation est défini ainsi que les précautions à prendre et les pancartes à consulter pour ne pas commettre d'erreur au passage à la gare de triage.

L'Instruction envisage ensuite la continuation du voyage et la conduite à tenir au retour, la gare de triage donnant toutes indications utiles pour rejoindre le corps, notamment en cas de déplacement de l'unité; elle comporte une

image schématique qui indique en particulier les points où les permissions devront être timbrées.

En avril, mai et juin 1918, le nombre des trains de permissionnaires mis en route mensuellement s'abaisse vers 1.500, il remonte vers 2.600 par la suite et ce chiffre se maintient jusqu'à la fin de la guerre; mais ce n'est qu'après l'armistice qu'on obtient un peu de régularité par un peu plus de discipline, lorsque des ordres sont donnés par le Commandement et en même temps des moyens pour en assurer l'exécution.

Gares de triage. — L'organisation définie par l'Instruction de juillet 1917 nécessite la constitution de grandes gares de triage où arrivent et se déchargent complètement tous les trains venant du front et d'où partent les trains vers l'intérieur, de même qu'au retour se déchargent les trains de l'intérieur et se chargent les trains à destination du front; à côté de ces gares sont installés des camps comprenant toutes les installations visées par l'Instruction.

Sur le réseau de l'Est, les centres de Châlons, Jessains et Seveux ont été établis en utilisant les éléments existant légèrement améliorés, les centres de Vaires-Torcy et Favresse (près de Blesme) ont été construits de toutes pièces; on peut compter qu'en période normale 120.000 permissionnaires à l'aller passent par mois dans chacun de ces centres, le chiffre au retour ne s'élève qu'à 100.000, le nombre des militaires empruntant les trains commerciaux étant plus élevé au retour qu'à l'aller : c'est donc dans l'ensemble un passage journalier de 7.000 à 8.000 hommes correspondant à 20 trains environ pour les deux sens.

La gare de Vaires-Torcy, créée en juillet-août 1917, comprend des installations placées de part et d'autre de la ligne Paris—Strasbourg. Cette disposition qu'on n'avait pu éviter constituait une gêne que l'on fit disparaître à Favresse.

Celle-ci (voir plan) comprend deux parties nettement

séparées, d'une part permissionnaires du front à destination de l'intérieur, d'autre part permissionnaires retour de l'intérieur à destination du front.

Chaque partie comprend deux quais pour la réception des trains et trois quais desservis par six voies pour l'expédition; on peut indifféremment, dans chacune de ces parties, recevoir les trains en provenance de Blesme ou de Vitry et expédier sur l'une ou l'autre de ces deux directions, au moyen d'une boucle de circulation intérieure : à Vaires, les trains sont reçus d'un côté ou de l'autre suivant leur provenance ou leur destination; à Favresse, ils sont reçus ou expédiés suivant la nature des permissionnaires transportés, militaires allant en permission ou rentrant au front; les opérations militaires ainsi facilitées se font avec ordre.

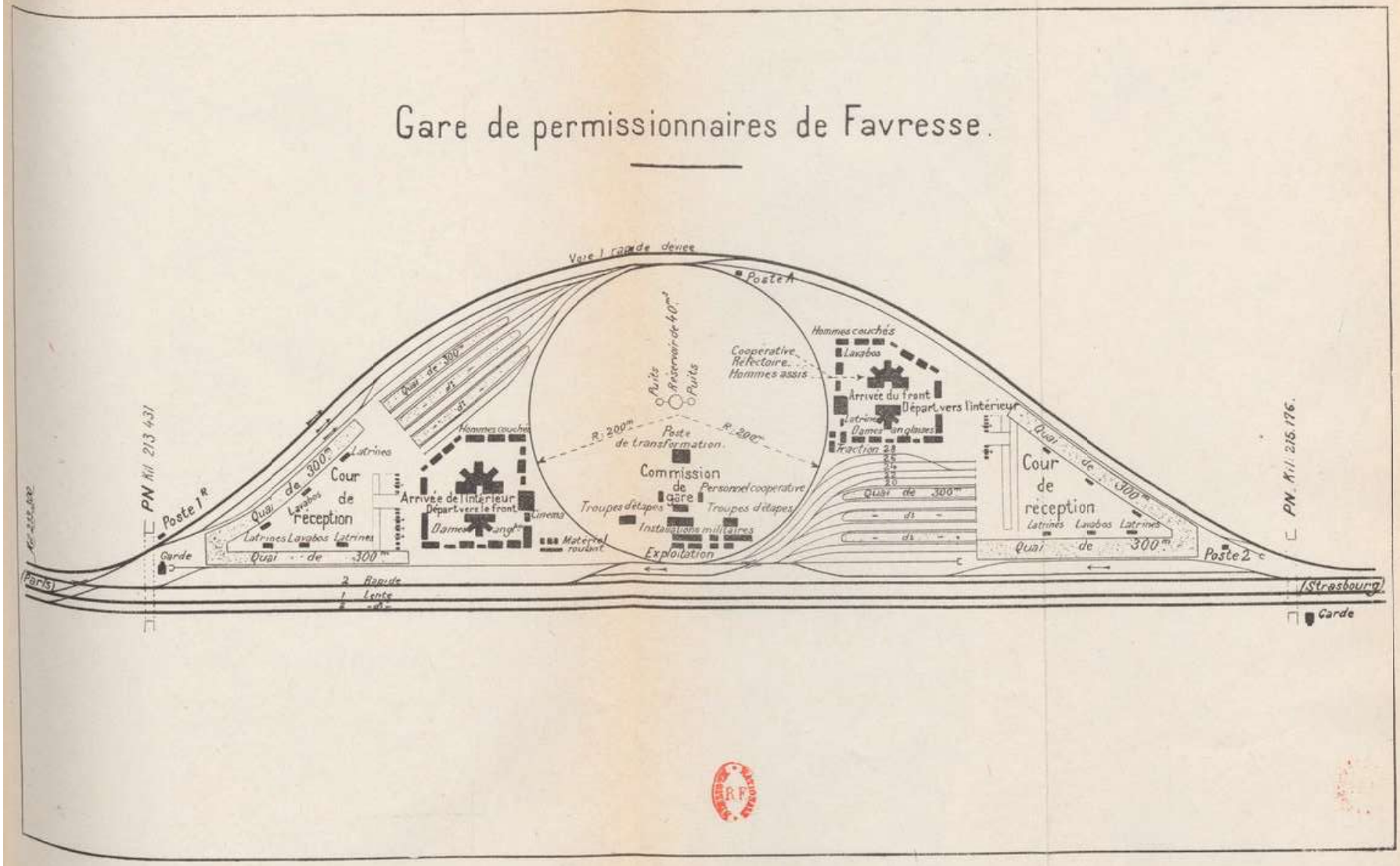
La gare comprend en outre une installation complète d'alimentation en eau pour la gare et pour le camp et l'éclairage électrique : les installations de dortoirs, cantines, lavabos, etc., sont réalisées avec un confort et même un luxe tout particuliers.

Conclusion

Les mesures judicieuses prises immédiatement après la première période de tâtonnements auraient permis d'assurer un service régulier dont la charge eût été facilement supportée, si on avait pu obtenir un peu d'ordre; il eût fallu que les permissionnaires fussent désireux de se soumettre à une réglementation créée dans leur intérêt même et sans aucune mesure vexatoire au lieu d'affirmer leur liberté par des manifestations souvent trop vives de leur fantaisie.

Quelle que fût l'admiration ou l'indulgence que l'on devait avoir pour ceux qui vivaient de la dure existence du front, il n'y avait aucune excuse aux irrégularités com-

Gare de permissionnaires de Favresse.



mises qui n'étaient que la conséquence d'un désir de satisfaire un intérêt personnel sans valeur au détriment de l'intérêt général : aucune organisation n'est viable sans un minimum de discipline.

LIVRE IV

TRANSPORTS AMÉRICAINS

I. — Le premier programme

Le 6 avril 1917, les États-Unis déclarent la guerre à l'Allemagne, mais leur entrée en action ne peut suivre avec une rapidité aussi grande que s'il s'agissait d'un pays comme la plupart des nations de l'Europe qui entretiennent en tout temps une armée relativement importante mise sur pied de guerre conformément à une préparation du temps de paix; il devra donc s'écouler un temps assez long avant que les premières troupes américaines arrivent sur le théâtre des opérations; ces troupes devront être recrutées, instruites et pourvues du matériel et des approvisionnements nécessaires, et tout cet ensemble devra ensuite être transporté d'Amérique en France et sur le front de bataille.

Les premières prévisions envisagent l'envoi d'un effectif de 2 millions d'hommes, la zone d'opérations affectée aux contingents américains étant la région lorraine; on peut admettre à partir du printemps 1918 un apport quotidien moyen de 5.000 hommes et 10.000 tonnes de matériel, ces chiffres devant être augmentés par la suite, au fur et à mesure que les services intéressés seront pourvus de tous les moyens voulus pour assurer l'existence de guerre des unités débarquées.

Au point de vue des transports par voie ferrée en parti-

culier, l'exécution de ce programme nécessite une organisation spéciale qui doit se superposer à l'organisation existant depuis le début de la guerre et qui, dans des circonstances très diverses, a fait ses preuves; en outre, il en résultera une charge supplémentaire très lourde quoique progressive, à un moment où le trafic déjà chargé ne se poursuit plus qu'au milieu de difficultés toujours nouvelles dans un organisme dont la fatigue commence à s'accuser.

Si les moyens manquent pour les transports relatifs à la vie du pays et des armées déjà en action, la différence entre les possibilités et les besoins s'accroîtra encore à l'arrivée de nouveaux contingents; en dehors donc de l'organisation à mettre sur pied s'impose la nécessité de doter les chemins de fer de moyens complémentaires proportionnés au service propre des Américains.

Tels sont les deux points, organisation et augmentation des moyens, qui doivent dès le début retenir l'attention et recevoir une solution satisfaisante, il ne semble pas que la question ait été envisagée avec toute la précision désirable.

L'organisation devait évidemment tenir compte de la mentalité propre des Américains, peuple jeune habitué aux grandes choses dans de vastes espaces libres, dans un pays neuf; mais elle devait tenir compte encore davantage de l'organisation sur laquelle il fallait se greffer, qui avait la sanction de l'expérience quels que puissent être ses défauts, qui se développait dans un pays déjà vieux et d'une mentalité autre que celle du Nouveau Monde, où l'on devait se mouvoir dans le cadre parfois étroit qu'avaient créé les générations précédentes; il ne pouvait être question de modifier cette organisation pour l'adapter à des idées nouvelles, ce n'était pas le moment de tenter des expériences qui eussent apporté dans un ensemble complexe et au surplus bien combiné des perturbations incalculables. C'était donc à l'organisation projetée à s'assimiler au milieu où elle était appelée à agir, à en subir les exi-

gences et à rechercher dans un moule déjà tracé et intangible les moyens d'obtenir le rendement le meilleur.

Les Américains ont-ils eu conscience de cette nécessité? il est permis d'en douter : imbus dans les premiers temps d'une supériorité marquée de leurs méthodes sur les nôtres, ils n'ont pas senti que les méthodes n'ont qu'une importance relative et qu'elles sont susceptibles de perdre de leur valeur quand le milieu d'application est transformé; ils n'ont pas senti que c'était aux hommes nouveaux à s'adapter aux choses existantes, vieilles et en plein fonctionnement, ils ont perdu de vue le but à atteindre : prendre place rapidement dans un ensemble déjà coordonné pour y jouer leur rôle en parfaite harmonie avec les éléments préexistants; telle est la cause de toutes les difficultés qui se sont présentées, de toutes les lenteurs que l'on a subies.

Il n'était certes pas question pour les Américains d'abdiquer leur personnalité si marquée, c'eût été leur demander trop et c'était inutile, il s'agissait pour eux de ne pas avoir d'idées préconçues sur l'infaillibilité de leurs procédés et sur la faiblesse des nôtres; il s'agissait aussi de se livrer à une étude préalable de l'ensemble où ils devaient évoluer et d'en découvrir, comme ils les ont découverts plus tard, les bons côtés, afin d'en tirer pour eux-mêmes et pour le bien général le meilleur parti possible.

Faute de cette précaution, le problème de l'organisation, pour tenir compte de façon regrettable de mentalités nouvelles, ne reçut après bien des tâtonnements qu'une solution imparfaite et les améliorations ne vinrent que sous la pression des événements, c'est-à-dire dans des conditions fâcheuses au cours d'événements d'une gravité exceptionnelle; le Service des chemins de fer ne pouvait que se ressentir de cet état de choses.

Les moyens complémentaires à mettre à la disposition des réseaux français pour leur permettre de supporter les

charges nouvelles correspondaient à trois ordres d'idées différents :

1° Supplément de matériel roulant, machines et wagons, et de personnel technique; s'il n'est pas possible de chiffrer dès le début l'importance de ces ressources complémentaires, il est admis que les troupes seront précédées normalement de tout ce qui sera nécessaire pour assurer leurs besoins;

2° Amélioration de la circulation pour répondre au supplément de trafic : il faut du matériel de voie et de la main-d'œuvre pour les travaux, il faut aussi que l'on mette au point l'organisation afin qu'on puisse arrêter un programme;

3° Installations nouvelles à créer : gares régulatrices, entrepôts, parcs à munitions, etc...; l'étude de ces installations doit être poursuivie en collaboration avec les services américains qui en auront la gestion, elles doivent cependant tenir compte des règles en usage sur les réseaux français, les mentalités différentes ne manqueront pas de se heurter.

En fait, la 1re division de l'armée régulière a débarqué en France en juillet 1917, mais à la fin de mars 1918 l'effectif total américain n'atteint pas 300.000 hommes et cinq divisions seulement sont sur le front de bataille ou prêtes à y arriver; l'organisation a été tellement lente que les expéditions concernant ces contingents n'ont pu encore se faire que par les trains commerciaux existants; les réseaux français ont donc supporté seuls la charge supplémentaire qui en résultait sans aucun concours réellement appréciable.

Sur le réseau de l'Est la situation se présente dans des conditions moins défavorables que sur les autres réseaux, le Commandement américain est installé à Chaumont avec son directeur général des transports, les relations sont constantes et facilitées par la présence de la mission militaire française.

Le réseau de l'Est est en outre tout entier dans la zone des armées, les Américains s'y rendent mieux compte de la valeur de notre organisation, de son rendement, de son adaptation aux besoins des combattants; ils sont plus prudents car ils sentent mieux les responsabilités, enfin ils n'ont pas à souffrir des conséquences, qu'ils supportent mal, de ce que deux réseaux voisins à traverser successivement appliquent des méthodes différentes; l'organisation générale des transports américains touchera donc très peu directement le réseau de l'Est.

Jusqu'en avril 1918, les lignes de communications américaines se soudent vers Bourges pour arriver en un seul tronçon par Chagny et Dijon à Is-sur-Tille où sera installée une G. R. jouant en même temps le rôle d'entrepôt contenant des approvisionnements pour quinze jours pour tous les combattants, cet entrepôt sert en même temps de réserve en cas de non-arrivage momentané; d'une façon générale les troupes américaines entretiennent en permanence sur le territoire français des approvisionnements de toute nature pour une durée de trois mois.

D'Is-sur-Tille les transports vers le front passeront par Chalindrey jusqu'à concurrence de 18.000 tonnes journalières, limite de capacité de la ligne, on utilisera ensuite la ligne Nuits-sous-Ravières—Châtillon-sur-Seine—Bricon —Neufchâteau pour 12.000 tonnes et enfin l'itinéraire Sens—Troyes—Bricon—Neufchâteau.

Après la période d'installation on ne conserverait à Is-sur-Tille que les entrepôts; on prévoit donc en avant deux G. R., l'une à Liffol-le-Grand sur la ligne de Chaumont à Neufchâteau, l'autre en un point à déterminer à l'est de Liffol.

Comme installations annexes on prévoit des dépendances d'Is-sur-Tille sur les lignes avoisinantes et notamment un dépôt de munitions à Villiers-le-Sec près de Chaumont et des centres hospitaliers.

Le programme d'amélioration des lignes comprend des installations de block ou des dispositions spéciales dans

certaines gares pour augmenter le rendement sur les itinéraires parcourus jusqu'à Liffol et des sauts de mouton dans la région de Chalindrey pour éviter tout cisaillement avec la ligne très fréquentée de Troyes à Belfort.

Au delà de Liffol vers le front, le programme est plus difficile à établir : dans l'incertitude où on se trouve des zones d'action des troupes américaines, on ne peut que se livrer à des études suivant les hypothèses les plus probables.

Les travaux sont assez rapidement commencés pour Is-sur-Tille et pour les sauts de mouton, mais avec les seuls moyens dont nous pouvons disposer.

II. — Aide apportée par les Américains

Des éléments américains fournis par le 16e régiment interviennent dans les travaux aux côtés de nos sapeurs de chemins de fer; ces éléments renforcés pourront plus tard se charger à peu près complètement de l'établissement de Liffol et de Villiers-le-Sec.

En septembre 1917 il est convenu que le Gouvernement américain fournira 300 locomotives à répartir entre les divers réseaux, il s'engage en outre à importer 600 nouvelles machines et 10.000 wagons : sur le réseau de l'Est on envisage l'emploi du matériel de traction sur la ligne 6 *bis*, entre Sommeille-Nettancourt et Verdun dans deux hypothèses, ou bien traction américaine sur certaines sections, ou bien traction sur la totalité de la ligne; dans le premier cas il faut 50 machines environ, dans le deuxième 75 à 100. C'est la première solution qui est adoptée d'abord, en même temps que le 13e régiment américain assure l'exploitation à partir de décembre 1917, rendant ainsi libres des contingents de la 7e section de chemins de fer de campagne qui rentrent à leur réseau d'origine; ce régiment est bien composé au point de vue technique, il apporte à sa

tâche une bonne volonté et même un enthousiasme remarquables. Les chefs se rendent rapidement compte de la situation et de ses nécessités, le concours apporté est très efficace et ne se démentira jamais jusqu'à la fin des opérations; à partir de mars, le nombre de machines dont disposent les Américains leur permet d'assurer la traction sur la totalité de la ligne.

Le concours américain se manifeste encore par l'affectation au réseau de 200 ouvriers pour la réparation du matériel roulant.

En février 1918, il apparaît que la répartition des troupes américaines primitivement envisagée ne sera pas réalisée avant un assez long délai; cette répartition aurait permis de grouper le concours américain sur des lignes ou des chantiers travaillant presque exclusivement pour l'armée américaine mais cette solution doit être provisoirement écartée, il faut cependant procurer des ressources au réseau de l'Est qui a à assurer le service dans un nombre chaque jour croissant d'installations militaires nouvelles.

On se demande si on ne pourrait pas généraliser la méthode adoptée pour le 13e régiment en confiant aux Américains l'exploitation de certains groupes de lignes militaires en Champagne ou dans l'Aisne, mais on se heurte aux difficultés résultant de la différence des langues ou de l'impossibilité de loger un personnel disséminé et d'y maintenir quelque discipline.

L'aide reçue par le réseau de l'Est au mois de mars se réduit à un renfort de traction et à un secours pour quelques travaux d'installations américaines; d'ailleurs, les ouvriers destinés aux ateliers ne sont pas encore arrivés.

Par contre, les difficultés dues au trafic américain se font sentir de façon inquiétante; indépendamment des inconvénients qui résultent de l'absence d'organisation bien définie sur l'ensemble du territoire et de ce que le matériel supplémentaire n'arrive qu'en trop faible proportion, inconvénients qui ont leur répercussion sur la zone

des armées, la G. R. d'Is-sur-Tille se voit imposer un service très chargé pour lequel elle manque de moyens, et les transports de vivres et de matériel destinés aux troupes américaines stationnées dans la région Langres—Gondrecourt—Neufchâteau, sont assurés dans des conditions telles que les gares destinataires sont continuellement menacées d'encombrement.

Les unités américaines fixent elles-mêmes les gares de ravitaillement sans tenir compte de la capacité de réception des installations, sans consulter les services compétents de la G. R. et sans se préoccuper d'assurer aux ateliers de déchargement une main-d'œuvre et surtout une activité en rapport avec les envois.

De plus les wagons sont expédiés directement sur la gare destinataire, soit par la S. M. de Nevers, soit par les bases américaines, soit par les établissements fournisseurs suivant un programme de transports dont aucun organe du Service des chemins de fer n'est avisé; ils sont donc acheminés comme les transports commerciaux sans aucune intervention de la G. R. qui ne peut dès lors en assurer l'acheminement et la livraison réguliers.

La Commission de réseau demande instamment que les chantiers de déchargement soient choisis rationnellement, que l'on crée à Is-sur-Tille un organe régulateur américain fonctionnant dans les mêmes conditions qu'une commission régulatrice française et que les wagons soient expédiés de l'intérieur par trains complets.

Ces desiderata reçoivent en partie satisfaction, un commissaire régulateur est installé en décembre, mais son rôle est limité à la surveillance des transports, il n'a aucune action sur leur organisation.

En même temps se pose la question de l'exploitation de la gare d'Is-sur-Tille : les installations prévues seront utilisables en deux phases dont la première, ayant pour échéance probable le 1er avril, comprendra un faisceau de réception de quatre voies, un faisceau de débranchement

de douze voies et un faisceau de formation de cinq voies, c'est-à-dire un ensemble assez important pour faire face, si on s'en sert judicieusement, au ravitaillement d'une armée à gros effectifs et au trafic des stockages.

Il est possible d'ailleurs qu'on soit amené à utiliser ces diverses installations au fur et à mesure de leur achèvement pour soulager la gare française ou dans le cas de modifications à l'importance ou à la répartition des effectifs américains.

En fait, la gare française assure les transports pour 250.000 hommes de la 8e armée dans 25 gares destinataires, les transports pour 122.000 Américains dans 28 gares, le service des stockages et les transports venus du P.-L.-M. qui, en dehors des combustibles de la Compagnie, comprennent, sous la dénomination de transports commerciaux, 80 % de marchandises voyageant avec des ordres de transport de la guerre.

Il en résulte un travail de triage à la limite des possibilités, d'autant plus que les mouvements sont soumis à de nombreuses sujétions du fait de l'exécution des travaux : comme on ne peut incorporer les nouvelles installations dans le domaine d'action français, parce que le réseau de l'Est ne possède pas le personnel nécessaire et parce que les Américains ne veulent pas travailler sous les ordres de chefs français, on ne peut que rechercher des simplifications dans l'organisation jusqu'au moment où pourra fonctionner un chantier exclusivement américain.

On obtient un peu plus de discipline par la création à Tours, le 26 février 1918, d'une commission régulatrice de lignes de communication américaine : cet organe a pour mission de préparer et d'exécuter les transports américains sur tout le territoire de l'intérieur, il est sans action sur la zone des armées, mais il est en relations constante avec les G. R.

III. — Installations américaines

Is-sur-Tille. — Les installations de chemin de fer proprement dites comprennent un ensemble de cinq faisceaux de réception, débranchement, formation ou garage (Voir plan) et des installations de traction avec ateliers de réparations.

Les stockages est comprennent une série de grands hangars desservis de chaque côté par une voie de déchargement; cette disposition n'est pas heureuse, car il faut mettre chaque wagon en bordure du hangar auquel son chargement est destiné, ce qui nécessite des manœuvres préalables de classement longues et compliquées; en outre une voie entière est immobilisée pendant toute la durée du déchargement même d'un seul wagon; le rendement n'est pas en rapport avec le développement des voies.

Les stockages ouest sont constitués suivant un autre principe plus judicieux : les wagons reçus sur un faisceau spécial sont répartis le long de hangars disposés par groupes de trois et desservis chacun par quatre voies, dont deux de déchargement et deux de circulation; on ne voit pas bien l'utilité de ces dernières.

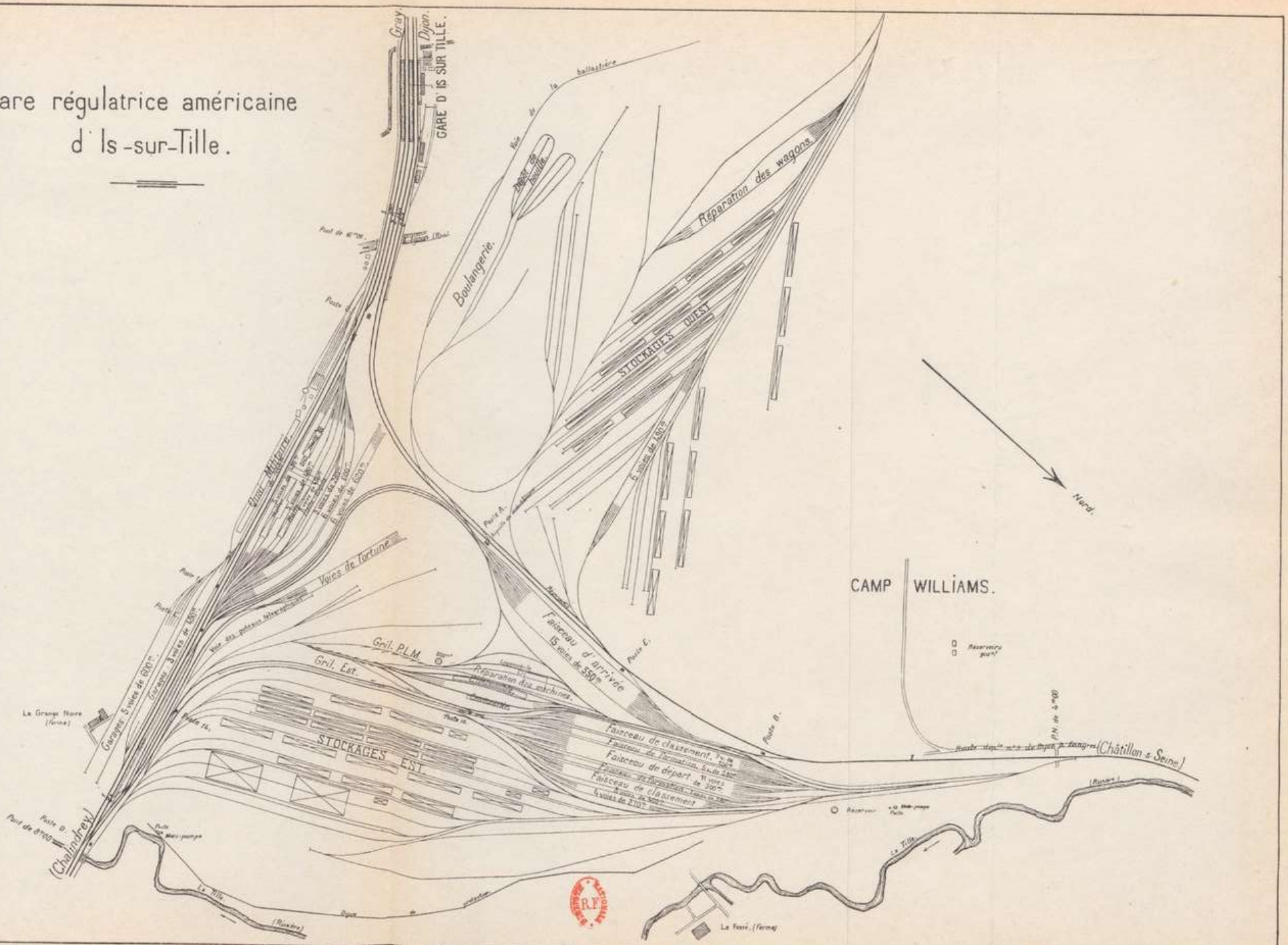
La partie nord de ces stockages ouest n'a jamais été terminée.

D'autres installations sont aménagées pour un chantier de réparations de wagons et pour une boulangerie.

Les travaux de la gare ont été exécutés à partir du 27 septembre 1917 par une compagnie du génie française et par le 16e régiment américain : tous les autres services, stockages, etc., ont été installés par les Américains.

L'ensemble a nécessité 125 kilomètres de voie et 421 appareils; il s'agissait donc d'installations grandioses, à côté desquelles la modeste gare française ne faisait que piètre figure, malgré qu'elle eût, dans des circonstances difficiles, rendu des services importants; on peut se demander si ce

Gare régulatrice américaine d'Is-sur-Tille.



n'était pas conçu avec un luxe que les difficultés au milieu desquelles on se débattait pour trouver du matériel et de la main-d'œuvre rendaient inopportun, la très grande majorité de ce matériel et de cette main-d'œuvre étant prélevée sur les ressources françaises; dans tous les cas l'énormité d'un pareil organe devait en rendre la direction difficile pour en obtenir le rendement le meilleur.

Liffol-le-Grand. — La gare régulatrice de Liffol-le-Grand était conçue à peu près comme une gare régulatrice française; l'ensemble des installations devait s'étendre sur 250 hectares de terrain environ et nécessiter la pose de 75 kilomètres de voie et de 250 appareils : les travaux sont commencés le 8 janvier 1918 par une compagnie du génie française et des troupes du génie américain qui restent seules à partir du mois de juin.

La gare n'a jamais été terminée, on n'a posé que 40 kilomètres de voie, elle n'a jamais été utilisée comme G. R., elle n'a servi qu'à alléger le service d'Is-sur-Tille dans la mesure où le permettait l'avancement des travaux.

Villiers-le-Sec. — A Villiers-le-Sec, il était prévu un dépôt de munitions susceptible de se développer par phases successives pour desservir des magasins plus importants que ceux que nous possédions dans le Nord.

L'expérience avait montré le danger qui pouvait résulter d'une grosse accumulation de munitions et il avait été admis, malgré les inconvénients qui en devaient résulter pour la rapidité du service et pour l'exploitation, que les diverses catégories de munitions, grenades, artifices, obus, charges, seraient emmagasinées séparément.

Le dépôt de Villiers-le-Sec (Voir plan) comprend des faisceaux pour la réception, le triage et la formation, pour le garage des en-cas mobiles et des voies de desserte pour 13 hangars à munitions, 20 magasins de grenades, 3 pour artifices et 5 pour fusées.

L'ensemble correspond à 65 kilomètres de voie et 200 appareils, mais les travaux, commencés en janvier et exécutés par l'armée américaine, n'ont jamais été terminés, on n'a posé que 44 kilomètres de voie.

Un dépôt analogue devait être établi dans la région Langres—Chaumont, ce projet n'a pas eu de suite.

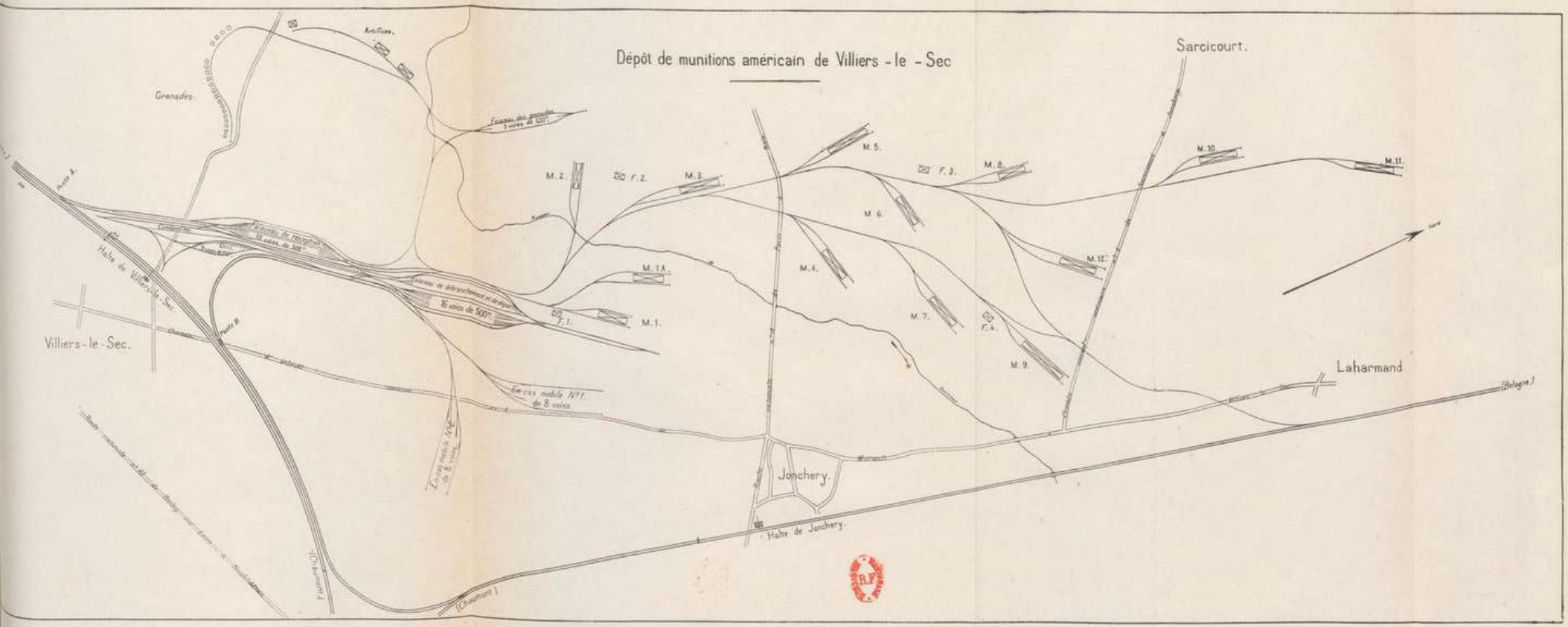
IV. — Un an après la déclaration de guerre des États-Unis

Pendant l'année qui s'est écoulée depuis la déclaration de guerre des État-Unis à l'Allemagne, les difficultés de l'organisation ont été telles que le concours des Américains a été peu efficace, une charge nouvelle et très lourde est venue s'ajouter pour les chemins de fer aux difficultés que l'on essayait de surmonter.

Bien des gens, doués de plus d'imagination que d'esprit pratique, ont cru que le génie créateur de nos nouveaux alliés allait enfanter des prodiges, il n'en a rien été car il ne s'agissait pas de créer en pays vierge avec des moyens puissants et presque illimités, mais de s'adapter sans à-coups à une situation et à un milieu existants avec des moyens qu'une guerre déjà longue avait considérablement réduits; la mentalité des Américains se prêtait mal à cette adaptation et des projets grandioses, qu'on leur prêtait gratuitement d'ailleurs, il n'est resté que ceux déjà importants que les ressources dont la France disposait encore ont permis de mener à bonne fin en tenant compte des légers apports venus de l'autre côté de l'Océan.

Les événements de guerre de la fin de mars 1918 rendent nécessaire une entrée en ligne plus rapide des éléments américains de façon à reprendre à la date fixée par le Commandement l'initiative des opérations.

Le premier programme pour l'intervention de nos alliés est donc considérablement élargi, on prévoit des effectifs


Dépôt de munitions américain de Villiers - le - Sec
Sarcicourt.
Grenades
Artifices.
Villiers-le-Sec.
Halte de Villiers-le-Sec.
Jonchery.
Halte de Jonchery.
Laharmand
(Chaumont)
(Belgique)
M. 1.
M. 1A.
M. 2.
M. 3.
M. 4.
M. 5.
M. 6.
M. 7.
M. 8.
M. 9.
M. 10.
M. 11.
M. 12.
F. 1.
F. 2.
F. 3.
F. 4.
16 voies de 500m.
Ex-cas mobile N°1 de 8 voies
Ex-cas mobile N°2 de 8 voies

pouvant s'élever en juillet 1919 à 5 millions d'hommes au lieu de 2 : c'est un apport moyen journalier de 10.000 à 12.000 hommes avec 75.000 tonnes de matériel ou approvisionnements au lieu des 20.000 du programme primitif; un tiers environ de ces 75.000 tonnes devant rester à proximité des ports.

Mais il s'agit surtout de posséder dès juillet 1918 des effectifs assez importants pour nous fournir dans les opérations militaires à entreprendre une supériorité numérique appréciable, aussi les instructions sont-elles données pour pousser activement l'arrivée des troupes au détriment des transports de matériel et ces troupes arriveront sans être précédées ou accompagnées de leur outillage de transport, de même que la France leur fournira leurs chevaux, leurs canons et leurs munitions.

Dans ces conditions les lignes de transport américaines auxquelles s'ajoute une ligne venant de Marseille et qui entraient sur le réseau de l'Est à Is-sur-Tille ne peuvent plus donner un débit suffisant, on prévoit donc 23.000 tonnes par Is-sur-Tille et 17.000 sur Troyes par Châtillon-sur-Seine et Saint-Florentin, sans compter les entrées par Montereau.-

Pour ce programme d'ensemble il est admis qu'en septembre 1918 les Américains devront avoir importé :

1.700 locomotives;
26.000 wagons de 30 tonnes;
2.500 voitures pour blessés et permissionnaires;
22.000 agents techniques de tous services.

Ces chiffres devaient être doublés en mai 1919. Les travaux prévus demanderont :

1.700 kilomètres de voie;
5.100 appareils;
32.000 travailleurs.

L'échelonnement d'arrivée en France n'est prévu qu'à

partir de septembre 1918, à raison de 300 kilomètres de voie et 850 appareils par mois.

En réalité, les tonnages mensuels évacués par voie ferrée à partir des ports s'élèvent de 125.000 à 225.000 tonnes de mai à septembre 1918, pour dépasser 400.000 en octobre et rester dans les environs de 350.000 pour les trois mois suivants : les effectifs à transporter à leur arrivée, qui atteignent seulement 100.000 hommes en juin, dépassent 300.000 en septembre et 250.000 en octobre, à la fin de la guerre les contingents américains présents en France représentent un total de 2.100.000 hommes.

Mais à cette date, il n'y a en service que 1.005 machines au lieu de 1.700, 14.154 wagons au lieu de 26.000, 30.410 agents au lieu de 52.000; il a bien été convenu, le 10 août, que les locomotives arriveraient à raison de 268 par mois et les wagons à raison de 7.550, mais pour septembre et octobre on ne trouve qu'une augmentation de 258 machines au lieu de 536 et de 5.164 wagons au lieu de 15.100; dans leur ensemble les Américains n'ont pas dépassé 60 % des ressources qui leur étaient nécessaires et encore cette proportion n'a-t-elle été atteinte qu'à la fin de la guerre.

Il est indiscutable que cette situation est en grande partie la conséquence des événements de guerre et des instructions du Commandement, elle n'en a pas moins pesé très lourdement sur les réseaux français.

Le réseau de l'Est subit comme les autres réseaux les conséquences de cette disproportion entre les besoins et les moyens, néanmoins la répercussion en est pour lui un peu moins sensible à cause même de la nature de son exploitation dans la zone des armées; par contre, les principes de cette exploitation ne sont pas suffisamment respectés par les Américains pour qu'il n'en résulte pas des inconvénients qui, ayant été considérablement réduits à l'intérieur, continuent à persister sur le réseau des armées.

A l'intérieur, les trains complets américains comprennent en juillet 1918, 81 % du chiffre total des envois alors

qu'en avril on n'atteignait que 19 %; sur le réseau de l'Est, on ne dépasse jamais 50 % à l'entrée et 25 % à l'expédition sur le front.

En outre, si dans l'ensemble les Américains ont importé 60 % des ressources qui leur étaient nécessaires, le réseau de l'Est est moins bien doté: de septembre 1918 à septembre 1919 on relève 6.138 trains américains remorqués par des machines Est contre 8.714 remorqués par machines américaines; mais ces résultats sont la conséquence des apports qui ont suivi l'armistice et ils ne tiennent pas compte des nombreuses expéditions faites en dehors des trains complets.

V. — Exploitation américaine

Dans la zone des armées l'exploitation américaine est caractérisée nettement par l'exploitation et par le trafic de la gare d'Is-sur-Tille.

En avril 1918, l'organisation de la G. R. est complète, mais les attributions du régulateur américain ne s'étendent pas au delà de la gare, le service des transports restant sous l'autorité du quartier général de Chaumont.

Les services américains d'Is-sur-Tille travaillent isolément sans liaison d'ensemble et avec un luxe de moyens qui, employés sans discernement, compliquent les mouvements, les font trop nombreux et diminuent le rendement ou provoquent l'encombrement.

Les hangars contiennent environ vingt jours d'approvisionnements pour 1 million d'hommes, l'effectif à la G. R. est de 6.500 hommes.

Il est passé dans le mois 40.000 hommes, on a reçu 6.233 wagons, tous les trains contenant au moins un wagon français étant au préalable triés à la gare française; au départ il est formé un train tous les deux jours, tous les

autres envois se font par les trains français. On compte deux cinquièmes seulement des wagons reçus par trains complets, au départ les trois quarts sont acheminés isolément. Bien que le nombre des wagons reçus ne soit que de 200 par jour il y a 900 wagons sur les voies, c'est la conséquence d'une main-d'œuvre insuffisante pour les déchargements.

Tout le monde est d'accord pour que l'ensemble des gares américaine et française travaille aux besoins communs sous une direction unique française; le Commandement américain ne veut dans la nouvelle gare que des Américains, il estime qu'il possède des agents qualifiés en nombre suffisant et que son concours sera plus efficace, on admet cette façon de voir à titre d'essai; mais chaque organe américain doit être doublé d'un dirigeant français, le réseau de l'Est est obligé de fournir du personnel : la différence des langues ne facilite pas l'entente et les Américains ont malgré leurs prévisions peu de praticiens, les cadres étant le plus souvent constitués par des agents de bureau ou des membres des conseils d'administration des compagnies; cette organisation, qui ne peut répondre qu'à un trafic peu intense, est vouée à l'échec dans le cas d'opérations imposant des à-coups et demandant des solutions rapides.

Le mouvement des wagons reçus dans le mois de mai est passé à 9.710, avec amélioration dans l'acheminement.

En juin le mouvement s'accentue, il s'élève à 11.685, mais l'exploitation ne s'est pas améliorée car on ne reçoit que la moitié des wagons par trains complets et les renforts non annoncés doivent séjourner dans la gare très longtemps avant qu'on puisse connaître leur destination.

Les Américains sont surtout gênés par l'importance considérable de leurs installations où ils ne font cependant qu'un travail simple, le travail le plus compliqué étant fait par la gare française qui a ainsi un rendement trois

fois supérieur avec des moyens trois fois moindres comme développement des voies, et avec des moyens de traction inférieurs des quatre cinquièmes.

Il n'y a chez les Américains aucune coordination, chaque service fait ses manœuvres quand il lui plaît et comme il lui plaît, c'est sur les voies un passage incessant de machines remorquant le plus souvent un seul wagon; le nombre des wagons en stationnement s'est élevé à 1.400, il ne semble pas que l'essai tenté pour l'organisation de l'exploitation doive donner satisfaction, les Américains désirent néanmoins le continuer encore.

En juillet, bien que les mouvements aient peu d'importance, les résultats sont loin d'être favorables, et l'essai entrepris, entravé au surplus par des résistances locales, conduit à une situation nettement mauvaise.

Le nombre des wagons reçus s'est élevé à 15.295, on n'a plus au départ qu'un cinquième des envois par trains complets, la gare française a à certains jours plus de 3.000 wagons à trier : une nouvelle conférence essaie de réaliser une collaboration plus intime, mais on perd de vue la conception de la gare urique et les Américains se refusent toujours à admettre des trains français sur leurs faisceaux, tandis que la gare française travaille pour eux au delà de ses capacités normales.

Chaque service continue à agir isolément, régulatrice, exploitation des faisceaux, ravitaillement, artillerie, etc., on ne sait jamais à qui s'adresser pour obtenir la solution d'une question, c'est une infinité de compartiments où le personnel souvent renouvelé n'a que des attributions extrêmement limitées sans aucune directive générale : on rencontre là le même défaut que dans les états-majors des armées américaines où l'on trouve exactement dix fois plus d'officiers que dans les états-majors français correspondants; pour ce service les Américains ont déjà 16.000 hommes à Is-sur-Tille.

Au mois d'août enfin, c'est l'encombrement et la cristallisation prévus; le nombre des wagons reçus a atteint le chiffre de 20.847 dont la moitié à peine en trains complets; le reste, soit plus de 10.000, étant trié par la gare française, alors qu'au départ sur 19.372 wagons on n'en compte que un quinzième partis par trains complets; il y a sur les voies plus de 3.000 wagons paralysant les manœuvres et le 23 août il n'est plus possible d'expédier aucun train vers le front; il y a 700.000 hommes à faire vivre, répartis en 22 divisions et desservis par 223 gares destinataires réparties de Bar-sur-Aube à Belfort et en arrière jusqu'au réseau P.-L.-M.; dans de pareilles conditions le service d'une G. R. est absolument impossible.

De l'intérieur arrivent toujours les envois que le régulateur américain ne peut ni arrêter ni régler et qu'il ne connaît qu'imparfaitement; contrairement à nos méthodes, c'est l'arrière qui se dégage sur l'avant.

Cette situation jette un trouble profond sur l'exploitation de tout le réseau et la G. R. de Saint-Dizier est mise à contribution pour le ravitaillement d'une partie des contingents alliés : en même temps, devant l'évidence des faits, des mesures sont prises pour augmenter l'étendue des attributions du régulateur américain en dehors de la gare sur la zone extérieure et dans la gare même sur tous les services; en outre notre aide est sollicitée, non plus seulement sous forme de conseils, mais sous forme de direction avec engagement d'exécuter strictement nos instructions pour le dégagement du chantier, le temps et l'expérience ont fait leur œuvre et les Américains sont conduits à constater qu'ils ne peuvent pas agir isolément.

Il se produit là ce qui se produira plus tard lorsque, dans l'armée américaine de l'Argonne, on verra les combattants arrêtés devant Montfaucon parce que les services de l'arrière n'ont pu conduire à la ligne de bataille les ravitaillements en vivres et en munitions; sur les routes encombrées ce seront des convois sans fin de voitures de toute

espèce ne pouvant ni avancer ni reculer, et pour continuer l'action il faudra se résoudre à relever les hommes au combat, exténués et privés de tout, par d'autres hommes venus directement de l'arrière et porteurs de quelques réserves.

Des services aussi complexes ne s'improvisent pas, les Français les ont étudiés avant la guerre, ils les ont mis au point par quatre ans d'opérations poursuivies dans les conditions les plus diverses de temps et de lieu, ils y sont arrivés à une maîtrise que malgré leur enthousiasme des esprits nouveaux, si intelligents soient-ils, ne pouvaient acquérir dès le premier jour; il y a eu là une erreur psychologique mêlée d'un peu d'orgueil ou d'individualisme exagéré dont tout le monde a souffert.

La situation deviendra meilleure à partir du milieu de septembre et bien que les effectifs s'élèvent à 900.000 hommes, leur groupement permet de diminuer notablement le nombre des points de destination; le 8 septembre, il y a encore 3.932 wagons dans la gare américaine et 1.521 dans la gare française, dont 400 environ pour les Américains; le 30 septembre, ces chiffres sont descendus à 1.819 et 933.

Les effectifs américains à Is-sur-Tille s'élèvent à 18.000 hommes, mais il y a un fort contingent de nègres et il semble par ailleurs que l'Américain répugne d'une façon générale au travail manuel, le rendement n'est pas en rapport avec ces effectifs.

En résumé, l'erreur première paraît être d'avoir voulu faire d'Is-sur-Tille à la fois une régulatrice, une station-magasin et un entrepôt, alors que ce point est particulièrement difficile au transit de deux réseaux; la destination et la façon de travailler de trois organes de ce genre différaient sensiblement de l'un à l'autre, il était imprudent de les superposer en un même lieu, surtout avec un personnel inexpérimenté.

VI. — Le concours américain

Personnel et traction. — Le sens dans lequel doit se manifester le concours américain est difficile à déterminer en présence de la volonté bien arrêtée de nos alliés d'éviter tout mélange de leur personnel avec le nôtre; cette idée a conduit à l'expérience regrettable d'Is-sur-Tille où on a tiré un mauvais parti des ressources offertes.

Dès le mois d'avril 1918 la conception primitive pour l'emploi sur le front des unités alliées s'est modifiée, on admet, tout au moins momentanément, l'amalgame de ces unités avec les nôtres et non plus leur localisation sur une région plus ou moins étendue du front, il faut donc renoncer à faire desservir les contingents ainsi disséminés par des organes de l'arrière purement américains et par des trains également américains, on ne peut concevoir en particulier la superposition sur tout le réseau d'un service de traction américain superposé au service de traction français, ces deux services restant distincts l'un de l'autre.

Nous pensons donc que le concours des alliés doit être localisé sur des lignes où ils auront autant que possible leurs installations propres, où ils resteront quelle que soit la situation de leurs unités combattantes, où ils travailleront aussi bien pour leurs propres transports que pour les nôtres, de même que nous assurons les leurs sur les autres lignes; c'est la solution adoptée dans la Meuse pour le 13e régiment, elle a donné toute satisfaction; dans cet ordre d'idées on peut envisager l'aide américaine groupée sur certaines lignes de la Champagne ou de l'Aisne.

Néanmoins pour la traction où nous sommes le plus gênés, il est possible de faire assurer par nos alliés la remorque des trains sur certaines lignes où on créerait pour eux des installations; comme d'après le programme prévu il faut admettre que l'importance des transports alliés s'élèvera progressivement jusqu'à 50.000 ou 55.000

kilomètres par jour, les Américains pourraient assurer la traction d'un nombre de trains correspondant à ce chiffre en prenant d'abord la moitié du service entre Is-sur-Tille et Chalindrey, puis successivement la totalité des entrées par Châtillon, Montereau et Saint-Florentin.

Ces projets se heurtent à la décision des Américains de n'employer tous leurs agents que dans une zone unique et jusqu'en octobre 1918 il n'est donné aucun renfort; à ce moment on prévoit l'arrivée d'un certain nombre de bataillons d'exploitation et de machines, comme une armée américaine opère en Woëvre et une autre en Argonne, les Américains travailleront sur les parcours Is-sur-Tille—Toul, Saint-Dizier—Verdun et Is-sur-Tille—Saint-Dizier pour les échanges entre les deux G. R.

Un bataillon arrivé le 28 octobre prend l'exploitation des lignes militaires de la Woëvre, mais les Américains se préoccupent de la solution à adopter en cas d'avance, car ils désirent rester toujours en contact avec leurs unités de bataille; il paraît difficile de les déplacer au fur et à mesure que le front avancera, cependant comme leurs effectifs s'accroissent rapidement il sera vraisemblablement possible d'étendre leur zone d'action suivant les événements de façon à n'avoir jamais d'autre élément entre leur service des chemins de fer et leurs troupes.

Au moment de l'armistice le concours américain se présente dans les conditions suivantes :

Les installations de Liffol-le-Grand et de Villiers-le-Sec sont exploitées exclusivement par les Américains, celles d'Is-sur-Tille sont également exploitées par eux mais dans des conditions telles qu'elles absorbent encore un nombre assez important d'agents de l'Est.

Les lignes de la Meuse, avec quelques prolongements vers Verdun, sont exploitées par le 13e régiment depuis longtemps déjà et dans de bonnes conditions, des extensions sont prévues; les Américains viennent de s'installer sur les lignes de la Woëvre, les effectifs qui y sont consa-

crés étant trop importants, on prévoit que les disponibilités serviront à étendre l'action du 13e régiment vers le nord en Argonne.

Un bataillon nouveau d'exploitation de 800 hommes est attendu, il sera au préalable mis à l'instruction. On attend également un bataillon de poseurs de même effectif pour l'entretien des lignes de la Woëvre ou de la Meuse et éventuellement pour quelques travaux dans la région de Neufchâteau.

Pour la traction, on commence à envoyer des machines, l'effectif total pour ce service, en prévision du trafic définitif à envisager de 55.000 tonnes journalières, devant atteindre progressivement les chiffres de 750 machines et 3.750 hommes; les mécaniciens et chauffeurs sont instruits en divers centres par des agents de l'Est, les machines sont mises en service sur des lignes déterminées; en outre 200 ouvriers pour les réparations de locomotives ont été répartis dans divers dépôts.

Dans les premiers mois qui suivent l'armistice, les Américains apportent une aide intéressante en exploitant en particulier les lignes de Lérouville à Sedan et de Verdun à Conflans ainsi que tout le bassin de Briey, ils coopèrent aux travaux de remise en état provisoire des lignes de Lérouville à Sedan et de Pagny-sur-Moselle à Longuyon.

Malgré que le concours américain se soit légèrement accru après l'armistice, il reste encore au-dessous des besoins correspondant aux transports propres à nos alliés; le parcours des trains américains s'élève à 13.000 kilomètres environ par jour; en comprenant le parcours des trains complets et celui des wagons isolés supposés groupés en trains, la traction américaine ne correspond qu'à 3.800 kilomètres; l'insuffisance ressort donc à 120 locomotives à raison de 80 kilomètres par machine et par jour et ce déficit s'accentue du fait que le nombre des machines affectées au service de route sur les lignes non exploitées par les Américains va en diminuant.

En dehors de cette insuffisance numérique, il faut observer qu'après l'armistice le personnel américain, sentant peut-être peser sur lui une discipline moins rigoureuse, crée des incidents sans nombre : ce sont des irrégularités journalières dans l'observation des règlements, les signaux ne sont pas respectés, les personnels de traction et de conduite abandonnent des trains en pleine voie ou disparaissent à un arrêt dans une gare, interrompant toute circulation jusqu'à ce qu'on ait pu faire venir des agents français; ce sont des insultes ou des voies de fait à l'égard des pilotes de l'Est montés sur les machines et, malgré les instructions ou les brochures écrites en français et en anglais et répandues à profusion, ces documents restent lettre morte, les agents de l'Est devant une responsabilité qu'ils ne peuvent assumer refusent de monter sur les machines américaines; nos alliés ne manquent pas d'ailleurs de se plaindre amèrement du retard de leurs trains.

Sur les lignes exploitées par les Américains, ce sont des vols et des pillages journaliers, dans certaines gares, comme à Longuyon, ce sont même des actions à main armée et les nuits sont nombreuses où la fusillade se fait entendre; la police américaine intervient énergiquement, mais elle est impuissante à opérer partout où sa surveillance serait nécessaire.

Les factionnaires eux-mêmes gênent le travail des agents de l'Est par une observation mal comprise de leurs consignes, en interdisant en certains points la circulation sur les voies, en empêchant ailleurs de toucher à des dépôts qui sont la propriété de la Compagnie.

Les militaires américains prennent d'assaut les trains de voyageurs et voyagent le plus souvent sans billet et toujours en 1re classe; les autorités américaines qui se rendent bien compte de la gêne qui résulte pour notre service de cet état de choses donnent des instructions avec une bonne volonté évidente, mais il leur est difficile de se faire obéir et ce sont toujours des pertes de temps.

Travaux. — Indépendamment des travaux relatifs aux grandes installations, d'autres organisations moins importantes sont créées pour des centres hospitaliers, pour l'aviation, pour des exploitations forestières.

Au moment de l'avance des armées alliées, à partir du milieu d'octobre, les Américains se préoccupent d'établir des lignes susceptibles de suivre la progression de leurs troupes, le Service du génie de leurs armées a déjà entrepris en Argonne et en Woëvre deux travaux répondant à cet ordre d'idées.

Il a construit une ligne d'Aubréville à Apremont, mais sans attendre aucune étude ni aucun renseignement et pour aller plus vite, il a établi une voie comportant de fortes déclivités de 20 millimètres par mètre et complètement inexploitable; les Américains ont manifesté le désir de faire assurer les mouvements sur cette ligne par la Compagnie de l'Est qui s'y est refusée, leur service des transports reconnaît ensuite la nécessité de refaire les travaux suivant un autre tracé pour lequel les déclivités ne dépassent pas 10 millimètres.

En Woëvre les Allemands ont établi une voie normale de Chambley à Vigneulles prolongée à travers les Hauts de Meuse jusqu'à Saint-Mihiel par une voie de 0^m60, les Américains pour atteindre Vigneulles décident d'utiliser la plate-forme de la ligne des Chemins de fer économiques de Commercy à Verdun; ils transforment donc la voie de 1 mètre en une voie à écartement normal, mais ils ne peuvent changer les ouvrages d'art, il en résulte que là encore l'exploitation est impossible, on ne peut passer que par wagons isolés; le Service des transports américains reconnaissant l'erreur décide de remettre la ligne à voie de 1 mètre et de construire une liaison avec le réseau de la Woëvre; l'affectation à ce travail de 3.000 hommes permettrait de le terminer en quarante jours, ce projet est abandonné au moment de l'armistice.

Ces hésitations ou ces erreurs proviennent d'une dualité

de direction dans le service des chemins de fer; les travaux ou installations de l'arrière sont du ressort du Service des transports, tandis que dans la zone de l'avant c'est le Service du génie des armées qui intervient; cette situation se modifie heureusement quand le Service des transports est chargé de tout l'ensemble sans exception.

VII. — Démobilisation

La démobilisation des armées américaines commence dès le mois de novembre 1918 et se poursuit jusqu'au mois d'août 1919; elle exige sur tout le territoire la mise en marche de plus de 2.000 trains, avec maximum de 400 trains au mois de mai.

Les trains composés pour la presque totalité de matériel américain sont acheminés par les lignes de communication américaines malgré les allongements de parcours qui en résultent, mais on arrive à plus de régularité dans l'exécution et on obtient ainsi de nos alliés une aide plus efficace, notamment au point de vue de la traction.

VIII. — Conclusion

Le problème à résoudre pour assurer efficacement le concours des Américains ne se présente pas sur le réseau de l'Est comme sur les réseaux de l'intérieur.

Une des caractéristiques de l'exploitation est l'irrégularité, il est donc nécessaire d'avoir un système assez simple et assez souple pour faire face à tout moment à l'imprévu, quelle que puisse être son importance, tout en utilisant au maximum le rendement du personnel et du matériel.

L'exploitation américaine ne peut être envisagée que sur une ligne qui lui serait réservée intégralement, ou sur un ensemble de lignes constituant comme un réseau de

section de chemins de fer de campagne, ou par superposition des services américains et des services français, mais aucune de ces trois solutions ne peut donner à elle seule complète satisfaction; l'exploitation d'une ligne doit tenir compte de l'exploitation commerciale que des étrangers ne peuvent assurer, l'exploitation d'un réseau qui devra être outillé pour ses besoins maxima ne permettra pas d'obtenir en tout temps du personnel et du matériel le rendement le meilleur, la superposition des services est à rejeter quand ce ne serait qu'en raison de la différence des langues et des méthodes.

La meilleure solution à adopter semble donc devoir tenir compte à la fois de ces trois ordres d'idées et il apparaît la possibilité de confier aux Américains un réseau formé principalement de lignes militaires ne comportant qu'une exploitation commerciale réduite susceptible de s'étendre pour absorber ultérieurement les disponibilités; quant à la superposition des services elle sera nécessaire pour la traction en particulier, mais on la localisera sur des lignes déterminées où des installations appropriées auront été créées.

Ces bases n'ont été admises que tardivement par nos alliés qui auraient préféré rester toujours en contact avec leurs troupes et n'assurer que les transports relatifs à leur propre ravitaillement ou à leurs évacuations; l'application pratique de cette idée était impossible à réaliser, soit du fait de la dissémination des unités ou des installations, soit par suite de la nécessité de conserver la possibilité d'augmenter ou de restreindre le trafic d'une ligne quelconque suivant les événements de guerre.

Les méthodes adoptées par les Américains étaient d'ailleurs trop différentes des nôtres pour qu'il n'y ait pas eu un danger certain à rompre l'homogénéité de l'ensemble du réseau; l'organisation américaine ne s'est rapprochée de la nôtre qu'à la fin de la guerre, après quelques expériences malheureuses où les faits ont démontré que de

longs mois de guerre nous avaient rompus à un service que nous avions eu le temps de mettre au point et pour lequel nos alliés n'avaient que les illusions des nouveaux venus; ces essais nous ont coûté des efforts supplémentaires, car ce sont les Français qui, là comme ailleurs, ont rétabli les situations compromises, ils ont cependant été profitables.

Vers le milieu de l'année 1918 un des chefs les plus éminents du Service des chemins de fer américain demanda au commissaire militaire du réseau à visiter certaines installations françaises pour se rendre compte du travail produit; à son retour après une tournée de quelques jours il témoigna très hautement sa satisfaction et termina la conversation en disant : « Il faut bien vous avouer que nous sommes arrivés avec l'idée de révolutionner les chemins de fer français, mais je constate après ce que nous avons vu déjà et après ce que je viens de voir, que le mieux pour nous est de faire comme vous », et comme le commissaire militaire le remerciait de ces paroles et ajoutait que, à sa connaissance, depuis le début de la guerre les troupes n'avaient jamais manqué de ravitaillement du fait du chemin de fer, il ajouta : « Nous serons fiers quand nous pourrons en dire autant. »

Ces paroles, qui sont tout à l'éloge de celui qui les a prononcées, sont un témoignage précis de la valeur de nos méthodes; les Américains s'en sont rendu compte lentement, ils ont dû surtout en convaincre tout leur personnel subalterne, c'était là la tâche la plus difficile; ce personnel subalterne était malheureusement peu qualifié, les chefs l'avouaient eux-mêmes, ils s'en faisaient difficilement obéir.

Il avait été nécessaire de laisser sur le territoire national les vrais agents de chemin de fer qui devaient continuer à assurer en Amérique un trafic devenu très intense, ceux que l'on envoyait en France n'avaient qu'une instruction des plus rudimentaires; exception cependant devait être

faite pour les premiers régiments arrivés, tels que le 13e, qui comprenaient d'excellents éléments et qui assurèrent très vite un excellent service.

L'aide apportée par les Américains au réseau de l'Est a été faible pendant la guerre, elle ne devait s'amplifier qu'après le mois d'octobre 1918; on avait dû d'abord soulager les réseaux de l'intérieur qui se trouvaient dans une situation plus précaire, mais on peut estimer qu'avec une collaboration devenue plus intime, avec des méthodes devenues plus semblables, les Américains auraient pu dans une certaine mesure intervenir utilement pour permettre au réseau de l'Est de faire face aux charges qui devaient lui incomber encore si l'armistice n'était pas intervenu.

LIVRE V

LES OPÉRATIONS DE GUERRE

CHAPITRE I

Les actions offensives.

I. — Observations générales.

Les actions offensives engagées pendant la guerre ont été de deux natures différentes : les unes ont fait partie d'un ensemble, la bataille, où se succèdent dans le temps sans préparation préalable à longue échéance les actions offensives et les actions défensives, en même temps que ces mêmes actions peuvent avoir lieu simultanément dans l'espace en diverses parties de la ligne de bataille; ces actions offensives sont ainsi fonction d'une action générale qui sera étudiée plus loin.

En dehors des deux périodes du début et de la fin de la guerre la fixité du front a conduit à une véritable guerre de position où des actions offensives d'un ordre spécial se sont développées; les unes avaient pour but de conquérir des positions propres à améliorer des situations locales, soit parce qu'elles nous permettaient d'agir plus efficacement sur les lignes ennemies, soit parce qu'elles devaient nous donner la possession de zones d'où l'ennemi pouvait gêner nos entreprises; les autres, à plus grande envergure, avaient un but stratégique, elles étaient destinées à rompre le front allemand et à amener la décision

finale en obligeant l'ennemi à la retraite par la violence du choc et par la désorganisation de ses forces.

Ces actions offensives locales ou étendues résultent de l'initiative seule d'un des partis, il ne sera question que des offensives en vue de la rupture du front, les offensives locales ne demandant la mise en œuvre que de moyens beaucoup plus restreints et n'exigeant du chemin de fer qu'un effort auquel il peut facilement faire face.

Les conditions d'une offensive de rupture. — Les conditions d'une offensive de rupture résultent d'un plan basé sur des considérations militaires proprement dites, facilité d'emploi des troupes et du matériel en vue d'obtenir la supériorité des moyens, choix d'une région d'attaque où l'ennemi sera assailli du fort au faible, et où le développement de l'action en cas de succès sera de nature à donner des résultats stratégiques décisifs.

La fixité du front s'est établie depuis un temps assez long pour que l'ennemi ait accumulé à peu près partout des organisations passives et puissantes qu'il faudra tout d'abord réduire, soit en les détruisant, soit en annihilant leur défense, ce qui implique à la fois la nécessité d'accumuler les moyens de destruction et la nécessité d'agir par surprise pour que l'ennemi ne puisse en temps opportun opposer à l'assaillant des effectifs suffisants.

Les autres considérations qui interviennent dans l'établissement du plan dérivent de ces considérations militaires et, en particulier pour le chemin de fer, elles doivent envisager les possibilités de transport du matériel et des troupes ainsi que des approvisionnements, soit pour la mise en place des moyens, soit pour le développement de l'opération, en même temps que l'organisation des transports doit tenir compte de la nécessité de réaliser la surprise.

Le plan doit encore être basé subsidiairement sur les facilités de transport par voie ferrée dont dispose l'ennemi

pour s'opposer à l'attaque en amenant rapidement ses renforts en troupes et en matériel, et sur les possibilités que l'on a d'atteindre des points vitaux de ses lignes de communication afin de hâter efficacement sa désorganisation et sa retraite; il ne sera pas question ici du réseau de voies ferrées ennemi, il suffit d'indiquer l'influence de ce facteur de résistance.

On peut dire tout de suite que des trois ordres d'idées qui intéressent le chemin de fer, mise en place, exploitation du succès, surprise, les deux premiers seuls ont été envisagés; il a paru que l'énormité des moyens à mettre en œuvre imposait des mesures et des délais qui excluaient l'idée de surprise et on a essayé seulement de rechercher le secret, comme s'il était possible de cacher de façon suffisante pendant des mois des préparatifs auxquels prenaient part de si nombreux exécutants de tout ordre et de tous services, ces préparatifs s'inscrivant au surplus le plus souvent sur le sol lui-même.

Les offensives de rupture qui se sont déroulées sur le réseau de l'Est sont l'offensive de Champagne en septembre 1915 et l'offensive de l'Aisne en avril 1917.

II. — L'offensive de Champagne en septembre 1915

Les conditions de l'offensive. — La situation générale respective des deux adversaires est telle que, la ligne de contact s'étendant sans discontinuité de la frontière d'un pays neutre jusqu'à la mer du Nord, il ne peut être question d'envisager, dès les premiers jours d'une bataille, une manœuvre préconçue susceptible de conduire à la décision; il faut au préalable obtenir une rupture d'équilibre que l'on exploitera ensuite au mieux des circonstances, et cette rupture d'équilibre ne peut être que le résultat d'une poussée destinée à rompre en un point la ligne de défense derrière laquelle s'abrite l'ennemi.

Certes on ne saurait oublier un des principes fondamentaux de la stratégie, attaquer partout et voir ensuite, mais toutes les actions locales ont montré la valeur des défenses accumulées devant nous, lignes de tranchées successives, boyaux, abris à l'épreuve, places d'armes qu'il faudra franchir d'abord et nettoyer avant de trouver le terrain libre où la manœuvre pourra enfin se développer.

Le premier acte est donc une action de guerre de siège où l'assiégé cherche à opérer une percée dans la ligne d'investissement; dans ces conditions les moyens dont il faut disposer, notamment en artillerie, doivent être assez puissants si l'on veut rendre possible la progression de l'infanterie qui seule conquiert le terrain, et ces moyens manquent encore pour entamer sur plusieurs points du vaste front des actions à peu près égales avec l'intention d'exploiter ultérieurement celle dont le développement paraîtra le plus favorable.

Depuis la bataille de la Marne les fabrications avaient été poussées activement, mais les exigences de la guerre sous sa forme nouvelle réclamaient des moyens d'une puissance insoupçonnée et il fallait en outre réparer les retards et les fautes de la politique d'avant-guerre qui, dans sa démagogie, n'avait pas permis une préparation correspondant même aux prévisions pourtant bien timides de cette époque; en juillet 1915 on avait cependant constitué des stocks importants de munitions, mis au point l'utilisation de tous les matériels d'artillerie dont nous pouvions disposer, construit même quelques nouveaux canons, surtout dans les gros calibres que l'opinion publique semblait réclamer, pensant à tort d'ailleurs qu'à leur absence seule était due l'insuffisance des résultats de notre victoire de 1914; ces stocks et ces matériels étaient néanmoins insuffisants pour nous permettre d'engager à la fois plusieurs actions importantes, et il fallait malgré tout avant un nouvel hiver tenter de terminer la guerre ou tout au moins de libérer une partie du territoire envahi.

En dernière analyse on avait décidé d'essayer une rupture du front sur une zone aussi large que possible, l'ennemi étant distrait de la région menacée et de l'importance de l'attaque principale soit par des actions d'artillerie nombreuses préalables, soit par des attaques locales de moindre envergure destinées surtout à retenir sur place le plus de forces adverses possibles; l'action principale devait se prononcer en Champagne, entre Reims et l'Argonne, tandis que deux actions secondaires devaient se poursuivre dans le Nord par les troupes françaises et par les troupes britanniques.

La région était heureusement choisie, elle n'offrait pour l'ennemi aucune défense naturelle importante venant s'ajouter aux organisations qu'il avait créées de toutes pièces et le terrain se prêtait bien à la mise en action de tous les moyens dont on pouvait disposer; en cas de succès un terrain ouvert était rapidement atteint qui permettrait le développement de manœuvres où les qualités du soldat français reprendraient toute leur valeur, et la direction de l'attaque était telle que, visant les lignes de communication des troupes allemandes du Nord, la bataille pouvait donner des résultats très importants; au point de vue du chemin de fer, on pouvait atteindre rapidement la ligne de Bazancourt à Challerange dont l'ennemi faisait une utilisation intensive et ultérieurement le nœud particulièrement sensible d'Amagne—Lucquy.

Un pareil ensemble devait être complètement et minutieusement préparé et en même temps que les troupes recevaient l'instruction militaire nécessaire, on prenait les mesures voulues pour permettre l'entrée en action, la bataille et son développement éventuel; les principales de ces mesures visaient la mise en place et par conséquent le transport des moyens en personnel et en matériel, l'adaptation du chemin de fer au plan d'action était dès lors au premier rang des préoccupations.

L'offensive de Woëvre de mars-avril 1915 n'avait été

qu'une action locale et les procédés à mettre en œuvre en raison du but à atteindre visaient un tout autre ordre d'idées; au point de vue des transports, l'intensité du trafic avait été tellement au-dessous de celle que l'on escomptait que l'on n'avait pas jugé utile de profiter de cette petite leçon pour en tirer quelques enseignements; l'offensive de Champagne restait ainsi un tout premier début.

Pour l'entrée en action le chemin de fer devait amener aussi près que possible des lieux d'engagement les unités constituées et prendre ses dispositions pour leur ravitaillement en vivres et en matériel; il fallait en même temps assurer le transport de matériel du génie ou de voie de 0,60 pour l'organisation du terrain d'attaque.

Pour la bataille, il fallait prévoir l'arrivée rapide de renforts importants destinés à alimenter les combats ou à exploiter le succès, il en résultait la nécessité de dégager au maximum les lignes de tous autres transports et de diminuer par suite les envois de ravitaillement en constituant à l'avance des stocks, soit de denrées telles que foin et paille, soit de munitions; les évacuations de blessés devaient être prévues, ainsi que l'intervention de l'artillerie de gros calibre.

Pour le développement éventuel de l'action et en vue d'une avance à espérer on devait tenir compte des interruptions de voies ferrées devant lesquelles on se trouverait dans les régions réoccupées; pour y faire face on devait pousser, dès la période de préparation et le plus loin possible, des antennes destinées à servir d'amorces à des voies ferrées de pénétration, en même temps que de nouveaux dépôts de vivres serviraient à l'alimentation en attendant que le chemin de fer fût en mesure de suffire chaque jour aux besoins.

Tel était le programme devant lequel on se trouvait; pour sa réalisation, le réseau était déjà fortement outillé et cette considération était d'un poids considérable en faveur du succès de l'entreprise.

La zone des attaques (Voir carte), comprise entre les lignes de Saint-Hilaire à Sept-Saulx et de Sainte-Menehould à Vienne-la-Ville était en liaison avec l'intérieur par deux lignes, l'une par Châlons et Sommesous, l'autre par Revigny et Vitry-le-François, aboutissant à Troyes, centre important où fonctionnait une régulatrice qui avait déjà, malgré des conditions défavorables, prouvé sa puissance d'action; les relations de Troyes avec les réseaux de l'intérieur étaient faciles, notamment par Sens et Saint-Florentin.

Ces deux lignes d'accès étaient réunies par une rocade (ligne parallèle au front) de circulation à grand rendement, la ligne Paris—Nancy, possédant aux points de bifurcation intéressants de Châlons et de Revigny des installations déjà importantes; cette rocade était d'ailleurs doublée par une autre constituée par la ligne Sommesous—Vitry—Revigny (il y a quatre voies entre Vitry et Revigny).

Plus près du front courait une ligne de desserte entre Saint-Hilaire et Sainte-Menehould, ligne que l'on avait déjà équipée pour une circulation intense par l'établissement du block-system et pour des ravitaillements importants par la construction de nombreux chantiers.

En outre il était facile d'envisager une extension de l'effort à produire si les circonstances devenaient favorables, car on pouvait faire appel aux ressources voisines : à l'ouest une ligne d'accès éventuelle par Romilly, Fère-Champenoise, Oiry, à l'est une autre ligne d'accès par Châtillon, Bricon et Saint-Dizier, et toutes les installations de la G. R. d'Is-sur-Tille dont la zone d'action s'étendait jusqu'à Bar-le-Duc et Revigny, permettaient une aide efficace et une liaison nouvelle à bon rendement avec le P.-L.-M.; dans la région arrière du réseau de l'Est la ligne Romilly—Troyes—Chalindrey constituait une rocade très bien outillée; la disposition même de cet ensemble en un éventail se resserrant vers le front était favorable aux mouvements.

La préparation. — Les installations ne répondaient cependant pas entièrement aux besoins prévus et il était nécessaire soit d'en créer de nouvelles, soit d'améliorer certaines de celles existantes; un grand programme de travaux fut dès lors entrepris et fut exécuté entre le milieu de juillet et la fin de septembre.

Il n'est besoin de rien pour améliorer la circulation proprement dite, on envisage seulement dans une étude qui n'aura d'ailleurs pas de suite le resserrement du block-system entre Revigny et Sainte-Menehould pour obtenir un espacement des trains descendant à 10 minutes.

Pour les ravitaillements et les mouvements de troupes on construit de nouveaux chantiers entre Sainte-Hilaire et Sainte-Menehould notamment, mais on est conduit à doubler cette ligne, dénommée ligne 4, par une deuxième ligne légèrement en arrière qu'il faudra construire de toutes pièces; la ligne 4 est en effet sous le feu du canon ennemi à Suippes et on peut craindre des interruptions susceptibles d'entraver les transports; en outre si les effectifs engagés sont renforcés au cours de l'action il peut se faire que le débit de la ligne 4 soit insuffisant au point de vue des déchargements et il n'est pas possible de se reporter jusque sur la ligne Châlons—Revigny, trop éloignée et destinée surtout à la circulation.

La construction de la ligne 4 *bis* à voie unique est donc décidée entre Cuperly et Dommartin-la-Planchette, sur une longueur de 33 kilomètres; les travaux sont entrepris par les deux extrémités sur deux tronçons de Cuperly à Saint-Remy et de Dommartin à Auve, la jonction étant réalisée ensuite, de telle sorte que toute la ligne peut être mise en service le 20 septembre, quelques jours avant l'attaque; l'exploitation en est confiée aux sapeurs de chemin de fer.

Les installations de la ligne 4 *bis*, en plus des voies d'évitement, comprennent trois types de chantiers :

Des chantiers mixtes pour ravitaillements par voitures

et pour transbordement sur voie de 0,60 comprenant une plate-forme de 400 mètres desservie par deux voies dont l'une peut servir pour le transbordement;

Des chantiers réservés exclusivement au transbordement comprenant une voie longée par la voie de 0,60;

Des chantiers pour ravitaillement par voitures, comprenant une plate-forme desservie par une voie;

Tous ces chantiers ont en outre deux voies de garage pour évitement et attente.

Le réseau de 0,60 considérablement développé dessert les installations des divers services, permet la constitution de stocks avancés et facilitera les premiers transports en cas d'avance, malgré son faible rendement; c'est là une disposition très rationnelle.

Pour suivre les mouvements des troupes en cas de succès on pousse aussi loin que possible des embranchements de voie normale, à Mourmelon par prolongement d'une voie existante, à l'ouest de Suippes vers Dontrien par la vallée de la Suippe pour atteindre éventuellement la ligne Bazancourt—Challerange, à l'est de Suippes vers Les Hurlus, le matériel est approvisionné pour suivre rapidement les troupes; ces divers embranchements sont en attendant utilisés soit pour les ravitaillements, soit pour des positions de tir de l'artillerie sur voie ferrée, d'autres épis de tir sont greffés également sur la ligne 4.

Pour desservir cet ensemble les installations dépendant directement de la régulatrice de Troyes sont améliorées, le faisceau de La Chapelle-Saint-Luc est augmenté et des garages sont construits en arrière, notamment pour le rassemblement des trains sanitaires, en même temps qu'à Brienne s'amorce une gare importante pour le service seul des munitions.

L'artillerie lourde qui va pour la première fois entrer en action par éléments importants se voit attribuer, en dehors de ses épis de tir, des garages étendus soit en arrière à Sommesous et Mailly, soit à proximité du front à Saint-Hilaire.

Enfin aux Ormes et à Oiry des installations pour l'aviation et l'aéronautique.

Tout ce programme s'exécute dans les délais prévus, il présente un ensemble bien ordonné et bien compris où l'on remarque l'importance des travaux correspondant à l'artillerie lourde et l'on peut déjà se demander si cette importance est proportionnée aux résultats que l'on peut attendre de ces matériels; les intéressés disent naturellement oui, tout le reste de l'armée, et avec raison, dit non; les événements, à défaut de raisonnement préalable, prouveront surabondamment que ces derniers étaient dans le vrai.

Les transports de matériel ou de troupes pendant la préparation se poursuivent dans de bonnes conditions ainsi qu'il a été vu dans les chapitres relatifs aux ravitaillements et aux transports de troupes.

L'offensive. — Le 25 septembre l'offensive est lancée sur un front de 25 kilomètres s'étendant de la Suippe à la Dormoise; la marche en avant a été précédée par un bombardement intense de trois jours destiné à niveler ou à détruire les défenses ennemies; en même temps dans la région du Nord, vers Souchez, les troupes britanniques prononcent une attaque importante et nos actions d'artillerie se font plus puissantes sur un certain nombre de points.

Le premier jour nous avons progressé de 1 à 4 kilomètres et nous avons fait plus de 12.000 prisonniers, nous tendons vers Saint-Souplet et Somme-Py situés sur la ligne de Challerange que nous pouvons espérer prendre bientôt sous notre feu; mais les renforts ennemis arrivent rapidement, nos troupes voient leur progression ralentie par des défenses dont l'éloignement ou le défilement étaient tels qu'elles ont pu échapper à la destruction par le canon et la brèche, devenue moins large à mesure qu'on avance,

tend à se refermer; le 28 on est arrêté et il faut envisager une nouvelle préparation d'artillerie avant de reprendre le mouvement.

Une nouvelle attaque se produit le 7 octobre, elle ne peut qu'améliorer quelques positions, elle ne donne pas le résultat attendu, la percée n'a pu être faite.

L'ensemble de toutes les opérations, transports de troupes, ravitaillements, évacuations, a amené une circulation très intense dans la zone d'action de la G. R. de Troyes; le nombre de wagons à décharger journellement dans les très nombreuses gares destinataires, vivres, munitions, rondins, macadam, etc..., non compris les trains sanitaires et les trains de renfort, a varié entre 900 et 1.000 pendant les deux mois de septembre et d'octobre; il s'est élevé à 1.153 le 15 septembre et à 1.196 le 3 octobre, l'importance de la régularité et de la rapidité des déchargements portant sur des chiffres aussi élevés est donc considérable,

Quant à la circulation, les densités les plus fortes ont été atteintes sur les deux antennes terminus, les sections Châlons—Saint-Hilaire et Revigny—Sainte-Menehould; sur la première le nombre des trains circulant journellement sur les deux voies a été de 100 environ avec maxima le 26 septembre de 128 (63 sur voie I de Châlons à Saint-Hilaire, 65 sur voie II de Saint-Hilaire à Châlons), le 30 de 120, le 2 octobre de 124; le total du 20 septembre au 10 octobre inclus correspond à 1.845 trains (902 voie I, 942 voie II); sur la deuxième section une seule période chargée s'étend du 26 au 29 septembre inclus avec 125 trains par jour en moyenne et maximum le 28 de 140 par parts à peu près égales sur les deux voies; du 20 septembre au 10 octobre inclus on arrive à un total de 1.761 trains.

La journée la plus chargée dans l'ensemble est celle du 26 septembre où 250 trains au total ont circulé sur les deux antennes allant vers le front et sont tous passés par des services de la G. R.

Ces chiffres montrent l'importance des mouvements par voie ferrée nécessités par une grande opération et nous ne sommes qu'en 1915; aucun incident n'a troublé cette formidable machine et si les efforts ont été largement dépensés les résultats ont répondu à l'attente.

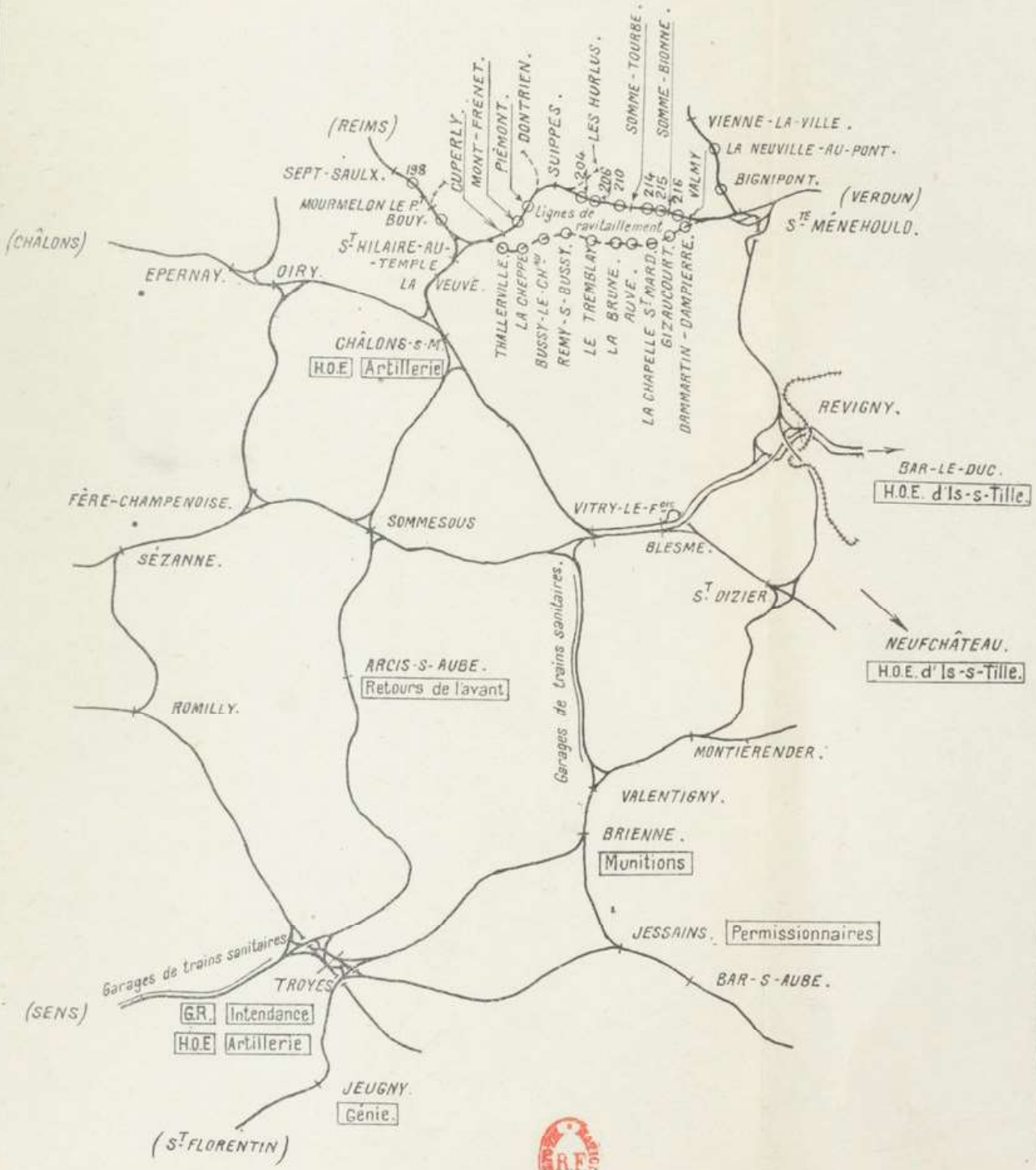
Conclusion

Dans son ensemble le plan de l'offensive de Champagne est harmonieusement conçu et adapté aux besoins, les installations qui nécessitent l'établissement de 87 kilomètres de voies ferrées sont judicieusement établies; avec l'organisation telle qu'elle était comprise, avec les errements antérieurs auxquels on ne pouvait se soustraire, on ne pouvait faire mieux; le principe des ravitaillements était à améliorer, l'organisation des évacuations peu ou pas fixée était à mettre au point, les mouvements de l'artillerie lourde par voie ferrée dont l'utilisation était déjà contestable dans son ampleur en proportion des résultats qu'on devait en attendre, étaient à réglementer et si possible à réduire.

Si le succès n'a pas répondu à nos espérances, c'est qu'on ne disposait pas encore de moyens matériels suffisants pour surmonter les obstacles que l'ennemi avait déjà accumulés; le front d'attaque, trop étroit, s'était rétréci quand on avait avancé et s'était refermé avant qu'on ait pu atteindre la zone libre; c'est aussi qu'on n'appliquait aucune idée de manœuvre, on excluait le bénéfice de la surprise.

L'exécution des transports s'était poursuivie dans de bonnes conditions malgré les imperfections d'une organisation que l'on mettait en œuvre pour la première fois, on était en droit de penser qu'une mise au point plus sévère ainsi que l'entrée en action de moyens plus puissants sur une ligne plus étendue et sur des régions différentes du front pourraient plus tard nous donner le succès attendu.

Carte des communications pour l'offensive de Champagne de Septembre 1915



Légende.

-------- Lignes militaires construites pour l'offensive.

○ Chantiers.

III. — L'offensive de l'Aisne en avril 1917

Situation générale. — L'année 1916 qui, par les opérations importantes de Verdun, avait commencé sous de fâcheux auspices, s'était montrée par la suite plus favorable aux forces de l'Entente.

Pendant que, sur le front oriental, s'affirmait le succès russe, nous avions, de concert avec les troupes britanniques, entamé et poursuivi dans de bonnes conditions notre offensive de la Somme; à Verdun même nous reprenions l'initiative des opérations et les derniers mois de l'année rétablissaient une situation qu'en février on avait pu croire compromise.

Du côté de la Russie pourtant comme du côté de la Roumanie, entrée récemment en guerre, l'ennemi s'était ressaisi et avait marqué des succès incontestables; l'année paraissait donc finir comme elle avait commencé en faveur des puissances centrales, mais les revers étaient loin de nous tandis que les succès nous intéressaient directement et au point de vue moral les seconds effaçaient les premiers.

Cette influence morale favorable était d'autant plus sensible que pendant les premiers mois de 1916 l'Allemagne avait développé un formidable effort qui nous paraissait être le maximum de ce qu'elle pourrait jamais entreprendre; nous avions tenu tête victorieusement, nous avions pu ensuite imposer à l'adversaire notre volonté en l'attaquant à notre heure et sur le terrain que nous avions choisi et, par une réaction que notre sensibilité de Français suffit à expliquer, une confiance peut-être exagérée dans une issue prochaine et favorable de la lutte avait succédé aux angoisses des premiers mois de Verdun.

Cette confiance paraissait au surplus confirmée par les événements diplomatiques : le 12 décembre l'Allemagne offrait d'entamer des pourparlers en vue des négociations de paix et l'histoire ne fournit pas d'exemples d'un vain-

queur proposant la paix, nous devions donc conclure que notre ennemi avait besoin de cette paix qu'il réclamait; comme il fallait motiver cette conclusion il semblait facile de discerner que l'Allemagne ne pouvait soutenir longtemps, en raison de ses pertes, l'effort fourni en 1916, que l'affaiblissement de ses alliés était tel qu'elle était seule à supporter tout le fardeau de la guerre, enfin que, sans être acculée à la famine, les privations étaient telles que la masse du peuple ne pouvait que désirer la fin des hostilités.

Sans discuter la valeur absolue de ces arguments, leur vraisemblance était suffisante pour nous confirmer dans cette atmosphère de confiance que la fin de 1916 avait ramenée et une note de février 1917 du G. Q. G. résumant la situation affirmait que les forces de l'Entente étaient en plein développement et dépassaient même de beaucoup celles de l'ennemi; cette note disait : « Ce travail est surtout destiné aux corps de troupe. Il a pour but de fournir aux officiers quelques renseignements sur la situation générale actuelle et de leur permettre de maintenir à un niveau élevé le moral de nos soldats au moment où s'ouvre, dans des conditions favorables pour l'Entente, la campagne de 1917. »

Tous les esprits et toutes les volontés étaient tendus vers l'effort que l'on espérait bien être le dernier.

L'expérience de la Somme. — La préparation morale étant ainsi poursuivie, il fallait songer à la préparation matérielle, il ne pouvait naturellement être question que d'opérations offensives; pour l'avant on s'inspirait des méthodes récemment adoptées à Verdun, méthodes que le succès avait couronnées, pour l'arrière on avait l'expérience de la Somme.

Dans ces opérations on retrouve avec plus de développement, la même disposition schématique que celle déjà rencontrée dans l'offensive de Champagne de 1915 avec un organe nouveau, la régulatrice de mouvement, chargé

de l'utilisation au mieux des circonstances des chantiers avancés, chargé aussi de la surveillance des déchargements et de la circulation sur les lignes du front.

Dans l'offensive de la Somme les travaux avaient été entrepris dès le mois de décembre 1915, l'attaque étant décidée pour les premiers jours de juillet 1916, on y avait consacré des effectifs importants qui n'avaient été quelque peu affaiblis que par les travaux des lignes nouvelles construites pour les opérations de Verdun; bien que certaines installations de détail ne fussent pas complètement terminées au moment de l'action on disposait de moyens puissants se complétant heureusement les uns les autres et permettant, en cas d'accident ou d'incident, d'assurer dans tous les cas les mouvements nécessaires par des itinéraires courts et sûrs; il avait été construit 230 kilomètres de voies normales.

En particulier les gares comprenaient des stockages importants de toute nature, artillerie, génie, macadam, vivres, elles étaient formées d'une série d'embranchements particuliers, chaque service maître chez lui déchargeant directement de la voie au dépôt.

Pendant la période de préparation des approvisionnements considérables avaient été apportés et au moment de l'attaque l'avance rapide de nos troupes avait créé en arrière une zone de calme où le chemin de fer avait pu travailler librement.

En résumé, pour l'offensive de la Somme, le réseau des communications était très fortement outillé, il pouvait répondre à toutes les exigences, tant au point de vue de la préparation qu'en ce qui concerne l'exécution; la période de l'année était d'ailleurs particulièrement favorable puisque les mouvements les plus importants s'exécutèrent pendant le printemps ou l'été.

Organisation générale des communications en vue d'une action offensive. — Résumant les enseignements des pé-

riodes précédentes, et en particulier de l'offensive de la Somme, la Direction de l'arrière au G. Q. G. fait paraître le 12 octobre 1916 une instruction sur l'organisation générale des communications en vue d'une action offensive; cette instruction détermine donc les bases à adopter pour la préparation et l'exécution de l'offensive de l'Aisne en projet; elle constitue un document extrêmement important d'autant plus qu'il est depuis le début de la guerre le premier de ce genre.

Les principes généraux exposent que l'agglomération considérable des troupes sur un espace relativement restreint et l'accroissement continu des ravitaillements de toute nature pour de grandes opérations offensives ont nécessité un développement parallèle de nos moyens de transport et de nos organes de ravitaillement.

Il y a lieu pour le Service du chemin de fer d'augmenter les moyens dont disposent les gares régulatrices, de créer éventuellement des régulatrices de mouvement, d'organiser des gares de ravitaillement comprenant à la fois des voies et des stockages; nous avons déjà vu ce qu'il fallait penser des régulatrices de mouvement et des gares de ravitaillement.

Après avoir posé les principes généraux de l'organisation l'Instruction précise les caractéristiques des divers moyens de transport; elle indique que les armées actuelles ne peuvent avoir leur puissance de combat alimentée que par la voie ferrée normale poussée jusqu'à la limite de la zone bombardée; seule la voie ferrée normale établie solidement avec faibles rampes comme une ligne permanente a le rendement nécessaire.

Le plan des communications en vue d'une action offensive est établi à plusieurs degrés :

La Direction de l'arrière au G. Q. G. étudie l'organisation d'ensemble et en ce qui concerne la zone de l'avant arrête le programme d'accord avec le groupe d'armées.

Les emplacements définitifs des gares et chantiers ainsi

que leur organisation générale sont déterminés sur le terrain par des représentants de l'armée et du Service des chemins de fer, mais il faut mentionner qu'on oublie l'intervention de la Commission de réseau au point de vue technique et c'est pourtant cet organisme qui aura la responsabilité de l'exécution.

L'Instruction traite ensuite la question des ravitaillements et indique la quotité des stocks à approvisionner à l'avance sur le front : sept jours de feu pour les munitions, deux à quatre jours de vivres pour les denrées encombrantes (farine, paille, etc...), quantités variables de matériel du génie.

Il est spécifié que des dépôts de deux jours de vivres seront constitués en certains points de déchargement, afin de rendre les heures de ravitaillement des convois indépendantes des heures d'arrivée des trains, mais ces dépôts n'existeront que sur les lignes à voie unique et on ne voit pas très bien pourquoi cette disposition n'est pas étendue aux lignes à double voie où pourtant l'indépendance du chemin de fer par rapport aux services militaires ne pourrait donner que d'excellents résultats.

Pour les évacuations on se conformera aux principes de l'Instruction du 25 avril 1916 dont il a été parlé précédemment; chaque armée établit un plan d'évacuation et un plan d'hospitalisation.

L'Instruction termine en insistant sur la liaison très intime qui doit exister entre les diverses autorités intéressées, les commissaires régulateurs en particulier devant être tenus très exactement au courant des intentions du Commandement; l'idéal à poursuivre est que « l'arrière devance les demandes de l'avant pour la satisfaction de tous les besoins ».

En résumé, cette Instruction contient d'excellents principes mais elle ne tient compte que des résultats d'une seule expérience, celle de la Somme, conduite dans des conditions favorables avec des moyens très puissants; elle n'envi-

sage pas à sa place exacte la nécessité d'organiser des ressources pour le chemin de fer en vue de la circulation en arrière de la zone du front, elle a un caractère trop théorique et ne tient suffisamment compte ni des difficultés de l'heure présente, ni des organisations déjà existantes; elle n'est pas sur certains points importants d'une application pratique et pour vouloir faire trop bien on peut être gêné; il est profondément regrettable qu'elle consacre les dispositions de l'Instruction de 1916 relative aux évacuations, le mieux est parfois l'ennemi du bien et il ne faut pas vouloir bâtir un système que l'insuffisance des ressources ne permet pas de mettre sur pied.

Organisation nouvelle des états-majors d'armée et de groupe d'armées. — Une organisation nouvelle des états-majors d'armée et de groupe d'armées est mise à l'essai au début de 1917; bien que d'ordre militaire, elle intéresse le Service des chemins de fer.

Jusqu'en 1917 les divers organes du Service des chemins de fer sont en rapport avec les D. E. S. (Direction des étapes et des services) attachées à chaque armée; c'est avec la D. E. S. en particulier que sont réglées les questions de ravitaillement et d'évacuation, les questions de transport de troupes seules ressortissant au 3e bureau de l'état-major de l'armée; le groupe d'armées n'a pas théoriquement à intervenir dans le Service des communications.

Le développement donné aux opérations augmentant l'importance des états-majors de groupes d'armées et la liaison devant être plus intime entre les services de l'arrière et le commandement, les D. E. S. sont supprimées et remplacées par des 4e bureaux créés dans les états-majors de groupes d'armées et dans les états-majors d'armée; il ne subsiste plus dans les groupes d'armées qu'une D. E. (Direction des étapes) chargée surtout de l'exploitation des ressources locales et de la zone arrière, mais n'inter-

venant à peu près pas dans les questions de préparation ou d'exécution des opérations.

Ces dispositions mises à l'essai dans un certain nombre d'armées ne deviendront définitives qu'en septembre 1917, et des armées devant prendre part à l'offensive prochaine seront dotées de la nouvelle organisation, alors que d'autres prenant part aux mêmes opérations auront conservé l'ancienne; bien que cette inégalité soit sans inconvénient sérieux, il eût été préférable de l'éviter.

La mise en vigueur de ces mesures au moment d'une offensive importante a été vivement critiquée; les critiques ne sont pas fondées car on obtenait ainsi pour l'ensemble une souplesse et une sûreté indiscutables, et l'éducation des nouveaux 4es bureaux, composés en majeure partie d'officiers déjà rompus à toutes les questions de l'arrière parce qu'ils provenaient des D. E. S. disparues, devait se faire assez rapidement pour qu'il n'en pût résulter aucun dommage.

L'Instruction nouvelle précise quelques points intéressants et fixe en particulier les attributions des divers organes pour le service des communications.

Le groupe d'armées fixe l'ordre d'urgence des ravitaillements demandés par les armées, répartit les ressources en main-d'œuvre et moyens de transport et organise l'ensemble des transports et des communications.

Le 4e bureau de chaque armée est le correspondant du commissaire régulateur pour toutes les questions relatives au chemin de fer, équipement du front, mouvements de troupes, ravitaillements, évacuations.

Le directeur des étapes n'intervient que pour assurer le fonctionnement des évacuations à partir des hôpitaux d'armée exclus.

Le rôle du commissaire régulateur est précisé.

L'Instruction spécifie que le Service des chemins de fer proprement dit relève exclusivement du commandant en chef; tel était bien l'esprit des règlements antérieurs, mais cette précision était utile car les armées manifestaient

trop souvent des tendances à donner des ordres relatifs au fonctionnement des transports, alors que leurs attributions ne pouvaient s'étendre sur un service qui, par la multiplicité des besoins généraux à satisfaire, ne devait raisonnablement pas tenir compte exclusivement des circonstances locales.

Le plan d'attaque. — La campagne de 1917 s'ouvre dans des conditions particulièrement favorables au point de vue moral; au point de vue de l'organisation générale les Instructions récemment parues, bien qu'imparfaites, constituent néanmoins un code précis fournissant des directives et posant des principes susceptibles d'applications pratiques et raisonnables; on peut envisager avec confiance une offensive de grande envergure et on peut en attendre des résultats décisifs si elle est heureusement adaptée au terrain et aux ressources.

Le plan général arrêté en novembre 1916 par les commandants en chef des armées alliées comprend l'attaque de toutes les armées sur de vastes secteurs dès la première quinzaine de février; sur le front occidental les troupes françaises attaqueront dans la zone du groupe d'armées du Nord entre l'Oise et la Somme, en même temps que les troupes britanniques dans la région de Bapaume et au nord; cette attaque principale sera suivie, après un délai de quinze jours environ, par une attaque secondaire au nord de l'Aisne en direction nord; c'était l'action sur les deux branches d'une tenaille dans laquelle on comptait enserrer l'ennemi en donnant la prédominance à l'attaque dans la région nord où l'on pouvait compter réunir le maximum de moyens.

La préparation matérielle, déjà poussée très loin pour l'offensive de la Somme, n'exigeait plus que quelques améliorations et un équipement restreint du front de l'Aisne, et l'on pouvait sans difficulté respecter la date de février fixée pour le début des opérations.

L'attaque devait être menée suivant une action brutale et rapide conformément aux méthodes qui avaient donné d'excellents résultats dans les dernières affaires de Verdun, on abandonnait les procédés suivant lesquels avait été conduite l'offensive de la Somme et cette orientation nouvelle, jointe à d'autres considérations personnelles d'un ordre beaucoup moins élevé, conduisait à retirer le commandement du G. A. N. (groupes d'armées du Nord) au général Foch pour le confier au général Nivelle qui commandait récemment à Verdun.

Des considérations du même genre amenaient le général Nivelle à prendre, le 12 décembre, le commandement des armées françaises, et le nouveau commandant en chef, dans une Instruction du 16 décembre, fixait le but et les conditions de l'offensive à préparer; le plan de novembre était profondément modifié.

Au lieu d'une attaque en tenaille il s'agissait d'une attaque destinée à briser le front ennemi entre Soissons et Reims, une action secondaire au Nord devait au préalable servir à fixer l'ennemi et à attirer ses réserves, l'attaque principale suivrait, conduite par les Ve et VIe armées qui ouvriraient le chemin à la Xe armée; le front rompu, on se rabattrait à angle droit sur les derrières de l'ennemi en même temps qu'on pousserait droit devant soi en terrain libre : « Cela fait (le front rompu), disait l'Instruction, le terrain sera libre pour aller où l'on voudra, à la côte belge comme à sa capitale, sur la Meuse et sur le Rhin. »

Quant à la rupture du front, le commandant en chef affirmait : « Nous romprons le front allemand quand nous voudrons, à condition de ne pas nous attaquer au point le plus fort et de faire l'opération par surprise et attaque brusquée en vingt-quatre ou quarante-huit heures. » Et l'horaire prévu donnait huit heures pour gagner le terrain libre; les opérations devaient commencer le plus vite possible, en février ou mars; ce plan nécessitait l'équipement complet du front Soissons—Reims qui, tranquille depuis

le début de la guerre, ne présentait que des installations sans importance, il en devait résulter un effort considérable pour lequel on ne disposait que de deux mois de mauvaise saison; au surplus, était-il logique de parler de surprise en pareille occurrence?

Le mois de janvier et une partie de février 1917 ne sont marqués que par la proclamation de l'Allemagne au sujet de la guerre sous-marine et par la rupture des relations diplomatiques entre l'Allemagne et les États-Unis; mais le 24 février les Allemands commencent à se replier sur l'Ancre, et cette retraite, attribuée à la pression continue des troupes britanniques, s'arrête cependant dans les premiers jours de mars, l'ennemi par ses contre-attaques manifestant son intention de résister sur les positions qu'il vient d'atteindre et qui paraissent très sérieusement organisées; l'action prévue dans la partie extrême du front nord doit s'en trouver modifiée; néanmoins le général en chef écrit le 10 mars : « Quoi qu'il arrive, le plan du général en chef demeurera dans son intégrité. »

L'offensive prévue pour février ou mars n'a pu encore être lancée du fait de la longueur de la préparation matérielle quand surviennent, les 12 et 15 mars, deux événements importants.

Le 12 mars éclate la révolution russe, il n'est donc plus possible de compter d'une façon certaine sur une offensive de nos alliés sur le front oriental, et on peut même envisager que l'ennemi disposera de forces nouvelles sur notre front; le plan d'ensemble de la campagne de 1917 s'écroule de proche en proche et les troupes franco-britanniques supporteront seules tout l'effort.

Le 15 mars les Allemands se replient dans le Nord sur un très large front; en trois jours les Anglais, sur 72 kilomètres, ont progressé de 15 kilomètres environ; les Français, sur 80 kilomètres, réalisent une avance qui atteint en certains points 35 kilomètres; bien que dès la fin de janvier notre Service des renseignements ait signalé la

probabilité de cette retraite, nous ne nous sommes aperçus de rien; l'ennemi s'est retiré sans combat, dévastant les régions abandonnées, détruisant toutes les communications, de telle sorte que notre marche en avant est considérablement ralentie; les Allemands présentent l'affaire comme une manœuvre destinée à raccourcir leur front pour un regroupement de forces en vue d'opérations ultérieures, nous pensons de notre côté que l'ennemi cède à notre pression à la suite de l'offensive de la Somme; quoi qu'il en soit notre offensive ne peut se développer dans les conditions primitivement arrêtées, l'équipement du front nord étant trop éloigné maintenant des points de départ de l'attaque pour pouvoir alimenter des opérations importantes.

Et c'est ainsi que toutes les attaques combinées sur tous les fronts alliés vont se réduire à celle que nous allons tenter sur le front Soissons-Reims, étendue légèrement à l'est de Reims, à la suite du repli allemand, sur la partie gauche du front allemand.

On peut penser combien ces modifications et restrictions successives ont pu influer fâcheusement sur la rapidité et la valeur de notre préparation; le 9 avril les Anglais commenceront l'attaque qui précédera celle des Français du 16 avril.

Sans discuter sur le point de savoir si le Commandement devait ou non, en présence de cette succession d'événements, modifier son plan primitif ou lui en substituer un autre à plus lointaine échéance et s'il n'a pas fait abstraction de façon un peu trop complète de la volonté et des actes de l'ennemi, on doit conclure que tout l'effort va être donné dans la région Soissons—Reims et à l'est où entreront en action plus de 1.200.000 hommes.

Le terrain et les communications. — Pour une opération aussi formidable, comment se présente le terrain?

Si on laisse de côté le terrain des attaques proprement

dites dont le choix a été vivement critiqué en raison de ce que l'ennemi y trouvait des défenses naturelles particulièrement fortes et facilement défilées au tir de notre artillerie, on constate que les communications par voie ferrée sont très mal assurées (Voir carte).

Une ligne à peu près parallèle au front dans sa partie terminus, la ligne de Meaux à Muizon, reçoit normalement ses approvisionnements de la région difficile de Paris et se termine en cul-de-sac vers Reims où on ne peut accéder; cette ligne est doublée en arrière par la grande artère Paris—Châlons qui est trop éloignée pour qu'on puisse y établir des installations de déchargement importantes, propres d'ailleurs à gêner considérablement une circulation toujours très intense.

Comme la région parisienne est incapable de donner passage à tous les mouvements nécessités par une grande opération, il faut envisager que les apports arriveront sur le réseau de l'Est par les transits de Montereau, Sens et au sud; dans ces conditions les accès vers la zone des opérations ne peuvent se faire que par des lignes à voie unique; entre la section Longueville—Romilly et la section Esternay—Fère-Champenoise, ce sont les lignes de Longueville et Romilly à Esternay et la ligne de Romilly à Sézanne; entre la section Esternay—Fère-Champenoise et la ligne Paris—Nancy on ne trouve que la ligne Esternay—Mézy, à fortes rampes, notamment dans le sens à charge, et la ligne Fère-Champenoise—Oiry.

Enfin, pour accéder au front il n'y a entre les lignes Paris—Nancy et Meaux—Muizon que la ligne, toujours à voie unique, de Château-Thierry à Oulchy—Breny, la ligne Épernay-Reims étant inexploitable au delà de Rilly-la-Montagne; les mouvements venus de la région de Troyes seront très longs puisqu'ils devront d'abord cheminer vers l'ouest sur la ligne Châlons—Paris jusqu'à la bifurcation de Germigny pour prendre ensuite vers l'est la ligne La Ferté-Milon—Bazoches et au delà.

Le réseau des communications se présente ainsi dans de très mauvaises conditions, tant au point de vue de la facilité des mouvements que des possibilités de déchargement, la zone étant très peu outillée; il est donc nécessaire de prévoir des améliorations très importantes.

Si l'on peut créer des installations à l'arrière, gares régulatrices, faisceaux de triage, évitements, doublements de voies uniques, destinés à permettre une circulation intense ou la constitution d'un nombre suffisant de trains de ravitaillement, il est plus malaisé d'équiper la région proche du front; le terrain très accidenté ne présente pas de coupures de direction sud-nord, il n'est pas possible de construire une ligne permettant d'accéder à la section Fère-en-Tardenois—Muizon sur laquelle se feront les ravitaillements et les évacuations, et l'obstacle de la montagne de Reims s'oppose à une liaison de cette section vers l'est avec la ligne Épernay—Reims; tous les trains sans exception devront s'engouffrer sur la ligne Lizy-sur-Ourcq—Bazoches—Muizon pour revenir sur le même itinéraire, superposant les difficultés de circulation aux difficultés des stationnements et des manœuvres imposés par la desserte de chantiers importants et nombreux; l'équipement même de la zone arrière demandera une main-d'œuvre et un matériel considérables et beaucoup de temps, alors qu'on dispose seulement de deux mois d'hiver.

D'une première étude il ressort que l'on aura à poser environ 250 kilomètres de voie, alors que pour l'offensive de la Somme on a atteint le chiffre de 230 kilomètres, on a disposé de six mois de préparation dont la majorité pendant la bonne saison et on a constaté que certaines installations n'étaient pas encore terminées au moment du besoin.

Il s'agit dès lors, *a priori*, d'un effort impossible à réaliser dans l'état actuel de nos ressources et ne permettant en outre que d'arriver à une situation éminemment précaire,

sans tenir compte des hésitations consécutives aux modifications successives du plan primitif, sans parler des augmentations de programme qui s'ajoutent les unes aux autres, l'offensive de l'Aisne, d'abord secondaire, devenant finalement la seule envisagée; le chiffre de 250 kilomètres de voies à poser s'enfle jusqu'au chiffre de 450, et on peut cependant certifier dès le début que le réseau des communications ne répond pas à l'ampleur des mouvements à prévoir; on restera toujours à la merci d'un incident quelconque d'autant plus vraisemblable que les difficultés sont plus grandes, aucun autre point du front, sauf peut-être la région des Vosges, ne présente une pareille faiblesse de moyens et c'est ce point que l'on choisit pour une offensive dont on attend des résultats décisifs.

On peut affirmer que si, au point de vue stratégique ou tactique, le choix de la région prêtait à de nombreuses critiques, ce choix était absolument inacceptable au point de vue de la possibilité ou tout au moins de la sûreté des communications; on comptait sans doute sans réflexion suffisante sur la puissance et la souplesse du chemin de fer qui s'était toujours tiré à son honneur des circonstances les plus difficiles; c'était insuffisant et il était au moins imprudent d'accumuler ainsi les difficultés.

Le nouveau commandant en chef avait dit un jour à propos de Verdun : « J'aimerais mieux ne rien faire que d'engager une action qui serait mal préparée. » C'était le cas d'appliquer ce principe car il était certain que la préparation serait mauvaise.

Plan des communications. — Cependant on se met courageusement à l'œuvre suivant les bases posées par l'Instruction d'octobre 1916 sur l'organisation générale des communications; les ravitaillements doivent s'effectuer sur la ligne de Bazoches à Muizon dont les gares seront développées, une deuxième série d'installations sera disposée sur une ligne à voie unique construite sur la rive

droite de la Vesle et réunie à la précédente par trois liaisons franchissant la rivière, de façon à faciliter la circulation et à parer aux dangers de bombardements susceptibles d'isoler la ligne nouvelle; enfin une troisième série de gares sera desservie par une ligne partant de Fismes et se dirigeant vers Bouleuse (ligne de la vallée de l'Ardre).

Afin de permettre de suivre la progression des troupes malgré les difficultés du terrain une ligne sera construite au nord de l'Aisne, soudée au réseau du Nord et utilisant en partie la plate-forme existante de la voie de 1 mètre, cette ligne permettra la constitution d'approvisionnements importants avancés qui seront ultérieurement poussés en avant par convois automobiles; cette ligne à voie normale est doublée au sud de l'Aisne par une ligne à voie de 1 mètre reliée à Fismes au réseau du C. B. R. (chemin de fer de la banlieue de Reims) dont le point de contact avec le réseau de l'Est est à Dormans, un embranchement du C. B. R. sur Courlandon permet l'utilisation de ce réseau secondaire pour les apports sur la ligne de la Vesle.

Afin de rétablir le plus rapidement possible les communications après l'avance de nos troupes, la reconstruction du pont de Guignicourt (ligne de Reims à Laon) est étudiée en détail et les approvisionnements de matériel nécessaires seront poussés le plus loin possible, en même temps un tracé est étudié pour réunir la ligne du nord de l'Aisne à la ligne Reims—Laon au nord de Guignicourt.

Sur la ligne Bazoches—Soissons les installations seront développées et la ligne sera remise en état au fur et à mesure de la progression.

Pour ces prévisions on doit envisager la dépose d'un certain nombre de lignes militaires de la région de Champagne ou de la région de la Meuse afin de se procurer le matériel de voie nécessaire, c'est de la main-d'œuvre supplémentaire à fournir.

Pour éviter tout rebroussement on construira un raccordement entre la ligne Fère-en-Tardenois—Fismes et

la ligne Fismes—Soissons; de plus, comme la région de Bazoches est soumise à des bombardements fréquents et que la ligne y traverse la Vesle sur un ouvrage important, on envisage une déviation destinée à servir de secours en cas d'interruption; dans une première étude on décide de construire une déviation entre Fère-en-Tardenois et Fismes de manière à se trouver hors de la portée du canon ennemi, mais l'importance des travaux est telle qu'on doit abandonner le projet et on se contentera d'une ligne nouvelle entre Mont-Notre-Dame et Fismes, ligne qui est exposée aux bombardements mais qui ne présente aucun ouvrage d'art.

On construira à Connantre une gare régulatrice nouvelle. Les communications vers le front seront améliorées par le doublement de la ligne de Fère-Champenoise à Oiry et par l'établissement de deux faisceaux formant réservoirs de régulation à Mézy et à Épernay.

Ce plan général des communications, qui représentait un ensemble de travaux considérable, était parfaitement adapté au réseau existant, mais il comportait deux imperfections des plus graves : la zone des ravitaillements s'épanouissait à partir de Mont-Notre-Dame en un éventail de lignes sans issue et la poignée de cet éventail était constituée par la section très longue de Germigny à Mont-Notre-Dame qui, tout au moins entre Mareuil-sur-Ourcq et Mont-Notre-Dame, devait être obligatoirement parcourue par tous les trains quel que fût leur sens, de sorte qu'un accident entre ces deux points pouvait compromettre irrémédiablement les opérations.

Le deuxième défaut du plan provenait de l'insuffisance des communications de la nouvelle régulatrice vers l'avant, il n'existait qu'une ligne de Fère-Champenoise à Oiry encore à voie unique et on ne pouvait prévoir comme secours que l'itinéraire par Sommesous et Châlons déjà utilisé pour les ravitaillements de la Champagne et traversant Châlons souvent bombardé où la circulation

devenait difficile dans les circonstances critiques; dans tous les cas le trajet en Z de Connantre à Muizon était tellement long que toutes les difficultés s'en trouvaient accrues.

Si l'on revient en arrière et qu'on jette un coup d'œil sur le réseau des communications pour les opérations de la Somme en 1916 ou de Champagne en 1915, il est facile de voir combien on était mieux outillé pour les offensives précédentes alors que les effectifs étaient bien inférieurs : dans ces offensives on était sûr que le chemin de fer fonctionnerait en tout temps avec le minimum de difficultés, dans l'opération projetée on avait ajouté à l'insécurité absolue le maximum de gêne.

L'ensemble des travaux fait l'objet d'un programme à réaliser par phases à terminer le 1er février, le 1er mars et le 1er avril; indépendamment des installations de Fère-en-Tardenois et de Connantre, on met en première phase la construction d'un faisceau à Chelles pour les besoins de la régulatrice de Noisy-le-Sec, mais ce projet sera abandonné.

L'estimation correspond à 80 kilomètres de voies par mois jusqu'au 1er avril pour atteindre au moins 250 kilomètres au total, et comme on ne dispose comme matériel que de 190 kilomètres, il faut trouver des ressources; il faut ajouter 240 appareils par mois et 2.000 mètres cubes de ballast; dès le 21 janvier toutes ces prévisions sont augmentées de 50 %, le recrutement de la main-d'œuvre ajoute à la difficulté du problème.

En fait, le programme a été établi sans une étude de détail des moyens dont on disposait, on a fait des projets, on a cherché des ressources ensuite; il eût été préférable de faire le bilan des possibilités de toute nature et d'adapter le plan aux possibilités en tenant compte des délais; on eût été conduit ainsi à faire, non un plan maximum, en ce qui concerne principalement l'équipement du front, mais un plan minimum que l'on eût complété et amélioré si les circonstances l'avaient permis.

Ce n'est pas avant mars et avril que sont mis en service les raccordements nouveaux et des évitements supplémentaires sur les lignes à voie unique, le 25 mars seulement la ligne Fère-Champenoise—Oiry est doublée en partie, ce ne sera que le 26 avril qu'elle sera doublée en totalité et munie du block-system, c'est-à-dire après l'offensive, ce doublement aura représenté environ 180.000 mètres cubes de terrassements; des deux faisceaux prévus à Mézy et Épernay, le premier seul est utilisable en avril.

Équipement du front. — Quelques améliorations sont apportées à un certain nombre de gares existantes, Jonchery et Épernay notamment, pour y faciliter les ravitaillements; en d'autres points comme Bazoches on construit une gare complète ou on établit des voies pour H. O. E. ou pour régulatrices sanitaires; après le recul de l'ennemi il est possible de remettre en état la ligne de Bazoches à Soissons pour étendre les possibilités de réception; c'est également après le 15 mars qu'on fait quelques travaux, à La Veuve par exemple, en vue de l'extension de l'attaque à l'est de Reims.

Mais ce sont surtout les lignes nouvelles qui sont destinées à desservir les chantiers; la ligne du nord de la Vesle, à voie unique, a une longueur de 18 kilomètres environ avec moyens de garage nombreux, elle comprend en particulier deux groupes à Courlandon et à Prouilly où l'on a réuni toutes les installations prévues par l'Instruction; cette ligne n'est mise en exploitation que le 19 mars, le personnel à y affecter devait primitivement comprendre de la main-d'œuvre militaire encadrée par des agents de l'Est, mais on décide ensuite de remplacer la main-d'œuvre militaire par des agents de la 10e section de chemin de fer de campagne : le 23 mars ces agents ne sont pas encore désignés!

La ligne de la vallée de l'Ardre, d'une longueur de 14 kilomètres, n'est mise en service que le 6 avril.

Quant à la ligne du nord de l'Aisne, l'exploitation au 16 avril s'arrête à Vailly; partout les locaux pour le personnel sont insuffisants.

Sur toutes ces voies ainsi que sur le raccordement de Mont-Notre-Dame où on installe en outre un hôpital d'évacuation sont branchés de très nombreux épis pour l'A. L. V. F. qui représentent un travail et un matériel considérables; après le 15 mars la région à l'est de Reims est pourvue également d'épis de tir.

Le C. B. R. (chemin de fer de la banlieue de Reims) comprend trois sections utilisables pour les opérations : Dormans—Fismes, Épernay—Ambonnay et Châlons—Ambonnay.

La première comporte de fortes déclivités; avec des renforcements en personnel, on peut atteindre un tonnage journalier de 1.200 tonnes, mais en raison des transbordements ce ne peut être que d'un secours très faible; la section Épernay—Ambonnay ne peut servir qu'à des mouvements de détail.

La section Châlons—Ambonnay dessert une région à l'est de Reims où on ne peut songer à établir une voie normale; on peut envisager le transport de munitions en augmentant la dotation en matériel par suppression de tout trafic commercial et voyageurs sur tout le réseau Montmirail—Épernay—Ambonnay—Châlons; bien que le profil de la voie ne permette pas de composer les trains de plus de six wagons, on peut prévoir le transport de 1.400 tonnes de munitions par vingt-quatre heures.

Fonctionnement d'ensemble. — Le mouvement intense qui se manifeste dans une région depuis longtemps calme a surpris le personnel tant militaire que technique habitué à une exploitation facile; les méthodes en usage ne répondent pas aux besoins de l'heure présente, on se laisse absorber par des détails sans importance, par des considérations de second ordre, par des exigences qui ne peu-

vent s'expliquer que par le fait que chacun, depuis longtemps, a pris ses aises sans qu'aucune tourmente soit jamais venue troubler sa sérénité, partout on a l'impression d'un manque complet d'organisation; tout, à l'arrière comme à l'avant, est en sommeil, justifiant le nom que les Allemands ont donné à la Ve armée, *die Schlafarmee*, on se trouve reporté dans un milieu vieux de deux ans et les destinataires, par exemple, prennent ou non livraison de leurs wagons au gré de leur fantaisie sans qu'aucune autorité intervienne puisqu'il n'y a que des autorités qui ne savent pas; on suppose que le temps fera son office et que le lendemain apportera de lui-même un remède aux malheurs de la veille; à part quelques mouvements d'humeur tout s'enveloppe d'une atmosphère de philosophie douce et tranquille.

Les troupes arrivent chaque jour plus nombreuses, manifestant des besoins chaque jour variables, les installations indispensables sont à peine ébauchées et les trains de matériaux pour les travaux s'ajoutent aux trains de ravitaillement qui ne trouvent encore que des possibilités de déchargement insuffisantes; la période transitoire de décembre 1916 est difficile car, en plus des obstacles matériels, ce sont des mentalités à modifier; l'institution nouvelle des 4es bureaux d'état-major d'armée ou de groupe d'armées est à ce point de vue d'un heureux effet, en apportant de nouvelles méthodes elle secoue plus efficacement les torpeurs antérieures.

Pendant la première quinzaine de février, le mal va en augmentant, les besoins sont doublés, les ressources sont loin d'être augmentées dans la même proportion, l'absence d'organisation augmente le désordre, en outre on traverse une période froide et le 5 février la situation est extrêmement grave : machines immobilisées du fait de la gelée, appareils de voie fonctionnant mal, nombreux malades dans le personnel, il en résulte que le travail, qui avait subi déjà une diminution notable de rendement, est presque

complètement arrêté, notamment à Troyes et à Châlons, les expéditions ne se font plus et les arrivages continuent à affluer, les armées n'ont à peu près aucune avance; la température devient heureusement plus clémente et les transports reprennent, il faut rattraper les retards.

A partir du 15 février la situation s'est considérablement améliorée surtout du fait que la régulatrice de Fère-en-Tardenois, qui n'a une existence officielle que depuis le 7, dispose de moyens plus puissants et peut accepter en plus grande proportion les expéditions, les travaux n'y ont cependant pas été conduits de façon méthodique en vue d'une utilisation progressive.

Mais une nouvelle période de crise s'ouvre le 18; après le froid c'est le dégel, qui rend les routes impraticables, devenues de véritables pistes mouvantes, et, arrêtant les déchargements, interdit les réceptions; cette situation a été prévue, il n'en résulte qu'une gêne momentanée sans répercussions graves; bien que les travaux avancent peu en raison des modifications constantes dans les directives et dans les ordres d'urgence, on arrive à donner satisfaction aux demandes.

La circulation reste toutefois très difficile à cause des encombrements dus à de très nombreux transports de troupes puisque pendant une période assez longue à partir du 25 mars il est arrivé dans la région jusqu'à 96 trains de troupes par jour; les mouvements de matériel vide se faisant par Troyes sont également très nombreux; quant à la circulation sur Connantre ou de Connantre, elle est rendue difficile par ce fait que les améliorations prévues ne sont terminées ni en aval ni en amont.

Dans la région de Châlons où le trafic a augmenté brusquement par suite de la décision prise au sujet de l'extension de l'attaque vers l'est, les installations de déchargement ne sont pas encore outillées et on a dû avoir recours provisoirement à des moyens de fortune car il fallait recevoir des quantités importantes de vivres ou de matériel

de toute nature correspondant par exemple pour la seule gare de Mourmelon à 250 wagons par jour.

Le trafic, qui ne diminue pas jusqu'au 20 avril, ne se poursuit pas sans quelques à-coups inévitables; quelques accidents, une alimentation d'eau rompue à La Ferté-Milon qui oblige à supprimer tout ravitaillement pendant vingt-quatre heures, quelques incidents créés par des trains d'A. L. G. P. restés en détresse par impuissance de machine, montrent que les communications assurées par l'unique ligne de Germigny—Fère-en-Tardenois et au delà sont extrêmement précaires; alors qu'une circulation journalière de 144 trains dans les deux sens y est considérée comme un maximum, on atteint normalement 154; sur la ligne Paris—Châlons on atteint 172 entre Noisy et Germigny, 150 entre Germigny et Châlons alors que les maxima prévus sont respectivement de 160 et 144; partout ailleurs on atteint le maximum.

En ce qui concerne les gares régulatrices, les ravitaillements et les évacuations, nous avons déjà vu comment se déroule leur histoire pendant cette période, on y retrouve toujours la même absence de méthode.

Au moment de l'attaque les troupes étaient en place, munies de tous les approvisionnements prévus pour l'attaque elle-même comme pour l'exploitation du succès escompté; le chemin de fer avait réalisé le programme de transports envisagé au milieu de difficultés qui avaient conduit à plusieurs reprises à des situations critiques; de nombreuses installations n'étaient pas terminées ou n'avaient pu servir que pendant un temps très court, elles ne répondaient pas ainsi au but poursuivi et avaient entraîné une dépense de matériel et de main-d'œuvre inutile; les modifications successives du programme, notamment pour l'A. L. G. P., se traduisant chaque fois par des additions, avaient nécessité la mise en œuvre de plus de 400 kilomètres de voie normale au lieu des 250 annoncés en janvier et de plus de 50 kilomètres de voie de 1 mètre.

Dans ces conditions on ne peut affirmer que la confiance dans le succès est partout bien ferme, les uns, se rendant compte de la valeur d'une préparation hâtive et incomplète, ne comptent guère que sur le bénéfice d'une action brusque et violente qui pourra peut-être assurer un dénouement favorable, mais ils sont d'avis que si les premières vingt-quatre heures ne donnent pas le résultat attendu, il sera inutile de persévérer; d'autres au contraire sont convaincus d'une percée soudaine, on a même en certains points préparé tous les bagages pour la marche en avant.

Dans l'ensemble, cependant, la confiance est la note dominante, ce n'est cependant pas l'enthousiasme qui monte dans l'intérieur du pays et que partage le Haut Commandement.

L'attaque. — Trois jours avant l'attaque, la Xe armée, stationnée dans la région au sud de Fismes et destinée à s'élancer dans la brèche que vont ouvrir les armées de première ligne, se porte en avant et doit franchir la voie ferrée de Fère-en-Tardenois à Muizon; le mouvement des troupes doit être rapide et continu et les transports, qui sont à ce moment très intenses, ne peuvent cependant pas être arrêtés.

Le mouvement s'effectue par éclusage à tous les passages à niveau et donne lieu à une solution intéressante d'un problème difficile.

Les mouvements sont réglés à chaque passage par un officier d'état-major et par un agent technique de la régulatrice de Fère-en-Tardenois; les troupes passent par paquets et, pendant ce temps, les trains arrêtés de part et d'autre sont massés les uns derrière les autres; ils passent ensuite par rafales en même temps que les troupes se serrent sur la route pour franchir à leur tour plus rapidement la voie ferrée.

Le procédé est simple mais l'exécution délicate en ce qui concerne le chemin de fer, car la même opération se

poursuit à tous les passages à niveau sans qu'il puisse y avoir concordance dans les phases, et les mouvements doivent être réglés pour éviter tout accident; en outre, ces condensations successives ne sont pas pour faciliter la circulation sur les autres lignes de la région où elles apportent des perturbations à surveiller avec soin.

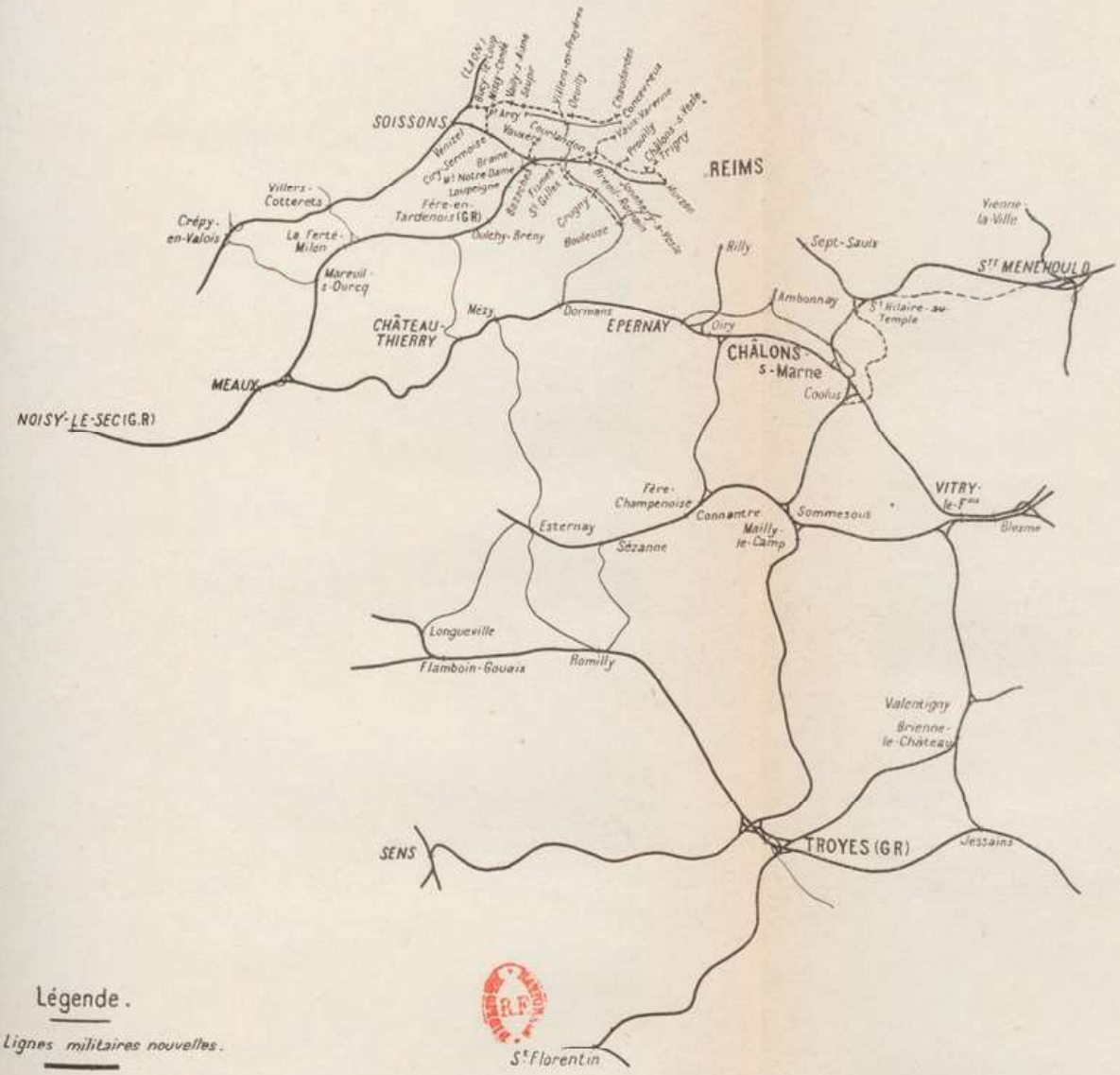
Le 16 avril les Ve et VIe armées se portent à l'attaque sur un front de 40 kilomètres; le temps est détestable et les préparations d'artillerie, malgré une consommation énorme de munitions, n'ont pas donné les résultats attendus; l'ennemi, prévenu par ce qu'il avait pu constater de l'importance de nos installations et par la saisie récente de documents intéressants sur des prisonniers ou sur des morts, a pris ses dispositions pour se défendre; malgré un élan merveilleux de nos troupes, nos gains sont insignifiants; sur certains points on s'est emparé de la deuxième position allemande, de l'Aisne à Reims échec complet.

Le 17 attaque de la IVe armée à l'est de Reims, la progression est sensible mais n'est pas suffisante pour compenser l'échec de la gauche et rompre l'équilibre en notre faveur; le 18 tout est fini, l'ennemi a reculé mais nous n'avons pas atteint notre but, la Xearmée n'a qu'à faire demi-tour.

On ne peut s'empêcher de constater la disproportion entre les résultats obtenus dans les deux parties du champ de bataille séparées l'une de l'autre par Reims : à gauche résultat nul malgré une préparation de longue durée, à droite résultat appréciable malgré une préparation de vingt jours environ; sans tenir compte d'autres facteurs, la préparation trop longue serait-elle une cause d'insuccès? Certainement oui, parce qu'elle exclut toute surprise.

On a beaucoup discuté sur le point de savoir si on aurait dû continuer l'opération, rappelons seulement l'histoire des évacuations pour mentionner que si l'attaque s'était prolongée encore pendant quarante-huit heures nous étions dans l'impossibilité d'assurer l'évacuation des

Carte des communications pour l'offensive de l'Aisne d'Avril 1917



Légende.

------ Lignes militaires nouvelles.

blessés; il faut dire en outre que si nos troupes avaient progressé sensiblement nous aurions eu les plus grandes difficultés à assurer leur ravitaillement.

Conclusion

L'offensive de la Somme, qui avait marqué sur la précédente un progrès incontestable au point de vue de la préparation, avait permis de concevoir une organisation dont on attendait le meilleur résultat.

Pour l'offensive de 1917, qui réalisait dans tous les ordres d'idées un effort considérable auquel on n'avait jamais atteint, on avait, au lieu de procéder avec une méthode rigoureuse, accumulé au maximum toutes les difficultés; réseau de communications déplorable, indécisions dans le plan, organisation défectueuse des installations et de certains services tel que celui des évacuations, il n'en fallait pas autant pour faire échouer une grande entreprise; en outre le temps avait entravé la préparation, on avait travaillé dans le froid et le dégel, on avait tout fait à la fois, les travaux d'aménagement et les transports d'approvisionnements, enfin on avait exécuté avant même que l'outil, même imparfait, que l'on devait avoir fût terminé!

Cette offensive, sur laquelle on avait fondé les plus grandes espérances, est vouée à l'insuccès après deux jours de bataille; c'est une victoire, disent certains, puisqu'on a gagné du terrain et puisqu'on a fait beaucoup de prisonniers; est-ce le but que l'on se proposait? Et si nous avons remporté quelques avantages, s'il est même vrai que nous avons considérablement réduit les disponibilités de l'ennemi en troupes fraîches, de quel prix l'avons-nous payé et nos forces sortent-elles indemnes de cette épreuve? Succès tactique, c'est possible; échec stratégique, c'est certain.

Par des modifications successives du plan primitif nous avons attaqué dans une région éminemment favorable à

la défense; nous avons engagé des opérations formidables dans une zone où les communications précaires ne pouvaient être suffisamment améliorées et qui devait de ce fait seul être rejetée comme théâtre d'une offensive importante; l'organisation, sous le coup des fluctuations du projet d'ensemble, fondée sur des bases plus théoriques que pratiques où, pour vouloir voir grand, on a oublié les possibilités et les notions de temps, où, sous l'influence d'actions précédentes insuffisamment analysées, on a mis en application des instructions étroites ou entachées d'erreurs, a manqué de souplesse, a manqué de méthode et n'a présenté qu'un ensemble de désordre.

Matériel gaspillé, efforts perdus, enthousiasmes déçus, tel est le bilan de l'aventure; car n'est-ce pas une aventure l'épreuve où l'exécution trouve accumulés comme à plaisir tous les dangers et toutes les difficultés? Si c'est une victoire pour nos armées de n'avoir pas reculé, c'est aussi une victoire pour le chemin de fer d'avoir, dans les conditions où il fut placé, assuré le service qu'on lui demandait; mais si l'équilibre ne s'est jamais trouvé définitivement rompu, il a été parfois compromis gravement et ce n'est pas le but que l'on cherchait.

Une action de guerre est à proscrire quand elle n'a presque que des chances d'insuccès; l'offensive de 1917 n'a donné que les résultats que l'on devait attendre, les erreurs ou l'insuffisance de la conception et de la préparation ne pouvaient être rachetées par l'exécution malgré tous les efforts et toute l'ardeur qui ont été dépensés sans compter.

IV. — L'Exécution d'une offensive

Après les espérances légitimes de 1915 la série de nos offensives de rupture se terminait par un échec en 1917 et, si on laisse de côté toutes les autres considérations, cet échec était motivé en ce qui concerne le Service du che-

min de fer par le choix regrettable de la zone d'opérations au point de vue de la possibilité des transports et par les défauts d'une organisation dont l'ampleur était telle que nous n'avions ni les moyens ni le temps d'en assurer l'exécution; cette ampleur aussi était telle qu'elle excluait toute idée de surprise et que l'ennemi poursuivait ses préparatifs de défense parallèlement à nos préparatifs d'offensive.

Mais au surplus ne peut-on pas dire que notre notion de l'exécution d'une offensive de rupture était fausse dans son principe et portait en elle les premiers germes de l'insuccès.

Notre situation, où nous nous trouvions partout face à face avec l'ennemi, ne paraissait pas permettre la manœuvre telle qu'on peut la concevoir dans une opération en rase campagne, et notre art militaire avait souvent admis le principe de l'inviolabilité des fronts; suivant ce principe donc, l'offensive de rupture ne pouvait pas donner de résultat stratégique.

Mais notre art militaire avait étudié aussi les guerres de siège où les adversaires étaient immobilisés l'un devant l'autre après avoir accumulé des défenses matérielles; n'étions-nous pas ainsi vis-à-vis des Allemands comme les Allemands vis-à-vis de nous-mêmes, et celui qui voulait tenter une rupture du front adverse ne devait-il pas appliquer les mêmes principes que ceux suivant lesquels un assiégé tentait une sortie?

C'était alors la possibilité d'exécuter une manœuvre et si l'on pouvait continuer à admettre que le front dans une région continue, même de 50 kilomètres, restait inviolable, on devait concevoir qu'une bataille entamée sur plusieurs points de l'étendue entre la mer du Nord et la frontière suisse était susceptible de provoquer des déplacements d'équilibre dont on pouvait heureusement profiter par une application opportune de forces nouvelles.

On peut affirmer que l'attaque directe unique n'était

pas susceptible de donner des résultats décisifs, on peut affirmer aussi que l'attaque directe consécutive à d'autres attaques directes analogues et de même intensité était seule capable de donner le résultat attendu; il ne peut être question que de s'engager à la fois sur un certain nombre de points et de prononcer, au moment voulu, à l'endroit voulu et avec les forces nécessaires, l'attaque que l'on veut décisive.

Cette conception était la seule qui fût de nature à faire bénéficier l'assaillant de la surprise, car il faut dire que la surprise ne consiste pas à déclencher une opération qui est restée pour l'ennemi un secret absolu, mais à entamer une action telle que l'arrivée des renforts ennemis sera trop tardive pour la riposte, la surprise résulte seulement de l'incertitude; il faut donc que la préparation soit assez peu importante et assez courte pour passer le plus longtemps possible inaperçue et pour que l'ennemi, quand il en aura enfin connaissance, ne dispose lui-même que d'un délai trop réduit pour rassembler à l'endroit opportun ses moyens de contre-offensive.

Ce résultat ne peut être obtenu que par une préparation générale antérieure portant sur toutes les régions du front où est possible le développement d'une attaque, et poussée suffisamment loin pour que sa mise au point définitive soit obtenue par un renforcement peu important et rapide à réaliser au dernier moment; l'ennemi peut ainsi rester incertain jusqu'à la dernière heure sur le point où se produira l'attaque décisive, et quand cette attaque aura lieu il sera trop tard pour qu'il présente des forces suffisantes.

Le principe de stratégie qui veut qu'on s'engage partout pour voir et qu'on attaque ensuite sur le point favorable doit être respecté; si on ne l'a pas appliqué pendant la guerre c'est qu'on ne s'était pas donné les moyens de l'appliquer et les actions secondaires qui s'engageaient autour de l'action principale n'étaient que des actions d'ar-

tillerie incapables de donner le change à un ennemi déjà en partie orienté.

L'idée de l'équipement général du front, qui seule devait permettre la manœuvre, a été émise par le Commandement dès 1915, mais elle n'a pas été réalisée parce qu'on s'est laissé hypnotiser par l'importance énorme des moyens à mettre en œuvre et que, pour cette mise en œuvre, se laissant aller à écouter les demandes des services qui ne concevaient leur fonctionnement qu'avec des organes complets leur appartenant en propre, on a cru nécessaire de recourir à des organisations dont l'importance était hors de proportion avec les moyens dont nous disposions.

Si on avait mieux étudié et mieux compris les ravitaillements, les évacuations et les transports de troupes, si on avait appliqué à cet égard les principes précédemment exposés et qui découlaient des premiers enseignements de la guerre, il n'en eût pas été de même; on aurait alors conçu un outillage général puissant du réseau ferré pour permettre des mouvements intenses et rapides, quelle qu'en fût la direction; on aurait eu des installations fixes très complètes et très développées en deuxième ligne seulement pour pouvoir servir aux opérations sur plusieurs théâtres d'opérations; à l'avant on n'aurait disposé que d'installations de fortune rudimentaires, mobiles, non spécialisées par service, donnant le rendement maximum, rapidement mises en place et susceptibles de suivre les mouvements des troupes.

On aurait pu ainsi entamer au même moment des actions importantes en plusieurs points du front et renforcer ensuite celle qui eût paru devoir donner la décision définitive par un apport rapide de troupes et d'approvisionnements issus de réserves convenablement placées, la richesse déjà réalisée du réseau ferré permettant d'alimenter le combat dernier et d'exploiter le succès.

Bien qu'on ait trop répété que l'arrière doit suivre l'avant, c'est l'arrière seul qui a imposé les conditions de nos offen-

sives et ce paradoxe s'explique par l'énormité des besoins de grandes masses en action, mais logiquement les installations de l'arrière ne devaient pas se transporter sur le front et on peut en définitive affirmer que cette conception fausse qui nous conduisit à une organisation trop complète ou trop luxueuse de nos installations avancées fut la première et la plus grave des causes de nos insuccès; elle était incompatible avec l'idée de manœuvre, seule susceptible de procurer des résultats stratégiques favorables.

CHAPITRE II

Les actions défensives

I. — Verdun

La surprise. — Le 21 février 1916, à 4 heures du matin, un obus de gros calibre tombé sur Verdun annonce la bataille, le véritable bombardement commence à 7 heures, c'est un cataclysme épouvantable où n'entrent en action que des canons lourds et qui s'abat principalement sur un front peu étendu au nord de Verdun; jusqu'à 16 heures c'est un tir ininterrompu qui martèle nos positions, nivelle nos défenses et opère une destruction sans précédent; les attaques d'infanterie ennemie, lancées à partir de 16 heures, rencontrent néanmoins une vive résistance à laquelle les Allemands ne s'attendaient pas, mais notre ligne a sensiblement reculé en fin de journée.

Jusqu'au 24 les seules forces qui seront opposées à l'assaillant seront celles qui ont supporté le premier choc, le Commandement achemine immédiatement des renforts et prévoit des prélèvements importants sur tous les points du front pour le cas où on reconnaîtrait que l'attaque est réellement une action cherchant une décision.

Pendant les trois journées des 22, 23 et 24, les Allemands renouvellent leurs efforts; malgré des préparations d'artillerie formidables et l'intervention d'effectifs considérables, ils n'arrivent à enlever que nos premières positions.

Dans la journée du 24 nos lignes n'étaient pas rompues

mais elles avaient fléchi partout de façon inquiétante, une défaillance locale que l'on n'aurait pu reprocher à des troupes soumises depuis le 21 à un pareil effort pouvait précipiter une catastrophe, on replie sur les Hauts de Meuse les troupes qui occupaient la Woëvre, mais le Haut Commandement se refuse à envisager l'abandon de la rive droite de la Meuse.

Le 25 entrent en action de notre côté de nouvelles forces, le général de Castelnau, chef d'état-major général, a donné sur place les directives nécessaires, le commandement est assuré par le général Pétain; dès le 26 notre victoire défensive commence à se dessiner, elle sera certaine le 5 mars, elle sera affirmée le 10 par le général en chef dans son ordre du jour à la 2e armée.

En même temps que commençait l'action au nord de Verdun l'ennemi bombardait la gare de Verdun et la ligne de Sainte-Menehould à Verdun dans la région d'Aubréville, un zeppelin lançait des bombes vers Sommeille-Nettancourt et de nombreux avions attaquaient les gares de Revigny, Sermaize, Bar-le-Duc et Nançois-Tronville.

Sur la ligne de Sainte-Menehould à Verdun les dégâts étaient d'abord peu importants, mais la ligne était coupée dans la soirée du 21 et les réparations étaient rendues difficiles par un bombardement qui ne cessait pas, il fallait donc envisager des mesures nouvelles pour assurer les ravitaillements de la région de Verdun et on devait avoir recours à l'utilisation immédiate du réseau meusien.

Cependant la voie est rétablie à Aubréville dans la nuit du 21 au 22, on peut faire passer quatre trains, mais la machine du cinquième qui déraille interdit tout passage; la circulation est rétablie la nuit suivante et on procède à l'évacuation des machines du dépôt de Verdun, ces machines passent par groupes pendant la nuit quand l'une d'elles déraille et ne peut être remise en route avant le jour; le bombardement se fait alors plus intense et ne s'arrête que lorsque l'ennemi a la conviction que le passage

est rendu impossible par la situation même de la machine, les sapeurs construisent alors une déviation courte contournant l'obstacle et l'évacuation du dépôt peut se poursuivre à l'abri de la machine déraillée; il est même possible de faire passer des trains et l'exploitation peut se poursuivre avec des arrêts plus ou moins prolongés en raison de l'intensité des bombardements; pendant certaines nuits on fait passer jusqu'à douze trains, mais ce n'est plus qu'un trafic incertain sur lequel on peut compter; malgré le rendement du meusien, malgré l'intensité des transports par automobiles, la situation est critique.

Ainsi donc, à l'arrière comme à l'avant, l'attaque allemande nous a surpris puisque nous n'avons ni les effectifs ni les moyens de communication suffisants pour avoir la certitude de l'enrayer avant qu'elle ait pris une tournure extrêmement grave, et il paraît indispensable de montrer la réalité de cette surprise pour se rendre compte exactement des difficultés devant lesquelles s'est trouvé le Service des chemins de fer.

Il a été dit dans certains documents d'allure officielle :

« Cette attaque fut-elle une surprise pour notre Commandement? Certes non. Une démonstration sur Verdun était une des possibilités de cette guerre depuis longtemps envisagée par notre état-major. Seuls ceux qui ne connaissaient ni les moyens dont dispose l'Allemagne ni ses plans oubliaient qu'elle préparait des chocs redoutables et qu'une poussée sur Verdun allait se produire. Du point de vue allemand le choix de ce terrain n'avait rien de paradoxal contrairement à ce que certains critiques ont écrit. Imposer la bataille à son adversaire avec une rivière à dos alors qu'on a les moyens de couper par le canon la seule voie ferrée existante, voilà déjà une raison suffisamment forte pour inviter les Allemands à l'attaque de Verdun.

« Mais l'État-major allemand avait compté sans l'État-major français. Dès février 1915 les opérations, le ravi-

taillement, les évacuations, en un mot toutes les évolutions vitales d'une armée sur la rive droite de la Meuse avaient été prévues et étudiées dans le détail en faisant abstraction de tout trafic par voie ferrée. Le développement de nos transports nécaniques par route était tel à cette époque — et il s'est depuis largement perfectionné — qu'à la moindre alerte nous n'avions qu'à amener par convois les troupes, les vivres, les munitions nécessaires à la défense de Verdun. Et c'est ce qui explique que nous ayons pu nourrir méthodiquement nos lignes de défense et amener sans heurts, sans fausse manœuvre, sans anicroche, des milliers et des milliers d'hommes qui ont agi suivant les prévisions de notre État-major.

« Au moment où l'ennemi commença son offensive nous ne pouvions engager davantage de monde, c'eût été une faute que d'aller trop vite; les Allemands auraient pu ne faire qu'une feinte sur Verdun et attaquer en masse sur Nancy, Amiens ou Calais. Notre devoir était de maintenir partout une juste balance de nos forces; si nous avions trop tôt présenté la parade sur Verdun, l'ennemi aurait pu réussir son coup principal sur tout autre point. »

En réalité, après les opérations de Champagne de 1915, on s'était surtout préoccupé d'organiser pour le printemps de 1916 des actions offensives importantes qui devaient être concordantes sur les divers fronts, front occidental, front italien et front russe; le principe en avait été admis dès le début de décembre 1915 et après diverses conférences il avait été convenu que l'offensive franco-britannique aurait lieu vers le 1er juillet.

Mais à la guerre on ne saurait faire abstraction de la volonté de son adversaire et on a trop parlé de l'offensive des armées alliées pour que l'État-major allemand puisse l'ignorer et pour qu'on ne soit pas obligé de tenir compte de son intention possible de l'enrayer ou de la prévenir.

Les renseignements n'ont d'ailleurs pas manqué à ce sujet et dès novembre 1915 on sait que les Allemands

attaqueront sans doute, on ignore cependant la date de cette offensive, on est peu fixé sur la région, Calais, Amiens, la Champagne, Verdun ou même Nancy; on ne peut qu'attendre, prévoir le transport des unités en réserve et compléter les organisations défensives pour être en mesure de supporter le premier choc en attendant l'arrivée des renforts.

A la fin de décembre les indices recueillis confirment la préparation d'une attaque allemande et à partir de janvier on peut penser que cette attaque se produira sur Verdun, mais notre Commandement ne voit pas l'imminence de l'action et il ne sait pas si ce sera une attaque unique ou combinée avec d'autres; bien des personnalités de l'État-major français estiment que des opérations sur Verdun ne peuvent être que secondaires car elles ne paraissent pas devoir amener la décision; le saillant peut être, il est vrai, plus facilement attaqué, mais s'il est réduit il est vraisemblable qu'il n'en résultera qu'une rectification du front suivant une corde plus ou moins éloignée de la pointe sans conséquence fâcheuse au point de vue stratégique.

Le front de Verdun passe pour être très remarquablement organisé, il n'y a qu'à voir venir les événements et ce n'est que le 20 janvier que le Commandement, ému par des bruits pessimistes relatifs à la force de résistance de nos lignes, envoie à Verdun le général de Castelnau pour se rendre compte exactement de la situation, des travaux complémentaires sont ordonnés immédiatement, mais il est bien tard; sans entrer dans le détail des raisons pour lesquelles la défense paraît aussi peu assurée, qu'il suffise de dire que l'état-major de la R. F. V. (région fortifiée de Verdun) estime insuffisantes les forces qu'il possède pour la défense du secteur qui lui est confié, que depuis longtemps ce secteur est considéré comme un secteur de repos où les troupes passent sans qu'il paraisse nécessaire de renforcer les organisations défensives, et que surtout le commandement de la R. F. V. juge nécessaire l'abandon

de la rive droite de la Meuse si l'ennemi attaque vigoureusement, la place de Verdun restant livrée à ses seules ressources; notre État-major ne peut ignorer ces tendances qui ne sont un secret pour personne et qui se manifestent par des mesures préparatoires caractéristiques; s'il prévoit une attaque imminente sur Verdun, pourquoi ne donne-t-il pas des directives sur la conduite à tenir et en particulier sur la nécessité de tenir coûte que coûte la rive droite comme il le répétera à maintes reprises au cours de l'action? C'est sans doute parce que le danger ne lui paraît pas immédiat.

Quant au renforcement éventuel des troupes de défense, c'eût été peut-être une faute d'aller trop vite, mais n'est-ce pas certainement une faute que de ne pas avoir préparé l'arrivée des réserves en temps opportun et suivant la violence de l'attaque? En fait, les premiers renforts importants sont constitués par des troupes non en réserve mais retirées rapidement d'autres points du front, et pendant quatre jours on n'aura que deux divisions pour s'opposer au flot ennemi; ces deux divisions ont résisté plus qu'il n'était raisonnable de l'espérer et une conception stratégique qui fait état d'un pareil effort est une conception fausse car elle est à la merci d'une défaillance trop probable.

Ce point donc ne s'explique que par le fait que nous étions loin de nous attendre à l'imminence et à la violence de l'attaque ennemie, on envisageait bien sur Verdun une « démonstration », les événements ont montré qu'il s'agissait de tout autre chose.

Si l'on envisage la question au point de vue des communications on admettait bien que l'ennemi avait « les moyens de couper par le canon la seule voie ferrée existante », c'est déjà un aveu significatif laissant prévoir une situation fâcheuse à laquelle on aurait dû porter remède; il est vrai que le service automobile était organisé, disait-on, pour suppléer éventuellement au chemin de fer; cette assertion est inadmissible et il suffit de citer les termes

mêmes de l'Instruction du 12 octobre 1916 sur l'organisation générale des communications en vue d'une action offensive qui s'exprime ainsi :

« Les armées actuelles, avec les énormes besoins en matériel et en munitions nécessités par une action offensive, ne peuvent avoir leur puissance de combat alimentée que par la voie ferrée *normale* poussée jusqu'à la limite de la zone bombardée.

« *Seule la voie ferrée normale,* établie solidement et avec faibles rampes, comme une ligne permanente, a le rendement nécessaire. »

Cette façon de voir de l'État-major, qui ne s'exprime qu'à la fin de 1916, est déjà adoptée à la fin de 1915 et si on ne parle que d'action offensive, il faut admettre que la thèse est peut-être encore plus valable dans une action défensive importante où on n'a pas eu le loisir de constituer des stocks d'avance et par suite de répartir une partie des envois sur la période de préparation.

Si donc l'attaque sur Verdun était bien prévue, l'État-major n'a pas été logique avec lui-même en admettant que le service automobile seul pourrait assurer les communications indispensables.

Il n'a pas été non plus logique avec lui-même en modifiant au 1er février les zones d'action des régulatrices et en mettant vingt jours avant l'attaque le Service des chemins de fer entre les mains d'une nouvelle commission régulatrice qui ne connaissait ni les installations ni le personnel, alors que la commission régulatrice d'Is-sur-Tille opérait depuis plus d'un an dans la région et était familiarisée en particulier avec le fonctionnement très spécial du réseau meusien dont l'utilisation intensive était prévue; Is-sur-Tille était plus éloigné que Saint-Dizier de Verdun, cette situation n'avait jamais soulevé aucune difficulté.

Il n'a pas été logique avec lui-même en faisant commencer en janvier seulement les travaux d'amélioration

du meusien qui était dès lors en transformation au moment de l'attaque et n'était pas de ce fait en mesure d'atteindre même le rendement qu'il avait donné précédemment.

Il n'a pas été logique enfin avec lui-même en faisant consommer par les troupes dès les 16 et 25 août 1915 les vivres de la place de Verdun de telle sorte qu'en janvier 1916 on avait épuisé des approvisionnements qui eussent évité des envois importants.

Si l'offensive allemande était prévue dans les conditions où elle s'est produite, comment expliquer ces décisions?

Il a été dit qu'avec le seul service automobile nous avons pu suffire aux besoins; à quoi correspondaient donc les milliers de tonnes que l'on a transportés, comme nous l'avons déjà vu, par le chemin de fer meusien ou par les trains qui ont pu passer encore par Sainte-Menehould et si le service automobile était suffisant, pourquoi a-t-on si rapidement construit une ligne à voie normale?

Les communications n'ont certainement pas été établies « sans heurt, sans fausse manœuvre, sans anicroche », les troupes ont eu tout ce dont elles avaient besoin mais ce n'a pas été sans un effort considérable de tous les organes de l'arrière dont le service automobile n'était qu'une partie, point négligeable mais pas seule.

En résumé, il faut bien admettre que l'État-major français a bien envisagé l'attaque des Allemands sur Verdun, mais il n'avait prévu ni la violence de l'attaque ni la date à laquelle elle devait se produire, il consacrait toutes ses ressources en personnel de construction et en matériel de chemin de fer à des organisations destinées à favoriser l'exécution de ses plans d'offensive, la région de Verdun lui paraissait outillée suffisamment contre une « démonstration », il n'envisageait pas une autre éventualité.

Ce que nous savons déjà des ravitaillements et des évacuations le prouve surabondamment et il était nécessaire d'établir la réalité de la surprise pour expliquer le désarroi

que l'on a subi et les mesures qui en furent la conséquence.

Nous avons vu comment les communications ont été assurées avec les ressources existantes d'abord, le trafic intense qui est résulté des opérations s'est poursuivi dans une zone où les bombardements n'ont pas cessé sur les lignes du front et se sont étendus souvent jusqu'à la région de Bar-le-Duc, Revigny, attaquée notamment par des zeppelins le 7 mars; indépendamment des trains de transport de troupes ou de renforts et des trains sanitaires, on peut évaluer le mouvement général des wagons à plus de 1.000 par jour en mars et avril, correspondant à 40 trains environ; c'est assez indiquer la charge qui incombe aux gares de ravitaillement ou de transbordement entre Sainte-Menehould, Revigny, Bar-le-Duc et Nançois-Tronville.

La grande ligne Paris—Nancy voit passer un nombre considérable de trains qui est représenté entre Vitry-le-François et Revigny par une moyenne journalière de 120 dans les deux sens, le maximum correspondant à 138 le 25 février; le même jour 97 trains passent sur la section Revigny—Givry-en-Argonne; la ligne de Châlons à Sainte-Menehould est également très chargée à partir du 26 avec des moyennes journalières oscillant entre 40 et 50 trains et maximum de 77 le 26 entre Châlons et Saint-Hilaire, dont 57 dans le sens Châlons—Saint-Hilaire; ce même jour 93 trains sillonnent la ligne Épernay—Châlons dont 63 d'Épernay sur Châlons.

L'amélioration des moyens. — Dès que l'ordre est rétabli il faut améliorer les moyens dont on dispose et on pousse activement les travaux commencés sur le meusien pour augmenter son rendement; les installations prévues sont à peu près terminées au mois de mai (Voir carte).

En même temps il faut songer que « la voie normale seule est susceptible d'avoir le rendement nécessaire pour une grande opération », on outille les gares d'arrivée, on

crée des voies d'accès, on augmente le rendement des installations de la régulatrice de Saint-Dizier pour qu'elle puisse se suffire à elle-même sans l'aide de la régulatrice de Troyes qui doit être libérée pour faire face, si c'est nécessaire, à d'autres besoins.

On étudie rapidement une voie d'accès partant de la région de Revigny; on avait bien en 1915 envisagé des projets de voie normale pour atteindre Verdun, mais l'absence de travailleurs employés ailleurs, très utilement sans doute à la construction des gares de munitions, et moins utilement à coup sûr à la satisfaction des besoins croissants de l'A. L. G. P., n'avait permis de poursuivre ni l'exécution ni même les études.

On avait d'abord envisagé une déviation entre Clermont-en-Argonne et Baleicourt, de façon à éviter le passage dangereux d'Aubréville mais on restait sous le feu du canon ennemi en bien d'autres points et les travaux considérables à entreprendre en raison de la nature du terrain ne correspondaient pas au but à atteindre; ce projet n'avait donné finalement naissance qu'à l'exécution d'une voie de 0,60 destinée à ravitailler un corps d'armée.

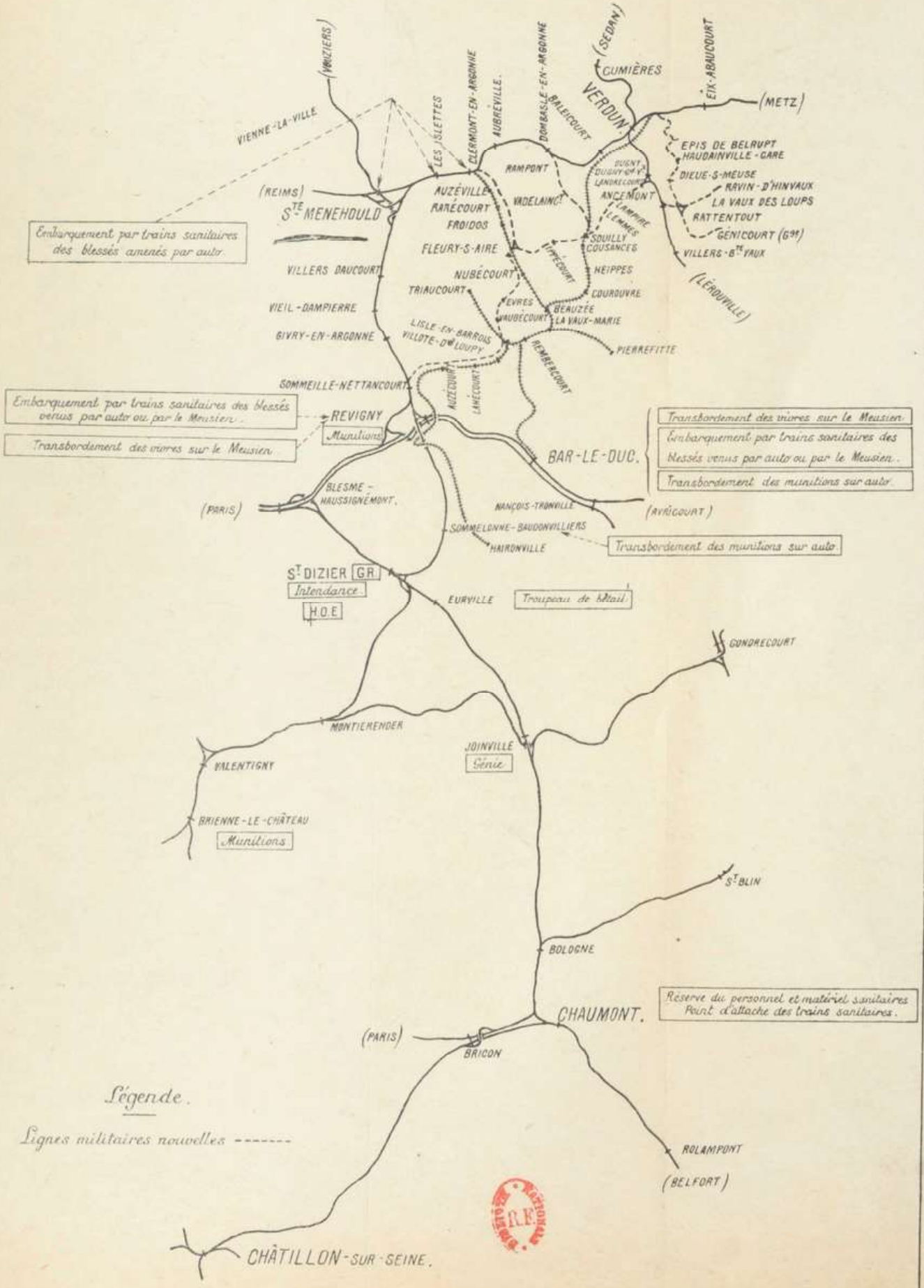
On avait même songé à établir une voie normale sur la plate-forme du meusien, mais les rectifications de tracé et de profil étaient telles que la solution restait mauvaise.

Ce n'est qu'au début de mars qu'on réalise sous le nom de ligne 6 *bis* une liaison entre Sommeille-Nettancourt et Dugny.

Cette ligne est commencée le 4 mars; elle a un développement total de 82 kilomètres, elle comprend une ligne de 57 kilomètres entre Sommeille-Nettancourt et Dugny; construite d'abord à voie unique, elle sera doublée plus tard sur 44 kilomètres entre Sommeille et Souilly; deux embranchements permettent d'accéder, l'un à Clermont-en-Argonne (12 kilomètres), l'autre à Dombasle (13 kilomètres).

La ligne principale est commencée par les deux extré-

Zone d'action de la régulatrice de St Dizier pour les opérations de Verdun à partir de Mai 1916



mités, le matériel de voie et le ballast étant fournis pour la partie orientale par la dépose de la deuxième voie de la ligne Lérouville—Verdun, dans la partie inutilisée au sud d'Ancemont; l'ensemble représente 420.000 mètres cubes de terrassements; les travaux sont exécutés par sept compagnies de sapeurs de chemin de fer renforcées par dix bataillons d'infanterie territoriale.

La section Sommeille—Souilly est mise en service le 17 mai, la section Dugny—Souilly, retardée par des terrassements importants et par la dépose des voies destinées à donner le matériel, n'est mise en service que le 21 juin, partout on rencontre des terrains argileux où l'on travaille difficilement sous des pluies fréquentes; l'embranchement sur Dombasle, commencé le 18 mars, est mis en service le 21 juin ; celui de Clermont, commencé le 10 juin, est mis en service le 25 septembre; le doublement n'est fait qu'ultérieurement.

Conclusion

Les opérations de Verdun ont été commencées à l'arrière comme à l'avant sous le coup d'une surprise indiscutable, on n'en avait prévu ni la date, ni l'ampleur, ni la durée; mais, comme à l'avant, le désordre inévitable qui en résulte pendant les premiers jours disparaît dès le début de mars lorsqu'on a pu mettre en œuvre une organisation adaptée aux moyens existants, et la situation va s'améliorant au fur et à mesure qu'on réalise avec une rapidité digne d'éloges des installations nouvelles.

Le chemin de fer à voie normale a tout de suite donné tout le rendement attendu, mais il n'arrive pas jusqu'au front; il est prolongé par les 1.700 camions automobiles qui jour et nuit transportent de la région de Bar-le-Duc à Verdun et inversement, des munitions, des troupes d'infanterie et une partie des blessés, pendant que le réseau meusien le prolonge aussi en mettant en marche jusqu'à

34 trains par jour pour les vivres, les renforts et une proportion importante des blessés.

Contrairement à ce qu'ont indiqué de nombreux articles sur le service automobile, le chemin de fer (voie normale ou voie de 1 mètre) a eu sa part d'action, chacun a agi suivant ses moyens propres, chacun même sous le feu de l'ennemi a donné son effort maximum, les chiffres prouvent que le concours de chacun était nécessaire; chacun est resté dans son rôle, ce qui est le meilleur moyen d'obtenir le succès de l'ensemble, étant donnée la situation chacun a coopéré à l'action commune suivant ses capacités, suivant ses limites et ses caractéristiques d'emploi, aucun d'eux n'a remplacé l'autre et si le chemin de fer était insuffisant pour assurer seul les besoins, de même les automobiles n'auraient pu à eux seuls assurer la charge totale des transports.

Ce qui le prouve encore c'est la hâte avec laquelle on a voulu sortir de cette situation critique en rétablissant par des voies normales la liaison entre les gares du front et les organisations de l'arrière; il était nécessaire de revenir aux conditions imposées par l'ampleur des opérations et de ne pas demander aux camions automobiles un service plus prolongé pour lequel ils ne sont pas faits quand il atteint cette intensité.

Les troupes de Verdun ont montré leur héroïsme, les automobiles ont eu leur « voie sacrée » et si rien ne caractérise l'effort du chemin de fer, disons tout simplement que, continuant l'œuvre commencée avant même le premier jour de la mobilisation, il a eu dans l'histoire de Verdun comme dans toute l'histoire de la guerre « sa part ».

II. — L'offensive des Allemands dans l'Aisne en mai 1918

L'offensive ennemie. — La fin d'avril et la plus grande partie du mois de mai 1918 s'étaient passés dans l'attente

d'une attaque ennemie nouvelle consécutive aux offensives prononcées par les Allemands en mars dans le Nord; les Alliés envisageaient une reprise d'offensive conduite par le groupe des armées du Nord dans le but de prévenir une action ennemie, mais il fallait redouter une usure prématurée de nos forces rassemblées dans le Nord et qui représentaient à peu près la moitié de nos disponibilités en réserves.

Bien que nos projets d'attaque ne soient pas abandonnés, des dispositions sont prises le 12 mai pour préparer l'embarquement de tout ou partie des forces à transporter rapidement dans la région où l'ennemi entamerait une action; on sait que les Allemands ont reconstitué leurs réserves dont l'importance a encore augmenté du fait de nouveaux apports venus de Russie ou de Roumanie, ces réserves sont groupées dans la région Avesnes—Hirson d'où elles peuvent être dirigées dans un court délai sur un point quelconque du front en raison de la disposition du réseau ferré.

Les Alliés s'attendent à une attaque imminente sans en discerner ni la date ni le lieu et le gros de nos forces est maintenu au nord-ouest de l'Oise, notamment pour la réalisation du plan offensif en préparation, qui comporte une attaque de direction ouest-est sur le flanc nord des forces ennemies et sur ses communications pour se rabattre ensuite sur le sud-est vers les Ardennes; on espère d'ailleurs que les troupes en secteur seront suffisantes pour jouer partout un rôle de couverture suffisant et pour permettre aux réserves d'arriver; ce n'est que le 26 mai au soir que l'on a connaissance de l'attaque qui doit se produire le lendemain dans l'Aisne, il est trop tard pour modifier la répartition de nos forces.

Dans la nuit du 26 au 27 un bombardement des plus violents qui s'étend loin en arrière précède l'assaut donné au point du jour; le soir du 27 les Allemands passent l'Aisne à la suite de nos troupes refoulées sur les ponts que l'on n'a pas eu le temps de détruire.

Dans le secteur attaqué les Alliés ont 7 divisions en ligne dont 3 britanniques venues au repos pour se reconstituer après les dures attaques subies dans le Nord; 4 divisions aux ailes et 4 en réserve sur la deuxième position peuvent intervenir immédiatement en même temps qu'une cinquième alertée par le G. Q. G. le 26 au soir; les divisions françaises tiennent des fronts très étendus variant de 8 à 14 kilomètres, à proximité 9 divisions d'infanterie et 3 de cavalerie sont susceptibles d'intervenir dans un délai de un à deux jours.

Dès le début de l'attaque et contrairement aux directives générales précédemment rappelées par le Commandement, les divisions réservées se portent en avant et, se mêlant aux éléments de première ligne qui cèdent sous la violence du choc, sont en même temps entraînées dans le mouvement de recul; quelques unités ont même franchi l'Aisne, c'est en partie leur maintien tardif sur la rive nord qui a interdit la destruction des passages.

En fait, malgré les belles actions de contre-offensive d'un certain nombre de groupements qui opèrent désormais sans cohésion d'ensemble, l'ennemi ne trouve plus au sud de l'Aisne aucun obstacle; heureusement Reims résiste à l'attaque, Soissons ne tombe que le troisième jour et l'offensive ne pouvant s'étendre en largeur se prolonge en flèche pour mourir sur la Marne le 1er juin.

Dès le 29 au soir le Commandement a donné l'ordre de prononcer le 31 une contre-attaque au nord de Soissons et à l'ouest de Reims et s'il n'est résulté de ces actions aucun gain territorial, nous y avons gagné d'assurer plus efficacement la défense des deux régions entre lesquelles l'attaque est resserrée; quant aux troupes amenées rapidement sur le champ de bataille ordre est donné de ne les point lancer immédiatement dans l'action, mais de les établir solidement sur des positions successives où se briseront progressivement les vagues ennemies.

En quelques jours tout danger est écarté, mais du côté

allemand on alimente largement la région en réserves, car on sent venir l'heure de la riposte; en dix jours nous avons engagé 42 divisions d'infanterie et 6 divisions de cavalerie et on prélèvera dans l'Est de nouvelles unités qui seront remplacées par des contingents américains.

Le repli. — Ces événements ont eu sur le Service des chemins de fer une répercussion profonde.

Des renseignements reçus le 27 mai dans la matinée il résulte que l'avance ennemie est rapide, il s'agit d'envisager le repli du personnel et du matériel de la zone avancée dans des conditions d'espace et de temps qui seront imposées par les événements; pour apporter de l'ordre dans ces évacuations délicates et pour prendre toutes les décisions opportunes l'adjoint du commissaire militaire du réseau est envoyé à Fère-en-Tardenois avec le chef du mouvement de la Compagnie.

A son arrivée à 18 heures, il trouve une situation très confuse, toutes les lignes sont évacuées au nord et à l'est de Fère-en-Tardenois, on ne sait où trouver un état-major susceptible de donner quelques renseignements sur la situation, l'état-major même de la 6e armée ne peut que conseiller d'agir au mieux (Voir carte de l'offensive de l'Aisne).

On fait donc commencer immédiatement l'évacuation de Fère-en-Tardenois de tout le matériel roulant inutile, machines supplémentaires du dépôt, matériel vide, en-cas mobiles de munitions anglaises; la 15e compagnie de sapeurs de chemin de fer qui a pu se replier de Soissons est constituée en compagnie d'arrière-garde, elle envoie une reconnaissance à Mont-Notre-Dame, composée d'une machine et de quelques wagons du train des sapeurs; cette reconnaissance part vers 21 heures sous les ordres du capitaine en second de la compagnie.

Le bombardement par avions est continu pendant toute la nuit sans cependant causer des dégâts importants; la

reconnaissance est arrivée vers 1 heure à Mont-Notre-Dame, y trouve la gare utilisable et le capitaine se met en relation téléphonique avec Fère-en-Tardenois par le poste de l'hôpital d'évacuation; la conversation est coupée presque aussitôt sur cette exclamation : « Il paraît que nous sommes cernés », puis reprise et définitivement interrompue sur l'indication rapide et naturellement inquiète : « Les Allemands sont là ». Le capitaine a oublié l'un des devoirs les plus élémentaires de tout militaire en reconnaissance, se couvrir; en l'absence de troupes voisines susceptibles de le renseigner il devait avec plus de raison encore envoyer à l'avant quelques-uns de ses sapeurs pour être averti du danger possible; quoi qu'il en soit, la reconnaissance, après avoir attendu vainement son chef, ne peut que rentrer, l'ennemi continuant à avancer.

Il n'y a plus qu'à évacuer la gare de Fère-en-Tardenois le plus rapidement possible, la compagnie de sapeurs s'y établissant en arrière-garde avec un personnel restreint d'agents pour y assurer le service le plus longtemps possible.

L'armée fait savoir, le 28 vers 5 heures, qu'il est prudent de ne prévoir qu'un délai de deux heures avant l'abandon définitif de la gare, néanmoins on peut y rester toute la journée et évacuer des munitions de gros calibre et bien que toutes les précautions aient été prises le service y est gêné, quoique temporairement, par une interruption des relations téléphoniques motivée par l'intervention regrettable d'un envoyé de la régulatrice du Bourget; la dualité de commandement est toujours la source de fautes ou d'erreurs.

Le 29 mai, la retraite se précipite, la gare de Fère-en-Tardenois est évacuée à 9 heures après destruction des stockages qui contiennent des quantités importantes de denrées et de munitions : à 13 heures, évacuation de Coincy sur la ligne de Château-Thierry, à 18 heures, évacuation d'Oulchy-Breny; à 19 heures les sapeurs dé-

truisent sous un bombardement intense les appareils de la bifurcation d'Armentières, une compagnie de sapeurs reçoit l'ordre de se porter par le sud sur la ligne de Château-Thierry à Oulchy pour y constituer une arrière-garde; à 21 heures on se replie sur Neuilly-Saint-Front.

Dans la nuit du 29 au 30 on évacue progressivement les gares de la ligne d'Oulchy à Château-Thierry, le 30 à 10 heures les obus tombent sur la ligne Paris—Strasbourg entre Château-Thierry et Dormans, l'évacuation est préparée puis exécutée à 14 heures pour Varennes-Jaulgonne et Mézy, à 16 heures pour Château-Thierry, après qu'on a fait sauter le pont d'Essômes sur lequel la ligne de Château-Thierry à Oulchy franchit la Marne, une compagnie de sapeurs est en arrière-garde vers Nogent-l'Artaud; à 17 heures Neuilly-Saint-Front a dû être évacué, le train parc des sapeurs n'a pu même y rester et s'est replié sur Troesnes, quelques sapeurs continuent à y assurer le service téléphonique.

Dans la nuit du 30 au 31, évacuation complète de Neuilly-Saint-Front après destruction de la régulatrice sanitaire où se trouve encore un matériel considérable laissé par le service médical, qui a abandonné la formation depuis le 30 au matin sans souci même d'assurer le départ des nombreux blessés qui se présentent.

A 14h 30 on évacue La Ferté-Milon, la destruction du tunnel de Mareuil est préparée; dans toute la région, sauf sur quelques points de détail, le repli s'est effectué dans l'ordre le plus parfait en raison de la méthode apportée dans l'organisation ainsi que de l'efficacité du commandement institué sur place.

Du côté de Reims, le recul a été plus brutal et plus limité; dès les premières heures de l'attaque les bombardements et les nappes de gaz toxiques ont nécessité l'évacuation jusqu'à Fismes où la voie a été coupée; de nombreux trains d'A. L. G. P., canons et munitions, sont encore dans la région de Jonchery—Muizon et sur les lignes

du nord de la Vesle; le commissaire militaire du réseau, avisé téléphoniquement, donne l'ordre dans la nuit de les replier par Reims malgré que toute la ligne soit sous le feu ennemi; cet ordre est exécuté et le dernier train peut être évacué après que son mécanicien a été tué puis remplacé par son chauffeur qui est tué également, il est finalement conduit par un chef de section de la voie qui succombera d'ailleurs peu après ayant été profondément atteint par les gaz toxiques.

La situation restera stationnaire du côté de Reims jusqu'au jour où sera prononcée une nouvelle attaque qui porte les Allemands à l'entrée de la ville et qui nous conduit à faire sauter les deux ponts sur le canal des deux lignes venant d'Épernay et de Meaux; ces destructions qui isolent complètement la gare de Reims sont regrettables, elles ne s'imposaient nullement puisque l'ennemi n'a jamais atteint les ponts détruits qui sont toujours restés en notre possession, on peut se demander quelle autorité a pris une pareille initiative.

Les conséquences de l'avance allemande du 27 mai sont graves, toute relation entre les réseaux de l'Est et du Nord est supprimée en avant des ceintures de Paris, la ligne de Châlons à Paris est coupée et le trafic important assuré par cette artère doit être reporté sur la ligne Troyes—Paris déjà chargée et sur la ligne Vitry—Gretz mal outillée, les débarquements de troupes y sont nombreux et un accident survenu à l'alimentation hydraulique d'Esternay a causé des encombrements importants; le 1er juin, les condensations se chiffrent par vingt trains de chaque sens, l'alimentation est réparée par des moyens de fortune et on peut arriver progressivement à une situation meilleure.

Enfin, toutes les installations et tous les stockages de toute espèce accumulés dans la zone de l'avant sont détruits ou aux mains de l'ennemi, on ne trouve pour les remplacer que des organisations embyronnaires de deuxième

ligne que l'on n'a jamais pu développer dans les périodes précédentes par manque de matériel et de main-d'œuvre.

III — La défensive

Les actions offensives nous donnaient l'initiative des opérations, mais l'ennemi devait de son côté, par des actions de même ordre, rechercher le succès stratégique et il faut reconnaître que s'il n'a pas réussi mieux que nous-mêmes à déterminer ainsi en sa faveur la décision parce qu'il employait comme nous des procédés viciés dans leur essence, il a cependant obtenu l'effet de surprise que nous avons toujours négligé.

Dans les deux actions défensives importantes dont le réseau de l'Est a été le théâtre, à Verdun au début de 1916, dans l'Aisne en mai 1918, il est certain que les Allemands nous ont surpris et nous n'avons dû notre salut qu'à la résistance de nos combattants de la première heure ou à la rapidité et la vigueur de notre défense et de notre riposte.

A Verdun, notre ligne de bataille a peu reculé, le chemin de fer a été peu affecté dans la zone avancée, mais nos voies ferrées étaient trop lointaines parce qu'on n'avait pas pu consacrer à l'amélioration des communications des moyens qu'absorbait en entier la préparation des actions offensives.

Dans l'Aisne en mai 1918, nos premières lignes furent emportées avec toutes les installations qu'elles comportaient et comme aucun échelonnement n'avait été réalisé, il ne resta plus rien en arrière que des moyens de fortune hâtivement établis pour les troupes qui devaient être opposées à l'ennemi : c'était les mettre dans de mauvaises conditions pour la bataille, c'était aussi peut-être retarder leur entrée en action à un moment où toutes les minutes étaient comptées.

Dans l'incertitude où on se trouvait à certaines heures

du point où l'ennemi prononcerait ses attaques et des forces qu'il y consacrerait, il eût fallu partout pouvoir appliquer le principe qui régit toute action défensive, celui de l'échelonnement; il eût fallu envisager le repli rapide de la première ligne, puisque aussi bien il était admis que devant une attaque en forces cette première ligne pouvait toujours être emportée, et disposer en arrière de moyens puissants permettant d'arrêter l'ennemi et de passer à la contre-offensive, installations fixes importantes, circulation rapide et dense sur les voies ferrées.

Ce sont ces mêmes conclusions auxquelles on est arrivé pour la préparation des offensives, de sorte que cette préparation des offensives ainsi conçue était en même temps une préparation de nos actions défensives : la corrélation est tellement frappante qu'il est possible de dire qu'au point de vue du chemin de fer nos actions défensives ont précisément souffert des erreurs que l'on a commises dans l'organisation et la préparation de nos actions offensives.

Les instructions du G. Q. G. d'octobre et décembre 1917 affirment ce principe de la similitude des deux modes d'opérations mais son application aux services de l'arrière a été défectueuse, on a oublié que les règles générales d'emploi pour ces services sont les mêmes que celles qui régissent la conduite des unités dans la bataille, l'échelonnement s'impose aussi bien pour la poussée en avant que dans la défense, et la première ligne de départ n'est jamais celle sur laquelle se produira la décision et par suite l'effort maximum; dans l'attaque ce sera une ligne plus avancée d'où l'on partira pour forcer les dernières défenses de l'ennemi et où on aura dû par conséquent pouvoir accumuler les moyens, dans la défense ce sera une ligne plus ou moins reculée où on aura pu rassembler ses forces pour faire tête et prononcer une contre-offensive; dans aucun des deux cas ce ne devaient être les installations du front qui eussent dû être développées au détriment des autres.

CHAPITRE III

La bataille

La guerre a présenté deux périodes de bataille qui, à la différence des actions offensives ou défensives destinées à réaliser à notre profit la rupture du front ou à s'opposer aux tentatives faites par l'ennemi dans le même but, sont caractérisées par des mouvements d'avance ou de recul de grande amplitude.

C'est, au début, l'ensemble des opérations qui se déroulent d'août à octobre 1914, comprenant notre première attaque, notre retraite, la bataille de la Marne et la marche en avant consécutive; en 1918 jusqu'à l'armistice, c'est la bataille de France.

I — Les opérations de 1914

Avant la bataille de la Marne. — Le 19 août 1914, notre progression s'était affirmée sur tous les points.

En Alsace, Mulhouse était repris, le personnel et le matériel nécessaires étaient à pied-d'œuvre pour que le chemin de fer pût donner satisfaction aux besoins de l'armée, les reconnaissances avaient d'ailleurs signalé que la remise en état des lignes jusqu'à Dannemarie ne présentait pas de difficultés.

En Lorraine, l'offensive de l'armée de Castelnau (2e) avait porté nos forces sur la ligne Delme—Morhange—Sarrebourg, on se préoccupait hâtivement de mettre les

lignes en exploitation, on envoyait du personnel pour étudier sur place les installations, organiser le service sur la partie du réseau réoccupée et éventuellement s'étendre sur les régions que l'on espérait conquérir.

A notre gauche, des dispositions avaient été prises pour entrer en Belgique : l'armée Ruffey (3e), primitivement face à Metz, devait se former dans la direction du nord-est, sa droite à hauteur de Longwy; ce mouvement permettait à l'armée de Langle (4e) d'appuyer à gauche et l'armée Lanrezac (5e) s'établissait entre Meuse et Sambre; le maréchal French concentrait ses troupes pour les amener vers le 23 entre Sambre et Escaut, à hauteur de Condé.

Après les hésitations des premiers jours, après quelques évacuations ou destructions prématurées, après quelques contre-ordres, on décidait de mettre en œuvre tous les moyens permettant de suivre le mouvement en avant; en particulier on assurait l'exécution du renforcement et du prolongement de la ligne Carignan—Messempré, on faisait décharger un grand nombre de fourneaux de mine sans songer d'ailleurs que cette mesure était peut-être inutile, le fait que la destruction d'un ouvrage d'art est préparée n'impliquant pas la nécessité de procéder immédiatement à la destruction; on étudiait la réparation des ponts de Conflans ainsi qu'un contournement du souterrain détruit de Vachémont, en se basant sur les études faites en temps de paix par le 5e régiment du génie, régiment des sapeurs de chemins de fer.

Partout donc les prises de contact nous avaient été favorables et le chemin de fer se préparait à suivre, mais nos forces n'avaient rencontré devant elles que des éléments relativement peu importants, le gros des armées ennemies n'était pas encore entré en action.

Les armées allemandes avaient été débarquées en grande partie dans la région Aix-la-Chapelle—Malmédy—Trèves, elles s'avançaient par un vaste mouvement débordant, leur droite en avant.

La Ire, négligeant la place de Liége franchissait la Meuse en aval, battait l'armée belge qui se repliait sur Anvers et entrait le 20 août à Bruxelles; la IIe, après avoir franchi la Meuse à Huy, se rabattait à gauche vers la Sambre; la IIIe et la IVe se dirigeaient sur Dinant et Neufchâteau, appuyées à gauche par la Ve qui traversait le Luxembourg.

En même temps, à l'est de Metz la VIe marchait contre le front de la 2e armée française menacé à droite par la VIIe armée allemande vers Sarrebourg et à gauche par des éléments sortis de la place de Metz; enfin le détachement d'armée von Demling faisait face vers les Vosges et en Haute-Alsace à notre 1re armée, il n'avait évidemment qu'une mission défensive.

Les contacts se produisent d'abord au pivot du mouvement ennemi, l'action commence le 20 dans la région de Nancy et nos troupes sont obligées de reculer; c'est ce premier revers qui motive l'interruption du transport du 9e corps.

Les événements se précipitent et deviennent rapidement très graves, les Allemands occupent Lunéville le 23, il semble que leur marche va se poursuivre sur Neufchâteau par Charmes, mais ils sont arrêtés le 24 et nos troupes peuvent contre-attaquer puis reprendre l'offensive le 25, l'ennemi malgré des efforts répétés sera définitivement contenu; néanmoins, plus au sud, on abandonne Mulhouse le 27 afin de rendre des troupes disponibles pour la région du Nord où on en a le plus pressant besoin.

Ces diverses actions bien que violentes se déroulent sur un espace assez restreint, il en résulte qu'elles n'ont pas sur le chemin de fer une répercussion très étendue, la ligne limite de l'exploitation suivant les fluctuations de la bataille se déplace peu (Voir carte des évacuations des lignes).

Dès que nos troupes reprennent l'offensive, les reconnaissances sont poussées le plus loin possible afin de se

rendre compte des réparations à effectuer notamment en des points importants comme Blainville qui a subi un bombardement intense, les lignes télégraphiques y sont coupées en divers points, de nombreuses traverses sont hachées par les obus.

D'une façon générale, les transports dans la partie sud du réseau se poursuivent sans difficulté, on ne signale qu'un accident important, le 23 août, entre Dounoux et Épinal; par la suite et pendant toute la bataille de la Marne, de nombreux transports de troupes prendront naissance dans la région de Nancy et au sud, il en résultera une intensité de mouvements assez importante mais dont les circonstances de guerre ne troubleront pas la régularité.

En même temps que se développaient les actions consécutives à l'offensive de la 2e armée française, nos armées du nord rencontraient le 22 en Belgique, entre Namur et Charleroi, les forces ennemies; le 24, la bataille était arrêtée et la retraite commençait; à une allure très rapide elle s'effectuait en pivotant autour de la région de Verdun, laissant aux mains de l'ennemi nos lignes ferrées sur les territoires envahis.

Jusqu'aux 5 et 6 septembre c'est le reflux vers toutes les directions des personnels, des matériels, des approvisionnements que l'on veut sauver; organisations militaires, administrations civiles s'en vont à la hâte dès que les nouvelles vraies ou fausses, ou prématurées, annoncent l'approche de l'ennemi; sans ordre, sans méthode tout le monde fuit, s'embarrassant souvent d'impedimenta sans valeur, créant partout l'encombrement et dans bien des endroits la panique; sur les routes c'est un long cortège de misère, voitures chargées de meubles, troupeaux de bœufs ou de moutons, familles arrachées brutalement à leur foyer allant on ne sait où, campant la nuit dans les champs, inquiètes, affolées, prêtes à fuir au moindre bruit pour courir sans regarder en arrière toujours plus loin; les gares sont envahies, les trains quels qu'ils soient sont pris d'assaut, et ces

vagues immenses viennent déferler aux carrefours des routes ou des voies ferrées, à Troyes en particulier où tout s'entasse, où naît la cristallisation.

Dans ce désordre, dans cette atmosphère de terreur, derrière la digue qui recule de nos armées en retraite, le personnel de la Compagnie de l'Est se replie en emmenant son matériel, il assure en même temps les ravitaillements et les évacuations, les mouvements de troupes que le Commandement a ordonnés en vue de la bataille décisive, les mouvements vers l'arrière de tous les trains qui affluent chargés d'archives, d'approvisionnements, d'épaves, d'habitants en déroute : la tâche est lourde.

Les exécutants qui sur place ont à diriger ce service particulièrement délicat ont-ils des instructions, des directives? Aucune, ils ne reçoivent que quelques ordres visant les solutions à adopter pour quelques cas concrets ou les priorités à accorder à certains mouvements tels que ceux motivés par les transports de troupes; la Commission de réseau est à peu près impuissante, les renseignements qu'elle possède étant ou nuls ou trop tardifs; tous les soirs on obtient à grand'peine du G. Q. G. quelques indications sur les points atteints par nos arrière-gardes, ce ne sont pas des prévisions et on peut se demander si on n'aurait pas dû orienter mieux la Commission de réseau sur les intentions du Commandement afin d'obtenir dans l'exécution un peu plus de coordination et par suite un peu plus de calme.

Nos 3e et 4e armées rejetées sur la frontière entraînent dans leur retraite la 5e armée; les Anglais, devant le mouvement débordant de l'armée von Kluck, se replient rapidement, ils se trouveront même le 26 dans une situation critique entre Landrecies et Cambrai.

On a dû abandonner hâtivement les projets relatifs à la construction de la ligne de Carignan à Messempré et au rétablissement des ouvrages détruits dans la région; les compagnies de sapeurs envoyées à Montmédy et Carignan se sont repliées le 23 sur Amagne.

Le général en chef décide de prendre rapidement du champ en arrière pour faire front et attaquer quand le moment sera venu; l'ordre du 25 août prévoit la formation dans la région d'Amiens d'un groupement prêt à passer à l'offensive en direction de Saint-Pol—Arras ou Arras—Bapaume, il en résulte qu'on peut présager que le mouvement de retraite sera assez limité et il ne paraît pas utile de prendre pour le chemin de fer des dispositions nouvelles.

Mais la marche de l'aile droite ennemie est trop rapide, les Anglais sont refoulés, les débarquements en Picardie ne peuvent s'effectuer, la retraite des troupes françaises va continuer jusqu'à une limite qu'il est impossible pour le moment de déterminer.

Les opérations de repli. — Les opérations de repli ont naturellement subi toutes les fluctuations de la retraite et des opérations militaires : lentes d'abord pendant les premiers jours alors que nos armées se battaient encore en Belgique ou entravaient la marche de l'ennemi par quelques coups de boutoir heureux, elles se sont précipitées lorsqu'il a été nécessaire de prendre rapidement du champ pour mieux préparer l'offensive prévue.

Elles se rapportent à deux ordres de faits très distincts : l'exode des populations ou des administrations civiles et le repli des organisations militaires ou des services du chemin de fer; dans le premier cas, on ne pouvait que subir les événements sans qu'il fût possible de les diriger, dans le second on avait ou on pouvait avoir sinon des instructions, tout au moins des directives.

Apportant une perturbation profonde dans le fonctionnement du service des transports qui s'efforçait dans ces heures troublées de conserver de l'ordre et de la méthode, les évacuations civiles se sont faites par tous les trains vides ou à charge, de quelque nature qu'ils soient, trains de voitures à voyageurs, trains de wagons plats ou de tombereaux ou de wagons couverts, trains sanitaires, qui se

dirigeaient vers l'arrière; arrêtés souvent en pleine voie ou dans les gares par suite des difficultés de circulation, ces trains étaient pris d'assaut, chacun y prenait place sans souci de sa destination, ils arrivaient ainsi dans des grandes gares où, sous peine d'être encombré de leur chargement éploré, on n'avait d'autre ressource que de les acheminer sur les réseaux voisins, contribuant le plus souvent à étendre encore plus loin la zone des encombrements.

Les évacuations militaires visent presque exclusivement le repliement des dépôts dans la 6e région de corps d'armée notamment, dont l'importance en temps de paix était considérable et qui se trouvait en outre alourdie de tous les apports venus depuis la mobilisation pour des opérations que l'on espérait plus heureuses.

Le premier ordre d'exécution donné dans la matinée du 30 août envisageait la constitution et l'acheminement sur des destinations diverses de 66 trains; c'était déjà une opération importante à laquelle vont s'ajouter le transfert vers l'intérieur des dépôts et établissements militaires de la 2e et de la 20e région et même de certains dépôts de la 5e région, tels que Meaux, Provins et Coulommiers.

Quant aux évacuations du Service des chemins de fer, aucun mouvement ne devait en principe s'exécuter sans un ordre reçu de la Commission de réseau ou tout au moins des commissions régulatrices ou des sous-commissions; en fait les événements devancent les instructions en raison de la difficulté des communications et les évacuations de lignes ou de stations ne sont pas ordonnées mais subies, sauf dans les gares importantes; les commissions régulatrices qui doivent assurer les mouvements n'en sont souvent avisées qu'indirectement et tardivement : c'est un officier quelconque qui dans la conversation fait savoir qu'il vient de passer à une gare qu'il a trouvée abandonnée, c'est un coup de téléphone qu'on peut enfin passer et qui ne reçoit pas de réponse, c'est un train envoyé sur

une gare encore occupée la veille et qui n'y trouve plus personne.

Le service se poursuit cependant dans l'ensemble avec méthode, l'exploitation est assurée sur chaque ligne vers son terminus par des sapeurs de chemins de fer qui se replient en suivant le mouvement des troupes en retraite, le personnel de la Compagnie abandonnant la gare lorsque les sapeurs y arrivent pour se replier sur la gare suivante; cette règle n'est pas sans souffrir de nombreuses exceptions lorsque interviennent des commissaires de gare mal informés ou des municipalités prises de panique et les répercussions en sont souvent très fâcheuses.

Le 1er septembre, la gare de La Ferté-Milon est évacuée alors que la section Lizy-sur-Ourq—Reims n'est abandonnée que le 2; le 8, Saint-Mihiel est évacué sur l'ordre du commissaire militaire alors que des mouvements parcourent la ligne pour les ravitaillements ou les évacuations de blessés, le personnel rentre à son poste le 10; le 6, Nangis a été momentanément évacué sur renseignements donnés par le maire qui croit savoir que l'ennemi approche de la localité, il en résulte que la gare de Troyes croyant la ligne coupée fait dévier par Montereau et le P.-L.-M. une partie du courant de troupes se dirigeant vers le nord, ce sera un retard pour ces unités impatiemment attendues pour la bataille et une nouvelle cause d'encombrement dans une région déjà surchargée (Voir carte).

Dans ces mouvements de repli, le personnel se retire emportant parfois un matériel considérable et sans valeur dans des wagons qui viennent remplir les triages ou qui se perdent vers des destinations inconnues; la Commission de réseau devra même intervenir pour qu'on n'hésite pas à laisser sur place tout ce qui n'est pas indispensable, elle intervient aussi pour interdire de mettre des trains à la disposition des habitants de certaines villes comme Troyes qui peuvent rester sur place, les évacuations sur des localités de la zone des armées sont prohibées.

Le matériel est autant que possible rassemblé en des points où on a établi à la hâte des voies de garage provisoires, le personnel est évacué sur la partie sud du réseau ou acheminé sur les réseaux voisins, un grand nombre d'agents est même mis en congé!

Dans la région de Nancy et au sud les repliements s'effectuent entre le 22 et le 25 août, la limite extrême atteint Charmes; le 23, on évacue la gare de Nancy encore encombrée d'un important matériel en raison des transports de troupes qui viennent de se terminer : l'opération est menée avec ordre et méthode car on a envoyé sur place un officier du G. Q. G., le commandant Lefort, qui prend toutes les mesures nécessaires après entente avec les autorités militaires et administratives et les services locaux du chemin de fer; la situation était critique, l'ennemi occupait Lunéville, nos troupes étaient en retraite, la population voulait fuir, tous les espoirs semblaient vains; c'est là un exemple frappant de l'influence d'un chef.

Dans la région du Nord les évacuations commencent en fait le 24 août, des instructions pour les mesures préparatoires avaient été données dès le 18 en raison de la présence de coureurs ennemis, mais avaient été rapportées le 20 à la suite de notre mouvement offensif; il en résulte que le 24 on est obligé d'abandonner le matériel de voie faute de moyens de transport.

Le 25, les organes locaux de direction de Charleville se replient; ce même jour et le lendemain 26 il se produit quelques fluctuations par manque de liaison entre les services de la Compagnie, exploitation, traction, voie; la ligne de Sedan—Stenay est évacuée sans ordres par les agents de la voie parce qu'ils voient partir les agents de l'exploitation; sur la ligne de Conflans à Verdun les stations d'Eix-Abaucourt et Étain sont tour à tour évacuées, réoccupées puis évacuées à nouveau.

A partir du 28 les repliements se font plus rapides, Reims est évacué le 2 septembre, Châlons le 3; ils se font

en très grande partie avec ordre sur les destinations prévues en principe par une instruction du Service central du 30 août; le 2 septembre, le matériel de Pantin est expédié vers Is-sur-Tille et Langres et d'une façon générale des instructions sont données pour que le matériel évacué soit toujours accompagné afin qu'on puisse le retrouver facilement plus tard.

La ligne de repli se fixe le 5 septembre, sauf dans les régions de Bar-le-Duc et Arcis-sur-Aube où, subissant les fluctuations de la bataille, elle cédera encore le 6, le 8 et le 9 : l'emplacement de cette ligne montre combien devaient devenir difficiles les mouvements sur la partie du réseau encore en notre possession et combien étaient devenues précaires en particulier les relations avec Paris et avec le réseau du Nord.

La rapidité de ces mouvements n'avait pas permis de les exécuter sans pertes et il était fatal qu'on fût obligé d'abandonner du matériel; près de 12.000 wagons ne peuvent être ramenés à l'arrière pour ne pas encombrer les lignes et les gares surchargées.

Cinq cent quinze agents restent en pays envahi, et en ce qui concerne les locomotives deux seulement tombent aux mains de l'ennemi, l'une à Treignies (Belgique) le 24 août, l'autre à Givet le 25; si on ajoute à ces machines celles qui le 31 juillet n'ont pu repasser la frontière, on arrive à un total de 10.

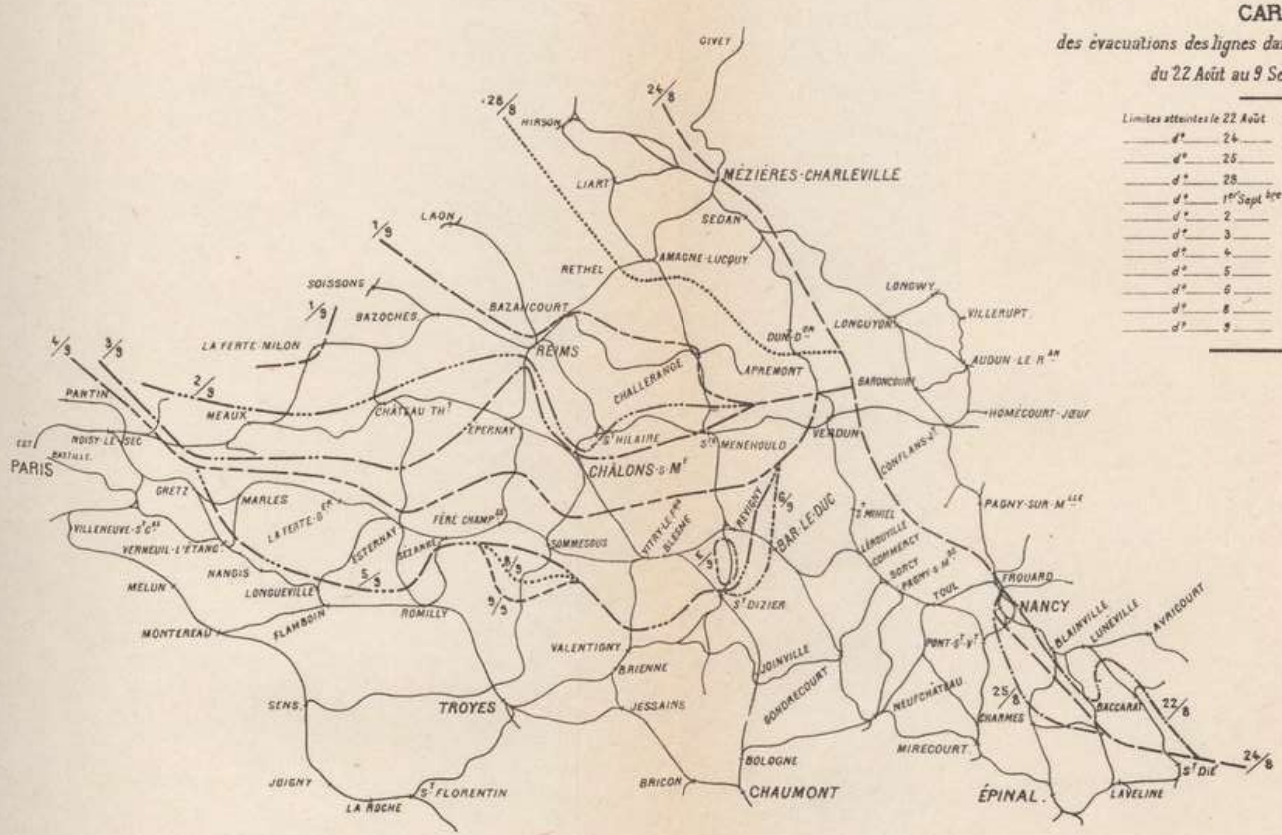
A la suite de ces opérations paraît le 9 septembre une instruction du directeur des chemins de fer : après avoir indiqué que les évacuations et les repliements ont été faits sans discernement et sans mesure et qu'il en est résulté un trouble considérable dans la circulation, au point de compromettre presque le succès des opérations militaires, l'instruction précise que les évacuations réduites au strict minimum ne doivent comprendre :

1° Comme personnel, que les agents du Service des

CARTE

des évacuations des lignes dans le mouvement de repli
du 22 Août au 9 Septembre 1914

Limites atteintes le 22 Août
d° 24
d° 25
d° 28
d° 1er Sept.bre
d° 2
d° 3
d° 4
d° 5
d° 6
d° 8
d° 9



chemins de fer et les catégories de fonctionnaires spécifiées par les ordres du ministre ou du général en chef;

2° Comme matériel, que le matériel roulant chargé ou non chargé et les organes les plus essentiels et les moins encombrants des gares et des dépôts, à l'exclusion du matériel ordinaire de voie qui sera seulement mis hors d'usage.

L'instruction ajoute :

« Tous les agents du Service des chemins de fer à tous les degrés ont le devoir de résister par tous les moyens en leur pouvoir, et en faisant appel au besoin à la force, à l'envahissement des gares par les populations; ils ne doivent se replier qu'à la dernière extrémité et sur l'ordre de leurs chefs. »

Ces directives données le 9 septembre, alors que la marche en avant est sur le point d'être reprise et que les évacuations sont terminées, ne sont-elles pas inopportunes ou tout au moins tardives? Si la question avait été envisagée le 25 août au lieu du 9 septembre, les instructions bien qu'un peu vagues auraient été utiles surtout si on y avait précisé quelque peu les points sur lesquels les chefs tant militaires que techniques devaient porter leur attention, la nature des informations à recueillir et les sources d'informations.

Les agents il est vrai ne devaient se retirer que sur ordre de leurs chefs, encore eût-il fallu que le G. Q. G. tînt ces chefs au courant de la situation afin de leur permettre précisément de formuler ces ordres.

Dans tous les cas, les indications de l'instruction ne sont pas en totalité à retenir car la prescription de résister même par la force à l'envahissement des gares est purement illusoire : pour user de la force il faut la posséder et le Service des chemins de fer n'avait rien à sa disposition que son pouvoir de dresser des procès-verbaux, ce n'était pas le moment; il faut aussi pouvoir appliquer cette force à l'endroit voulu et au moment voulu et on ne conçoit pas

comment on aurait pu, à une heure quelconque et dans une gare quelconque, empêcher des habitants affolés de monter dans un train quelconque : il ne suffit pas de donner des ordres, il faut qu'ils soient exécutables, l'instruction du 9 septembre prouve qu'à cette date le G. Q. G. ignorait encore les conditions vraies dans lesquelles les évacuations avaient dû être subies.

Les destructions. — Si, faute surtout de direction supérieure, les évacuations ne se sont pas faites avec toute la méthode désirable, il en a été de même des destructions d'ouvrages d'art qui auraient dû, sauf exception, suivre les évacuations et non les précéder.

Au début surtout et jusqu'au 25 août ce sont des hésitations qui se traduisent par des fausses manœuvres, chargements de dispositifs de mine, puis déchargements, puis rechargements sans que la situation générale ait paru l'exiger, exerçant dans la région une influence morale regrettable : c'est ainsi que le 22 on décharge les ponts de la Meuse chargés le 20, le 23 on recharge le pont Saint-Joseph à Fumay, déjà chargé et déchargé.

Comme les évacuations les destructions ne devaient être effectuées en principe que sur un ordre supérieur et pour les destructions que sur un ordre venu du G. Q. G.; il est difficile de savoir à quel moment et sous quelle forme ces ordres ont été donnés, mais il est à présumer que trop d'initiatives locales ont eu à s'exercer, il était difficile d'ailleurs qu'il en fût autrement, le personnel d'exécution, génie local ou génie des armées, échappant en fait à l'autorité du directeur des Chemins de fer; n'a-t-on pas été jusqu'à envisager le 12 septembre des destructions dans la région de Chalindrey, et bien qu'on s'en soit tenu aux études, peut-on dire qu'après la victoire de la Marne ces études étaient réellement nécessaires?

Pour l'exécution les services locaux de la Compagnie n'ont eu qu'à prêter leur concours et à réaliser avec les

autorités militaires intéressées dont personne ne pouvait vérifier la validité des pouvoirs, une entente propre à permettre d'assurer l'exploitation le plus longtemps possible.

Les destructions (Voir carte) présentent plusieurs groupements par ordre chronologique :

Le premier, antérieur à la période des opérations, ne comprend que quelques ouvrages de la région de Charleville;

Le deuxième, qui porte sur la période du 22 au 25 août, affecte surtout la même région;

Le troisième correspond à la période de retraite, un certain nombre d'ouvrages détruits se trouvent sur la ligne de Paris à Nancy;

Le quatrième groupement comprend les destructions que les Allemands ont effectuées pendant leur retraite, on peut signaler celles de la région de Lunéville et celle du souterrain des Islettes dont nous avions nous-mêmes chargé puis déchargé les dispositifs.

Si on étudie le deuxième et le troisième groupement on ne peut s'empêcher d'observer combien sont nombreuses les destructions des derniers jours du mois d'août, s'appliquant à la presque totalité des ouvrages munis de dispositifs, alors que pour la période du 27 août au 9 septembre on constate que de nombreux ouvrages ont été laissés intacts pendant notre retraite; on voit aussi que certaines destructions, celles de la région de Meaux exécutées surtout par les Anglais, ne correspondent pas au souci d'interdire à l'ennemi l'usage de la voie ferrée, mais à la seule idée de détruire des points de passage susceptibles d'être utilisés par des troupes pour franchir un fleuve formant obstacle.

Si les destructions accumulées à la frontière sont justifiées étant donné qu'on avait décidé de prendre largement du champ en arrière et qu'on avait ainsi avantage à constituer une barrière pour longtemps infranchissable à l'entrée même de notre territoire, il ne semble pas que l'on ait eu intérêt à multiplier en arrière de cette barrière des coupures qui n'étaient pas de nature à préoccuper

beaucoup l'ennemi puisqu'il était arrêté à l'entrée du réseau, mais qui étaient au contraire susceptibles de constituer une gêne importante pour la marche de l'offensive que nous comptions reprendre.

Quant aux destructions de la région de Meaux ou de la région de Vitry-le-François et Revigny, elles ne s'imposaient pas, elles étaient néfastes au point de vue du chemin de fer, elles étaient inutiles au point de vue de la bataille, elles constituent des fautes surtout si on note les dates des 5, 6 et 8 septembre auxquelles elles ont été effectuées.

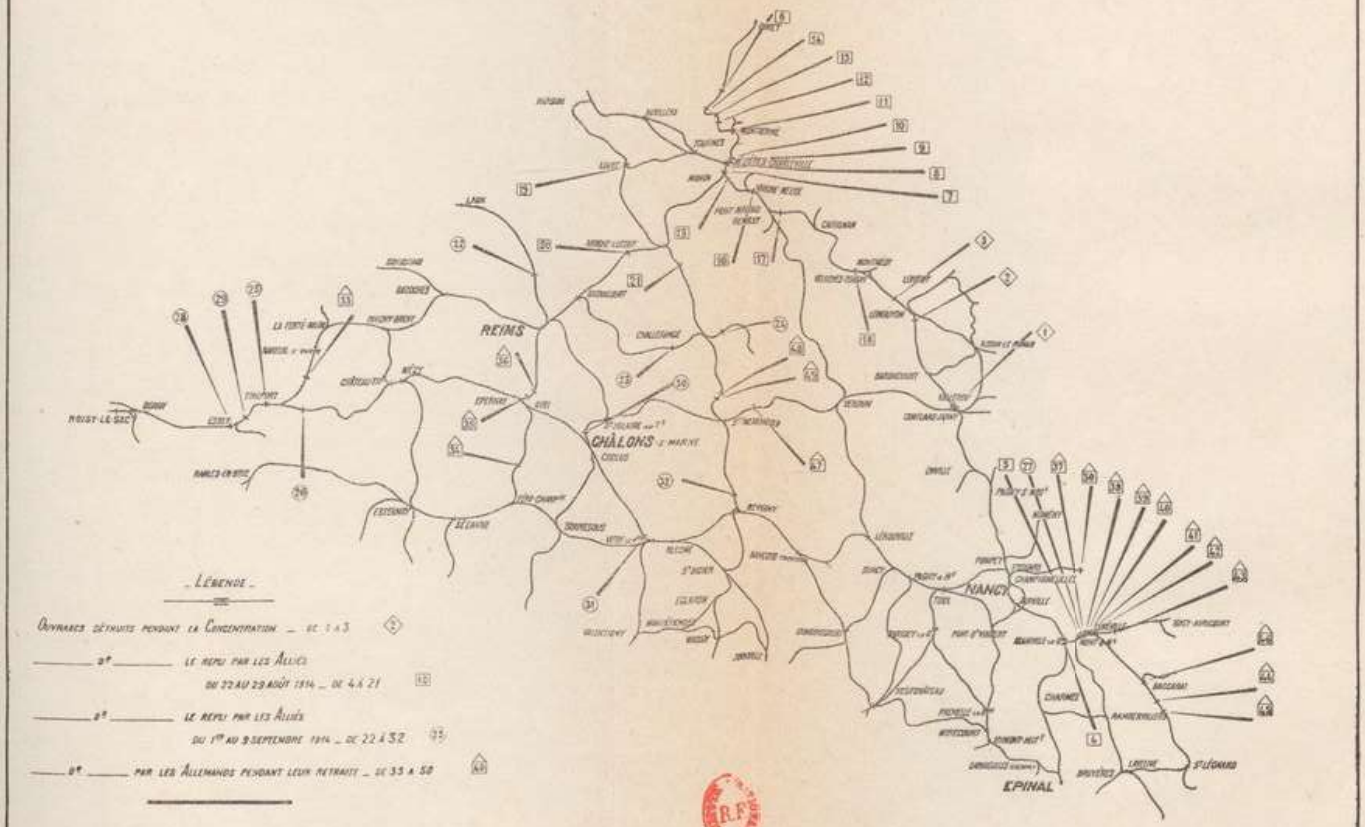
Les Allemands, malgré leur retraite rapide, ont pu compléter cet ensemble de coupures en s'attaquant aux artères de direction sud-nord qui restaient encore en liaison avec le reste du réseau, la ligne Fère-Champenoise—Épernay—Reims et la ligne Sainte-Menehould—Amagne, de sorte que si on n'avait pas dû arrêter la poursuite par suite du manque de munitions ou du manque de cavalerie, par suite de fatigue ou pour toute autre cause militaire, on n'aurait vraisemblablement pas pu la continuer longtemps dans l'impossibilité où on se serait trouvé, en grande partie par notre faute, d'exécuter les transports nécessaires aux ravitaillements des armées.

Il n'existait pas pour les destructions de plan d'ensemble s'adaptant aux opérations générales et aux intentions du Commandement, il ne faut pas s'étonner du résultat.

En dehors des ouvrages d'art, des destructions ont été faites par le personnel de la Compagnie au fur et à mesure de son repli, elles portaient sur le matériel qu'on était obligé de laisser sur place et sur certains points délicats de la voie, aiguillages, cabines Saxby, etc...; des instructions précises donnaient à ce sujet toutes les indications nécessaires et elles ont été suivies.

La marche en avant et la remise en état des lignes. — Après la bataille de la Marne qui, ainsi que nous l'avons vu, est caractérisée pour le chemin de fer surtout par l'importance

Carte des ouvrages importants détruits en Août et Septembre 1914



et la nature des transports en cours d'opérations, l'ennemi bat en retraite dès le 9 septembre et son recul s'effectue à une allure aussi rapide que celle qui a caractérisé son avance, mais ses armées ne se retirent d'abord que dans la partie du front de bataille où son infériorité a été manifeste et où il peut craindre une manœuvre d'enveloppement, c'est-à-dire à l'ouest.

Dans la partie orientale, vers Revigny et Verdun, les Allemands résistent quelque temps encore, au risque de voir leurs forces opérant dans cette région séparées de l'ensemble, c'est donc la région à l'ouest de la ligne Châlons—Troyes qui est dégagée dès le 9 et le 10 septembre.

Partout, en même temps que progressent nos troupes, sont lancées des reconnaissances qui vont se rendre compte de l'état des lignes pour commencer sans tarder les réparations les plus urgentes : compagnies de sapeurs de chemins de fer, agents de la Compagnie sur des machines avancent, en certains points même, jusque sous le feu des arrière-gardes ennemies, suivies par du personnel rappelé des points sur lesquels il a été évacué ou de congé pour rétablir les communications et reprendre possession des gares.

En pleine voie on ne constate en général que des dommages sans grande importance, rails brisés, traverses hachées par les obus dans les régions où on s'est battu, un certain nombre de coupures résultant souvent de l'enlèvement des rails pour des travaux à proximité, tels que l'établissement de ponts devant servir au mouvement des troupes.

Toutes les réparations sont faites rapidement soit par les compagnies de sapeurs avec le matériel de leur parc ou avec du matériel trouvé sur place, soit par les agents avec du matériel venu de points voisins ou prélevé sur des installations secondaires.

Dans les gares, les appareils de voie ont été détruits soit par le génie français ou les agents pendant la retraite, soit par l'ennemi, en particulier entre Sommesous et Fère-Champenoise, à Châlons, à Reims; les remises en état se

font généralement en prélevant du matériel à proximité, le principe étant d'assurer d'abord la continuité du rail.

En ce qui concerne les ouvrages détruits, les résultats des reconnaissances sont adressés à la Commission de réseau avec tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de déterminer le type de pont à mettre en œuvre pour une réparation provisoire.

Des dégâts importants visent les lignes télégraphiques ou téléphoniques et les transmissions de signaux, certaines destructions résultent de la bataille, comme dans la région d'Esternay, mais dans la plupart des cas il s'agit de destructions volontaires.

Sur la ligne Paris—Nancy qui a peu souffert tous les appareils télégraphiques ont été détruits dans les stations entre Mézy et La Ferté-sous-Jouarre, à Épernay tous les fils télégraphiques sont coupés, les transmissions rigides brisées, sur les autres lignes mêmes constatations.

Des équipes d'ouvriers spéciaux se mettent à l'œuvre, mais le matériel est parfois difficile à trouver, il faut rechercher les appareils évacués dans des wagons partis souvent pour des destinations inconnues, on fait un large appel aux réserves de la Compagnie mais on subit quelques retards.

Pour les bâtiments, il n'y a eu de destructions sérieuses que dans les zones de combat, région de Bar-le-Duc à Fère-Champenoise; sur les points où les bâtiments n'ont pas été endommagés dans leur gros œuvre, tout a été pillé et saccagé; des pillards locaux ont quelquefois complété l'œuvre de l'ennemi.

Des alimentations hydrauliques ont souffert, réservoirs crevés ou détruits, enfin il faut débarrasser les voies de nombreux obus non éclatés.

Dans la région réoccupée on compte vingt et un ponts importants et un souterrain détruits.

D'une façon générale, les remises en état provisoires sont exécutées rapidement, on ne souffre que de l'arrivée tardive de certains matériels, on subit les conséquences des

conditions défectueuses dans lesquelles certaines évacuations se sont faites, précipitation et absence de méthode qui ont engendré quelque désordre; quels que soient les revers de la fortune il faut toujours envisager l'avenir et les heures heureuses qu'il peut ramener.

La reprise de l'exploitation. — Dès que les installations sont sommairement remises en état, l'exploitation est rétablie; malgré les ouvrages détruits qui vont retarder pendant quelque temps la reprise du trafic sur certaines sections on peut, dès le 12, pousser suffisamment en avant pour qu'il soit possible de continuer à desservir les troupes; on peut attendre le rétablissement de la ligne Paris—Nancy entre Château-Thierry et Damery en passant par la ligne à voie unique Esternay—Mézy (Voir carte).

Les remises en état des aiguillages de Sommesous et la réparation d'un pont à Bergères-les-Vertus ne permettent d'arriver à Épernay et Châlons que le 15, en même temps on accède à la ligne Paris—Reims entre Mareuil-sur-Ourcq et Oulchy-Brény par la ligne de Château-Thierry à Oulchy.

Dans une troisième période, du 15 au 22 septembre, période qui suit immédiatement la retraite tardive de l'ennemi dans la région à l'est de Châlons, l'exploitation est reprise sur les lignes de Châlons—Sainte-Menehould et au sud, à l'exception du passage sur la ligne Paris—Nancy à Vitry-le-François où l'autorité militaire n'a pas jugé pressante la réparation de l'ouvrage détruit, deux ponts à rétablir à Saint-Martin -sur-le-Pré et Revigny ont quelque peu retardé les opérations; en même temps, la continuité du parcours entre Paris et Vitry par Sommesous est assurée dans la région de Huiron où les dégâts du fait de la bataille étaient particulièrement importants; sur la section Paris—Château-Thierry il ne reste impraticable que la région des ponts de la Marne en cours de réfection.

Le 1er octobre, la circulation est partout rétablie sauf

à Vitry où on ne passera que le 19 octobre, la remise en état du souterrain des Islettes permet d'arriver à Verdun par Sainte-Menehould.

Postérieurement au 1er octobre, on remet en service la ligne Épernay—Reims qui avait été coupée à Ay, la déviation de Changis—Lizy-sur-Ourcq permet d'aller directement de Meaux à Reims, entre Châlons et Reims on peut atteindre Mourmelon.

En ce qui concerne Reims, ce sont des évacuations et des réoccupations successives de la gare par suite des bombardements, finalement on est contraint d'arrêter à Rilly et à Muizon l'exploitation normale, quelques wagons étant poussés chaque nuit jusqu'à Reims par les soins des sapeurs de chemins de fer.

Du côté de Saint-Mihiel, une offensive allemande du 24 septembre a réussi à couper la ligne Lérouville—Verdun; dans la même région l'ennemi occupe des positions d'où il peut bombarder Lérouville, il en résulte que le trafic normal entre Revigny et Nancy doit être dévié par Gondrecourt et Sorcy; ce sera une sujétion très gênante pendant toute la guerre, étant donné le profil de la ligne Nançois—Gondrecourt et la nécessité d'un rebroussement à Gondrecourt, ce ne sera qu'exceptionnellement qu'on pourra passer à Lérouville.

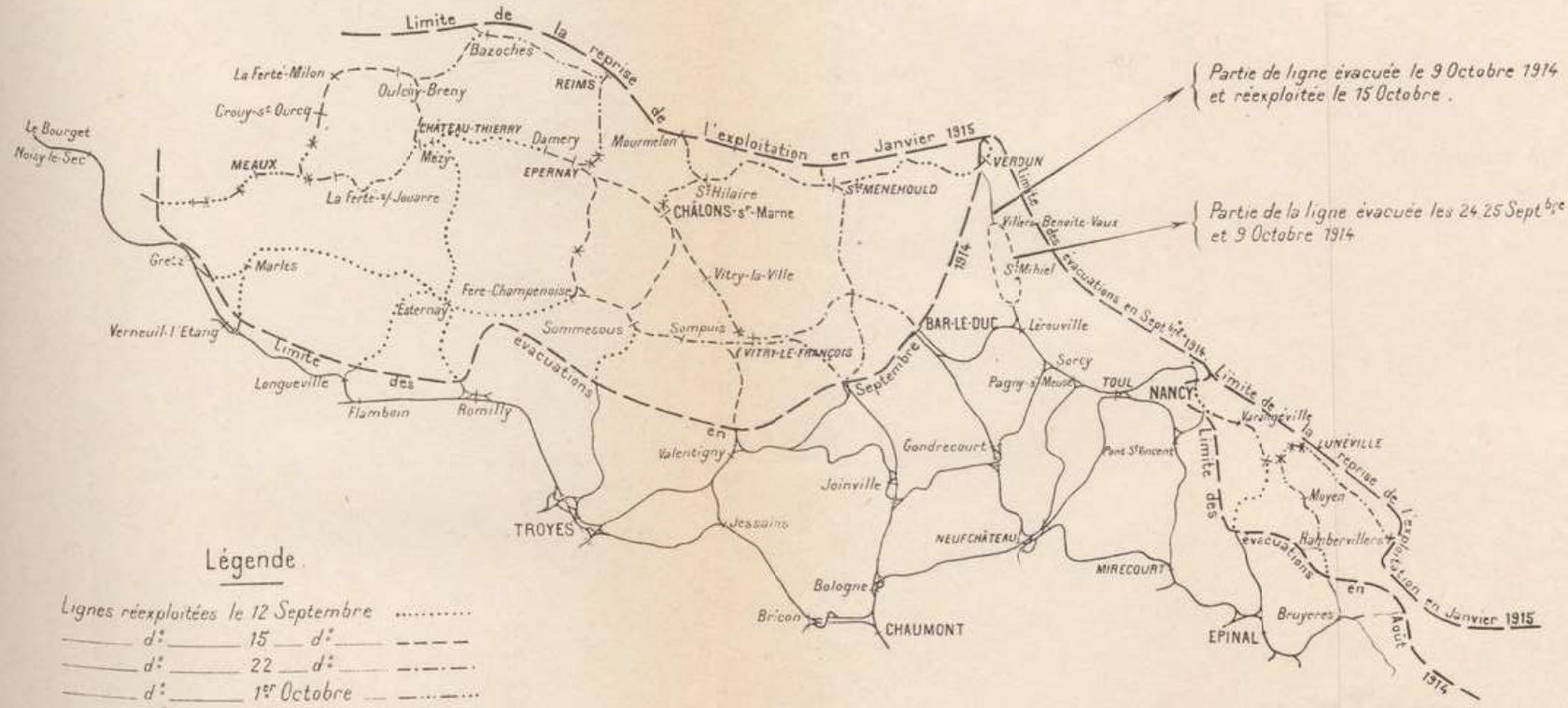
Vers Strasbourg on arrive jusqu'à Lunéville, vers Metz jusqu'à Dieulouard d'où partent pendant la nuit des rames conduites par les sapeurs de chemin de fer jusqu'à Pont-à-Mousson.

A la fin de 1914 l'ensemble des lignes occupées par l'ennemi correspond à 1.100 kilomètres environ sur un total de 5.027 kilomètres, représentant l'étendue du réseau.

II. — La bataille de France

Les bases de la préparation. — Après l'offensive avortée du printemps 1917, le Commandement renonce momen-

Carte des limites atteintes successivement par l'exploitation à partir du 12 Septembre 1914.



tanément aux grandes attaques, il s'en tiendra à des offensives à objectifs limités préparées avec le plus grand soin et la plus extrême précision, afin d'en obtenir des résultats favorables dont l'influence ne sera pas négligeable dans l'œuvre de rétablissement moral entreprise.

Suivant ces principes, une attaque à Verdun nous permet au mois d'août de revenir sensiblement à notre situation des premiers jours de 1916, en octobre l'opération de La Malmaison nous rend maîtres du Chemin des Dames en entier et rejette l'ennemi sur la rive nord de l'Ailette.

En même temps dans le Nord quelques attaques sont tentées dans les Flandres en août et dans la région d'Ypres en septembre et octobre, mais la mauvaise saison ne permet d'atteindre que des résultats peu importants.

Malheureusement les opérations allemandes en Russie, aidées par la propagande révolutionnaire, désorganisent les armées russes, et l'ennemi disposant de forces nouvelles peut à la fin d'octobre prononcer une offensive très sérieuse sur le front italien, nos alliés subissent un échec des plus graves qui impose l'envoi rapide en Italie de contingents importants français et britanniques; en même temps une diversion est tentée sur notre front pour essayer d'y fixer les forces ennemies, et le 20 novembre les Anglais attaquent sur Cambrai suivant un procédé nouveau, attaque appuyée de nombreux tanks sans préparation d'artillerie; l'ennemi peut arriver assez tôt à la riposte pour tenir sur sa troisième ligne et éviter une percée qui aurait pu avoir pour lui des conséquences désastreuses; une contre-offensive qu'il lance quelques jours après lui permet même, en présence d'une organisation défensive insuffisante, de reprendre la plus grande partie du terrain perdu.

La campagne de 1917, sur laquelle on avait fondé de si grandes espérances, se termine donc en fait par une victoire allemande sans que nous ayons jamais eu à enregistrer aucun succès susceptible d'influer favorablement sur la situation stratégique; la Russie avait disparu n'im-

posant plus à nos ennemis sur le front oriental que la présence de quelques troupes d'occupation, l'Italie paraissait pour quelque temps hors d'état d'intervenir utilement, l'Allemagne pouvait donc reporter sur le front français toutes les forces devenues disponibles et tenter une offensive dont le succès lui permettrait de dicter les conditions de paix; c'était la seule solution à laquelle elle pouvait s'arrêter puisqu'elle avait toujours refusé toute paix de compromis, mais il fallait se hâter.

Les Américains en effet se montraient disposés à donner leur concours sans restriction et il fallait agir avant que leurs effectifs susceptibles d'entrer en action aient rétabli un équilibre qui, par la défection russe, était rompu au bénéfice des empires centraux, aussi dès la fin de 1917 on recueille de nombreux indices de préparation d'une offensive allemande; nos moyens ne nous permettant pas de la devancer par une attaque suffisante pour imposer à l'ennemi notre initiative, il ne nous reste qu'à prendre nos dispositions pour recevoir sans dommage le choc prévu, en attendant que la mise en œuvre possible d'effectifs plus nombreux nous permette d'entreprendre de nouvelles opérations.

Notre préparation doit donc envisager à la fois des opérations défensives et des opérations offensives sans qu'il soit possible de discerner la région où les unes ou les autres se développeront : le 31 octobre et le 20 décembre 1917, le G. Q. G. fait paraître deux Instructions, l'une sur l'action offensive, l'autre sur l'action défensive des grandes unités dans la bataille.

Dans son introduction la première envisage la bataille comme un ensemble d'actions défensives et d'actions offensives étroitement liées les unes aux autres, les premières n'ayant pour but, tout en agissant constamment sur l'ennemi, que de grouper et reconstituer les forces de toute nature en vue des grandes attaques ultérieures, les secondes développant les attaques en employant à plein



PONT DÉTRUIT A BETHEL SUR L'AISNE (1918)

les moyens réunis; celles-ci pourront dès lors, à l'époque et dans les zones choisies par le Commandement, être déclenchées avec une soudaineté et une variété qui permettront de réaliser la surprise.

Les actions offensives prendront d'abord la forme d'attaques à objectifs précis et limités; ces attaques seront renouvelées et variées dans le minimum de temps et le maximum d'espace jusqu'à produire la dislocation de la cuirasse fortifiée de l'ennemi, elles amèneront des opérations à visées de plus en plus lointaines où la décision de la bataille et la poursuite des armées adverses seront progressivement envisagées.

Les armées auront en conséquence l'obligation de s'organiser défensivement pour garantir l'inviolabilité du front et de s'échelonner en profondeur pour rester constamment aptes à la manœuvre, manœuvre de parade ou manœuvre d'attaque.

Ainsi se trouvent posés de façon magistrale les principes de la bataille future qui vont déterminer l'organisation de la préparation en ce qui concerne notamment les communications.

Dans une première partie, l'Instruction fixe le but et les conditions d'une action offensive en étudiant les conditions générales, les conditions d'emploi et de répartition des forces et moyens, les conditions particulières d'emploi de l'artillerie et de l'aéronautique.

Les conditions essentielles du succès d'une attaque sont :

La supériorité des moyens;

La surprise;

Une préparation complète.

Parmi les moyens dont on doit s'assurer la supériorité il est spécifié que le Commandement choisit et délimite les zones d'attaque afin que le développement des communications et installations de l'arrière soit à son avantage.

La surprise stratégique devra nécessiter une préparation rapide et discrète et pour obtenir cette surprise on sera

généralement amené à multiplier et à varier les actions offensives dans l'espace comme dans le temps; quant à la préparation elle comporte la rédaction des plans et l'exécution des travaux.

Le mode d'emploi des différentes armes est défini dans la suite de la première partie, un point intéressant à retenir est relatif au ravitaillement en munitions, il mentionne que l'apport journalier aux batteries d'un jour de feu a atteint parfois 2.000 tonnes pour un corps d'armée ayant deux diivsions engagées, sans compter l'artillerie de tranchée ni l'A. L. G. P.

Dans la deuxième partie on traite de la préparation, qui comprend les plans, les travaux et la mise en place de l'infanterie; les travaux de chemins de fer sont réalisés suivant les conditions fixées par l'Instruction sur l'organisation générale des communications en vue d'une action offensive; l'établissement des communications doit être réalisé longtemps à l'avance par l'équipement offensif des fronts intéressés, il ne nécessitera au moment de la préparation immédiate des attaques que quelques aménagements ou travaux nouveaux.

La troisième partie étudie l'exécution, elle ne parle de l'arrière que pour préconiser la poussée en avant des communications, liaisons et approvisionnements de tout ordre, cette poussée en avant a dû faire l'objet d'un plan.

Quelques renseignements intéressants sont donnés dans une annexe; les dotations moyennes en artillerie comportent une pièce d'artillerie de campagne par 18 mètres de front, une pièce d'artillerie lourde de destruction par 35 mètres, une pièce d'artillerie lourde de contre-batterie par 40 mètres avec des approvisionnements de cinq à six jours de feu, les ravitaillements en munitions représenteront donc des tonnages considérables.

Pour les travaux de l'arrière on maintient l'organisation des gares de ravitaillement spécialisant les voies par service ou sous-service, il est spécifié cependant qu'il y a un

intérêt majeur, en vue d'être prêt rapidement, à utiliser les moyens existants qu'il suffira souvent d'améliorer en posant quelques voies nouvelles pour en augmenter le rendement dans des proportions intéressantes sans travaux importants; on admet en outre qu'on peut sans inconvénients sérieux reporter à 20 kilomètres les chantiers de vivres, à 30 kilomètres ceux d'évacuation, entre 30 et 25 kilomètres ceux d'artillerie et du génie en confiant au service automobile les transports supplémentaires qui en résultent.

Les constructions de lignes nouvelles ne doivent être envisagées que si le réseau existant amélioré ne permet pas de placer aux distances voulues le nombre de chantiers nécessaires ou d'assurer le débit des trains journaliers prévus (40 trains dans l'hypothèse d'une attaque sur 20 kilomètres); ceci suppose que les trains de travaux ne s'ajoutent pas aux trains de ravitaillement et il faut ajouter les trains d'évacuation ainsi que les mouvements d'A.L.G.P.

Le dispositif vers lequel on doit tendre consiste à avoir deux ou trois lignes à peu près parallèles au front, la première à 12 ou 15 kilomètres, la deuxième entre 18 et 25, ces lignes reliées par des transversales à peu près perpendiculaires.

Sur la voie la plus rapprochée du front seront installés autant que possible les chantiers de vivres, d'artillerie et du génie; sur la deuxième ligne les chantiers d'évacuation et les chantiers de vivres pour les unités qui ne sont pas sur le front, éventuellement des chantiers d'artillerie ou du génie à titre de secours; il est nécessaire de prévoir pour les mouvements de troupes des chantiers spéciaux placés sur la plus éloignée des lignes parallèles au front.

Toutes les études sont faites d'accord entre le 4e bureau de l'armée, le commissaire régulateur et le commandant du groupe de sapeurs de chemins de fer; la Commission de réseau continue à être laissée à l'écart sauf pour les études de lignes nouvelles.

Ce programme qui tient compte en partie de l'expérience du début de 1917 ne voit pas supprimer les mesures qui ont donné lieu à tant de mécomptes, il reste un programme de luxe dont l'ampleur ne tient pas suffisamment compte de la situation du pays après quatre ans de guerre.

L'Instruction sur les actions défensives des grandes unités dans la bataille est présentée comme contre-partie de la précédente.

La première partie traite de l'organisation de la défense, l'échelonnement en profondeur y est spécifié comme le principe fondamental; la deuxième partie étudie le développement des actions défensives dans les différentes situations où peut se trouver le front.

Les organisations de l'arrière sont basées sur les mêmes principes que dans le cas des actions offensives, le choix et l'importance des installations à réaliser peuvent seuls varier; le plan de défense comprend un plan des communications, ravitaillements et évacuations.

Il est établi par armée un plan de renforcement ayant pour objet de préparer le renforcement dans un minimum de temps, avec ordre et méthode, d'un front attaqué à l'improviste ou contre lequel une attaque est imminente, ainsi qu'un plan de retrait des forces destiné à permettre la constitution de disponibilités; ces deux plans donnent lieu à l'établissement d'un plan de transport prévoyant le débarquement ou l'enlèvement des troupes dans des zones déterminées.

Tels sont les principes qui vont motiver un programme de travaux d'amélioration des installations du chemin de fer sur les divers fronts et une préparation complète des transports de troupes en accord avec les divers plans établis par les armées; l'institution des 4es bureaux, mise précédemment à l'essai, est adoptée définitivement pour toutes les armées et pour tous les groupes d'armées.

Plan de renforcement. — La Commission de réseau se

préoccupe des conditions d'exécution des plans de renforcement établis par les armées; on prévoit les positions nouvelles à occuper, l'utilisation d'installations à créer, le transport des troupes, des munitions et du matériel dans les diverses hypothèses; il en résultera des mouvements qui devront souvent emprunter des lignes de rendement inférieur à celui que l'on atteint sur les parcours exploités en période de calme et qu'il faudra renforcer, en même temps qu'on y disposera de moyens de garage ou de chantiers présentant des capacités très diverses.

Le commissaire militaire du réseau prescrit aux commissaires régulateurs d'entreprendre à ce sujet une étude de détail d'accord avec les armées et avec leur commissaire technique, cette étude leur permettra de prévoir les mesures locales à prendre, elle servira à la Commission de réseau pour déterminer les mesures d'ensemble.

Elle se rapportera à deux phases distinctes : la première correspondant à une situation dans laquelle les installations prévues sont complètement terminées, la deuxième correspondant à la situation de ces mêmes installations au 1er février 1918 et représentant une situation transitoire qu'il faut envisager, dans l'incertitude où on se trouve des projets de l'ennemi auquel on a décidé de laisser provisoirement l'initiative des opérations.

Si l'on n'a pas cru devoir donner officiellement à la Commission de réseau la possibilité d'intervenir dans l'établissement de plans où elle aura à jouer un rôle intéressant et parfois prépondérant, encore faut-il qu'elle soit renseignée sur l'étendue et sur les conditions de l'effort qu'elle aura à fournir.

Les travaux d'équipement du front qui sont la conséquence des plans de renforcement se poursuivent dans toutes les régions, ils comprennent des améliorations ou des créations de gares sur des lignes existantes et l'établissement de lignes nouvelles comportant de nombreux chantiers et devant servir en même temps à améliorer la circulation.

Pour les chantiers de vivres qui peuvent servir pour les mouvements de troupes, plate-forme de 300 mètres desservie par une ou deux voies; construction de nombreux quais en bout pour l'artillerie lourde; pour l'artillerie chantiers de deux voies de 400 mètres avec possibilité de transbordement sur voie de 0,60, les chantiers sont distincts pour l'artillerie lourde, l'artillerie de campagne, l'artillerie de tranchée; organisation de parcs de réparation pour éviter des renvois à l'arrière; dans certains cas comme à Nuisement les stockages sont très étendus et nécessitent la construction de faisceaux de réception; il faut signaler les dispositions prises à Soilly, Troissy, la Ferme la Borde sur la ligne Paris—Châlons pour réduire au minimum les inconvénients de la desserte de ces chantiers pour la circulation qui doit pouvoir être très intense; une voie d'attente est placée entre les deux principales de façon à dégager immédiatement la circulation en attendant que le train puisse s'engager sur la voie d'accès au stockage.

Pour les chantiers du génie une seule voie suffit, mais il faut ajouter la desserte des carrières, des scieries, des exploitations forestières, des ateliers de construction de baraques, des aérodromes, etc..., qui s'établissent un peu partout.

Pour les hôpitaux d'évacuation deux voies de 350 mètres, dont l'une est bordée par un quai bas protégé par une marquise pour permettre le chargement des blessés à couvert.

La construction de lignes nouvelles est envisagée (Voir carte); dans la région de Nancy il faut alléger le point de passage de Nancy soumis d'ailleurs à de nombreux bombardements, on construit une ligne suivant la Moselle permettant d'aller de Toul à Épinal sans passer par Nancy et Blainville, cette ligne a une longueur de 27 kilomètres dont plus de 13 kilomètres à double voie avec des ouvrages importants; les travaux en ont été laborieux en raison de la nature du terrain soumis à des glissements incessants

et en raison des diverses mains-d'œuvre employées qui se sont succédé ou se sont superposées avec une variété regrettable, Indo-Chinois, ouvriers civils, Italiens civils ou militaires, cette ligne n'a jamais été d'un grand secours.

Dans la même région on devait construire une ligne de front en avant de Nancy en partant de La Bouzule sur la ligne de Nancy à Château-Salins pour atteindre la ligne Nancy—Strasbourg vers Varangéville par la vallée de la Pissotte, un embranchement vers le Sanon devait constituer une amorce de ligne nouvelle en cas d'avance; la section de La Bouzule à la vallée de la Pissotte a seule été construite et a été utilisée surtout pour desservir de nombreux épis d'A. L. G. P. disposés à l'extrémité de voies d'accès ayant souvent plus de 1.500 mètres de longueur.

En Woëvre méridionale il est construit tout un réseau de lignes de front destiné à alimenter les opérations entre Saint-Mihiel et Pont-à-Mousson; ce réseau comprend trois branches se réunissant à la ferme Boyer et se dirigeant sur Pagny-sur-Meuse et sur Villey-Saint-Étienne sur la ligne Commercy—Frouard, la troisième branche vers Dieulouard n'a jamais été construite; des gares importantes sont établies sur ce réseau qui dessert des épis d'A. L. G. P. par des antennes parfois longues de 7 kilomètres ou de 13 kilomètres, l'ensemble comprend près de 70 kilomètres de voies.

Pour remédier aux inconvénients résultant de l'interruption de la circulation à Saint-Mihiel, on projette une ligne de Loxéville à Souilly réunissant la ligne Paris—Nancy à la ligne 6 *bis* de Sommeille à Verdun, l'ensemble comportait 42 kilomètres de voies, seules les sections Souilly—Courouvre et Pierrefitte—Loxéville ont été construites; cette ligne a servi pour les opérations de dégagement de Saint-Mihiel, il n'a pas été nécessaire de la terminer quand on a pu disposer de la ligne de Lérouville à Verdun.

En Champagne on établit une ligne entre Melette et

Somme-Vesle pour desservir une troisième position, cette ligne qui devait avoir 10 kilomètres a servi pour les opérations de juillet 1918, elle n'a pas été terminée.

Dans la région de Reims l'offensive d'avril 1917 avait montré la précarité de nos communications par le seul tronçon Bazoches—Lizy-sur-Ourcq; malgré l'obstacle de la montagne de Reims il est décidé de doubler en avant la ligne Paris—Châlons : un tronçon partant de Juvigny sur la ligne Châlons—Saint-Hilaire se dirigera sur Ambonnay et de là sur Avenay pour se relier à la ligne Épernay—Reims; un deuxième tronçon partant d'Avenay gravira la partie sud-ouest de la montagne de Reims pour rejoindre à Bouleuse la ligne Fismes—Bouleuse déjà construite au début de 1917.

Entre Juvigny et Avenay on n'a construit que la section Juvigny—Ambonnay sur une longueur de 15 kilomètres; d'Avenay à Bouleuse le projet prévoyait une ligne de 27k 500 s'élevant à flanc de coteau dans la forêt de la montagne de Reims pour redescendre ensuite la vallée de l'Ardre; à la montée, sur 8 kilomètres environ, la rampe est de 22 millimètres par mètre, on redescend ensuite en pente de 16, le rayon des courbes descend à 200 mètres pour mieux suivre les sinuosités du terrain.

Les trains lourds (1.000 à 1.200 tonnes) devront être dédoublés et on devra ajouter à chaque demi-train une machine de renfort en queue, le train sera reconstitué au sommet de la rampe, il faut donc construire une gare spéciale à l'origine et toute la partie en rampe doit être à double voie; les terrassements correspondent à plus de 500.000 mètres cubes, dont la moitié pour la montée; les travaux commencés en février 1918 et interrompus à maintes reprises ne se sont finalement poursuivis que dans le but de desservir les positions d'A. L. G. P. qu'on comptait établir sur la montagne de Reims, c'était évidemment tentant de disposer d'un pareil observatoire, la voie normale n'a cependant été posée que sur 3 kilomètres.

L'équipement du front comprend l'utilisation intensive de la voie de 1 mètre et de la voie de 0,60, pour lesquelles on crée de nombreux transbordements.

Enfin il ne faut pas oublier les installations de l'A. L. G. P., on met des épis partout pour répondre à toutes les éventualités et si l'artillerie lourde travaille avec son propre personnel, il faut cependant lui fournir le matériel de même qu'on peut observer que la main-d'œuvre, bien qu'appartenant à l'arme elle-même, aurait pu être plus avantageusement employée à des travaux d'un meilleur rendement pour le bien général; les épis sont peu importants, mais les voies d'accès sont souvent étendues et on peut citer le réseau de la forêt de Mondon dans la région de Lunéville pour les seuls besoins de l'A. L. G. P. qui a consommé 22 kilomètres de voies et 40 appareils.

Tout cet ensemble d'installations constitue autant de déversoirs dont il faut assurer le débit, les installations de l'arrière doivent être améliorées en conséquence; on complète les gares régulatrices mais quelques projets utiles restent pourtant sans exécution, faute de ressources; c'est un faisceau près de Gretz pour régulariser à l'entrée sur le réseau les envois du génie, c'est l'installation d'une nouvelle régulatrice à Chavelot près d'Épinal, afin de doter la région d'extrême Est d'un organe permettant de faire face à des besoins chaque jour grandissants.

Il faut prévoir de nouveaux centres de fabrication de pain aussi proches que possible du front.

Pour alimenter le service de l'avant de l'A. L. G. P., c'est la construction de deux centres importants à Sommesous et à Damblain pour le garage des trains et à Saint-Eulien près de Saint-Dizier un parc de réparation comprenant 19 kilomètres de voies et 70 appareils.

L'A. L. G. P. peut ainsi se suffire à elle-même, il ne lui manque plus que son réseau spécial de circulation sur tout le territoire que d'aucuns ne manquent pas de réclamer pour lui permettre de faire partir ses canons à un

moment quelconque de l'un des garages intérieurs afin de les porter en masse dans le délai le plus court dans la zone intéressée et d'y assurer des concentrations de feux impressionnantes; il ne restera plus qu'à donner aussi à chacun des autres services et au Service de Santé notamment pour ses évacuations, un réseau spécial et chacun comme dans les gares sera maître chez soi; cette conception est d'une absurdité parfaite, mais quand on admet du luxe on ne saurait se limiter et les exigences des services et de l'A. L. G. P. en particulier nous auront fait un mal profond, elles sont à la base des difficultés qui ont surgi, qui ont fait avorter un certain nombre d'actions et ont en définitive orienté toutes les préparations dans un sens tel que les opérations, y compris celles qui devaient s'engager sous le nom de bataille de France, étaient lancées dans des conditions telles que leur succès en ce qui concerne l'arrière était au moins aléatoire.

Les offensives allemandes. — Le 20 mars 1918 l'Allemagne termine ses préparatifs d'attaque, elle a fait revenir de Russie toutes les forces dont elle peut disposer, elle a réuni tous ses moyens pour une offensive triomphante sur le front occidental puisqu'elle a le plus grand intérêt à rechercher rapidement une solution favorable avant que les Américains dont ses sous-marins n'ont pas réussi à arrêter les transports soient en état de faire pencher la balance en faveur des Alliés.

Ne possédant pas de tanks en quantité suffisante, elle a décidé de conduire son attaque suivant les procédés déjà employés, mais en réduisant la préparation d'artillerie à une action de quelques heures seulement et en faisant un très large emploi d'obus toxiques, son but n'est pas de détruire les ouvrages, mais d'en réduire les défenseurs à l'impuissance.

Elle a décidé aussi d'opérer entre la Scarpe et l'Oise à la jonction entre les armées françaises et britanniques,

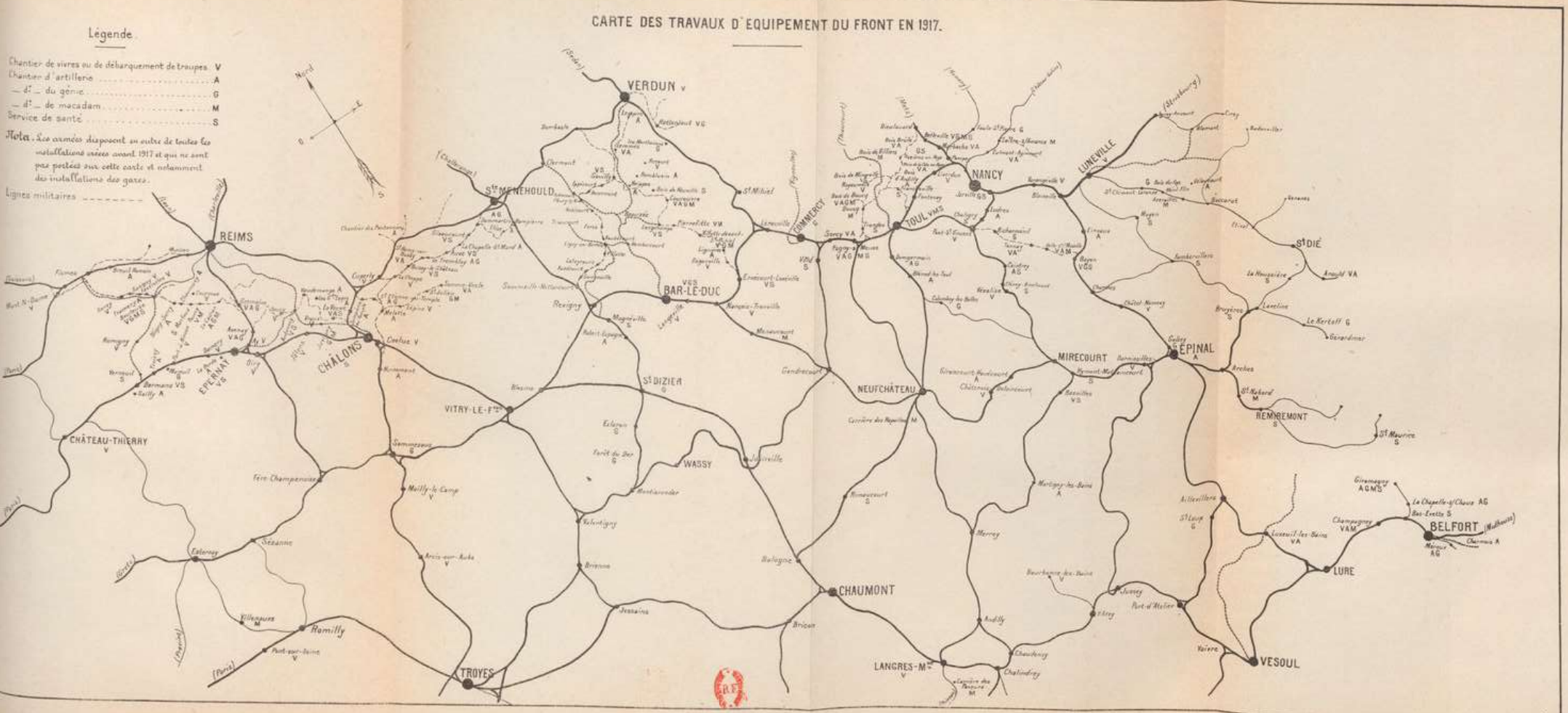
CARTE DES TRAVAUX D'EQUIPEMENT DU FRONT EN 1917.

Légende.

Chantier de vivres ou de débarquement de troupes. V
Chantier d'artillerie ..... A
— d° — du génie ..... G
— d° — de macadam ..... M
Service de santé ..... S

Nota. Les armées disposent en outre de toutes les installations créées avant 1917 et qui ne sont pas portées sur cette carte et notamment des installations des gares.

Lignes militaires .....



point qu'elle estime à juste titre présenter quelque faiblesse et elle a poursuivi sa préparation dans le secret le plus absolu, avec les précautions les plus minutieuses pour que ses projets ne soient pas dévoilés; les Alliés se sont préparés dans une incertitude persistante, pressentant l'attaque sans pouvoir en déterminer ni l'heure ni le lieu.

Le 21 mars les Allemands donnent l'assaut au petit jour et la 5e armée britannique plie sous le choc, entraînant les divisions de secteur et se repliant instinctivement vers le nord sur l'armée britannique voisine, agrandissant ainsi le trou ouvert entre les forces françaises et les forces anglaises.

Dès le 23 arrivent les premières réserves françaises, c'est la course à la Somme qui commence; pour le 26 on fait arriver 17 divisions d'infanterie et 4 de cavalerie et dans les sept jours qui suivent ces premiers renforts sont suivis de 21 divisions d'infanterie et de 2 de cavalerie; il n'est pas question, comme on l'a dit parfois, de se retirer sur Paris, il ne s'agit que de reconstituer la digue rompue.

L'avance ennemie ne peut cependant être immédiatement enrayée, elle se poursuit pendant une semaine et atteint le cours de l'Avre; le 28 une contre-attaque française peut être lancée dans la région de Montdidier, et le 30 il semble que l'ennemi paraît renoncer à rechercher dans cette région un résultat stratégique, les opérations ultérieures qui se dérouleront vers Amiens seront sans doute destinées à masquer les préparatifs d'une offensive projetée plus au nord.

L'ennemi a avancé de 45 kilomètres, il en résulte pour le réseau du Nord la nécessité d'évacuer les lignes menacées ainsi qu'une gêne considérable causée par la perte d'un grand nombre d'installations accumulées à l'avant suivant les errements habituels, par l'exode des populations des territoires envahis et la difficulté d'assurer l'exploitation sur des sections que l'ennemi tient sous le feu de son canon; on doit en outre décider le report en arrière,

à Rouen-Sotteville et Mantes-Gargenville, de certains services des régulatrices, c'est un trouble profond qui aura ses répercussions sur les réseaux voisins et en particulier sur le réseau de l'Est.

Le 9 avril, après avoir remis de l'ordre dans leurs unités éprouvées, les Allemands prononcent une nouvelle attaque dans la région de La Bassée sur le secteur tenu en partie par les contingents portugais, mais en raison des pertes précédentes le front est restreint et comme en Picardie le mouvement est enrayé par les réserves accourues après quelques succès de début; après le 29 avril la double bataille engagée dans le Nord subit un temps d'arrêt.

Elle a eu comme conséquence heureuse le groupement de toutes les énergies devant le danger et il en est résulté l'acceptation de tous d'un commandement unique confié au général Foch; elle a aussi démontré la nécessité de presser plus activement l'arrivée des Américains et leur entrée en ligne, la France fournira des instructeurs, des chevaux, des canons, elle fournira également ses moyens de transport pour répondre au nouveau programme envisagé qui correspond à l'arrivée de 300.000 hommes par mois; il s'agit de résister aux offensives prochaines et d'arriver le plus rapidement possible au moment où on pourra reprendre l'initiative des opérations.

Nous avons vu la charge que le réseau de l'Est avait dû supporter du fait des transports de troupes nécessités par ces opérations.

Nous avons vu également comment s'était déroulée l'offensive ennemie sur le front de l'Aisne le 27 mai 1917; à cette offensive succède une attaque allemande, le 9 juin, en direction de Paris par la rive droite de l'Oise, mais cette tentative qui s'étend sur un front de 35 kilomètres ne nous a pas surpris et malgré sa violence elle est en partie brisée par une contre-offensive presque immédiate de deux de nos divisions, elle ne peut percer qu'au centre

sur peu de profondeur; l'élan ennemi est définitivement brisé, le groupe des armées de Paris qui s'organise n'aura pas à intervenir.

Le Commandement pense alors que l'ennemi s'efforcera de dénouer l'une des deux batailles précédemment engagées soit vers les bases anglaises, soit vers Paris, il prend donc ses dispositions pour assurer l'inviolabilité du front dans les zones correspondantes mais il reprend en même temps ses projets d'offensive, quelques actions préliminaires sont entreprises et le 12 juillet il fait connaître ses directives.

Les conditions sont réunies pour reprendre l'initiative des opérations, usure de l'ennemi, groupement de réserves suffisant, occasion tactique favorable; les poches formées par les attaques allemandes sont partout entourées de trois côtés, on tentera de les réduire et on commencera par une action partant de Reims et de la forêt de Villers-Cotterets en direction de Fère-en-Tardenois : la poche s'étendant jusqu'à la Marne étant la plus profonde et la plus vulnérable, l'ennemi s'y trouve en outre dans une situation difficile en raison de la précarité de ses communications dans un terrain que nous connaissons bien pour en avoir subi l'influence fâcheuse en avril 1917; la date fixée pour notre attaque est le 17 juillet.

Après l'avortement au point de vue stratégique de leurs tentatives précédentes, les Allemands pourraient se retirer sur la ligne Hindenburg pour y réaliser sur un front plus court une densité de forces suffisante pour assurer une défensive efficace, mais le soldat paraît manifester quelque fatigue en ne voyant jamais finir une guerre où les tentatives de percée se succèdent sans que, malgré les promesses et malgré d'heureux débuts, on n'arrive jamais à une solution favorable et définitive. Finalement l'ennemi décide une dernière attaque entre Sainte-Menehould et Château-Thierry pour pivoter autour de cette dernière localité et descendre ensuite sur Paris par la rive gauche

de la Marne; pendant un mois il pousse sa préparation matérielle et remet ses unités en état, mais des négligences donnent l'éveil et les Alliés peuvent jalonner exactement le front d'attaque; prévoyant que l'ennemi procédera comme précédemment, la défense s'organise en conséquence et lorsque l'offensive allemande se prononce le 15 juillet, la première ligne a été évacuée presque complètement, les obus destructeurs ou toxiques se sont abattus sur des zones inoccupées, l'infanterie donnant d'abord dans le vide se heurte à une deuxième position intacte et fortement tenue; à l'est de Reims le gain est presque nul, à l'ouest où l'organisation a été moins complète, l'attaque peut prendre pied au sud de la Marne, c'est la fin des avances allemandes.

Pendant toute cette période il a fallu exécuter rapidement un certain nombre de travaux pour créer des installations nouvelles en remplacement de celles que nous avions perdues dans l'Aisne, et comme il ne peut être question de créer des organisations aussi luxueuses, on se contente d'améliorer ce qui existe.

Les contre-offensives alliées. — L'offensive allemande du 15 juillet oblige la 5e armée à se défendre mais les actions de la 10e et de la 6e armée entre Aisne et Marne se poursuivent suivant les prévisions, la date de l'attaque est seulement reportée au 18.

L'assaut est donné à 4h 35 en même temps qu'à droite les 9e, 5e et 4e armées déploient une grande activité d'artillerie, le succès s'affirme partout; le 24 juillet l'ennemi a reculé et s'accroche énergiquement aux plateaux du Tardenois, il tient encore au prix d'importants sacrifices devant Soissons et devant Reims pour éviter un désastre mais son repli sur les positions de la Vesle est imminent.

Le même jour le Commandement arrête son plan définitif et à partir de ce moment les attaques par surprise

se succéderont rapidement sans pousser très loin, on frappe vite et souvent; aucun répit n'est laissé aux Allemands pour leur interdire toute velléité de contre-offensive, la parade si elle vient ne sera jamais que trop tardive; dans chaque cas c'est de notre part une vitesse foudroyante dans la concentration des forces où tous les moyens de transport, automobiles et chemins de fer, sont mis en œuvre avec leur rendement maximum, c'est pour tous un immense effort (Voir carte).

Le 8 août, alors que l'ennemi s'attend à une attaque d'ensemble entre Soissons et Reims, c'est l'assaut à l'est d'Amiens, puis le 20 la 10e armée reprend son action au nord de l'Aisne et successivement les Anglais le 21 vers Bapaume, le 22 vers Combles, le 26 au sud-est d'Arras et la bataille se poursuit par les attaques du 6 septembre entre Péronne et Ham, du 18 vers Gouzeaucourt, du 24 vers Saint-Quentin pendant que le 12 septembre la 1re armée américaine avec des contingents français a repris Saint-Mihiel.

Avant la fin de septembre toutes les poches formées par les dernières offensives ennemies ont disparu et les Allemands sont rejetés en désordre sur la ligne Hindenburg mais on ne les laisse pas s'y arrêter.

Suivant le plan arrêté à la fin d'août l'armée américaine n'a pas prolongé son effort à l'est de Saint-Mihiel et se joint à la 4e armée pour agir vers le nord dans la direction de Mézières, en même temps les Anglais attaqueront sur Cambrai—Saint-Quentin et leur action sera prolongée jusqu'à la mer du Nord par le groupe anglo-franco-belge.

Le 26 septembre commence l'attaque entre la Meuse et la Suippe, les progrès ne sont pas rapides car l'ennemi sent la nécessité de ne pas céder dans cette région sous peine d'un désastre immédiat; l'armée américaine encore inexpérimentée doit s'arrêter tandis que la 4e armée devra faire tomber les positions encore défendues sur sa gauche; l'attaque dans le Nord, lancée le 28, a marqué au contraire

des progrès importants pendant que jusqu'au 30 les armées intermédiaires ont poussé en avant.

Au début d'octobre les Franco-Américains avancent en Argonne et sous l'action combinée de la 5e armée, les Allemands abandonnent la région au nord-ouest de Reims; pour déborder enfin à l'est la ligne Hindenburg l'attaque est étendue le 6 octobre à l'est de la Meuse, les progrès territoriaux sont de peu d'importance mais l'ennemi est ébranlé jusque sur ses derrières, sa défense sera désormais complètement désorganisée, c'est la poursuite qui commence, il a d'ailleurs fait le 5 octobre des premières ouvertures d'armistice.

Pour les remises en état les instructions suivantes sont données par le commissaire militaire du réseau :

Le 17 juillet, en prévision des opérations qui doivent commencer le 18, ordre d'alerte au groupe des sapeurs de chemins de fer pour renforcement de l'effectif sur ligne Meaux—Reims : une compagnie à Mareuil, deux sections en réserve, une compagnie à Marles prête à se porter sur le point où son intervention sera nécessaire.

Le 18, à 9 heures, ces éléments entrent en action avec mission de réparer une voie de circulation en prélevant le matériel soit sur les approvisionnements trouvés sur place, soit sur la deuxième voie, de remettre en état les chantiers de façon à les rendre utilisables, de créer éventuellement de nouveaux chantiers de fortune si les travaux nécessaires sont peu importants, surtout au delà de La Ferté-Milon, pour rapprocher des armées les points de ravitaillement, de remettre les gares en état progressivement suivant les indications qui seront données après reconnaissance par la Commission de réseau.

Les indications nécessaires sont données aux commissaires régulateurs et aux services techniques pour que le personnel militaire et les agents de la Compagnie prennent possession de leurs postes immédiatement derrière



PONT DÉTRUIT DE MONTCY (1918)

les sapeurs; en principe, la dernière gare exploitable vers le front est occupée par les sapeurs, la gare immédiatement en arrière est exploitée par les agents de la Compagnie qui doivent cependant envoyer dans la gare en avant du personnel pour préparer la prise de service; du matériel télégraphique et téléphonique est envoyé; la liaison est assurée avec les armées qui ont à faire connaître leurs desiderata.

En fait, pendant la journée du 18 une compagnie de sapeurs suit la marche des troupes, une compagnie avance de Meaux sur Château-Thierry, une compagnie de Montmirail sur Mézy; celle-ci après avoir remis en état la ligne Esternay—Mézy se portera vers Dormans à la rencontre des éléments venus d'Épernay; ce groupe de sapeurs dispose de trois compagnies de travailleurs.

Les mêmes instructions sont données au groupe partant d'Épernay et composé de deux compagnies de sapeurs, une unité chargée de l'exploitation et trois unités de travailleurs.

Le 20, sur indications données par le G. Q. G. que la ligne Paris—Châlons va être libérée, on envoie un lot de matériel de voie, les agents de la voie de la Compagnie se joindront aux unités militaires.

En même temps la 10e section de chemin de fer de campagne assurera le service sur la ligne à voie de 1 mètre de Château-Thierry à Mareuil-sur-Ourcq.

Le 21 au soir et le 22 au matin on étudie sur plans la remise en état des gros ouvrages d'art si on constate leur destruction, des reconnaissances techniques sont prêtes à opérer dès que l'ennemi se sera retiré.

Toutes ces mesures sont suivies d'exécution d'une façon précise et on entre en action sous le feu même des canons ennemis, en particulier dans la région de Dormans; la continuité du rail est rétablie le 23 malgré l'importance des dégâts, ce ne sera que progressivement qu'on reprendra l'exploitation qui se réduira d'abord au passage des trains de travaux et de ravitaillement.

Le 28, les reconnaissances peuvent atteindre le viaduc de Saponay détruit sur la ligne de Meaux à Reims; les travaux de déblaiement sont considérables, ils sont entrepris immédiatement et le 12 août des instructions sont données pour la reconstruction du viaduc pour une voie ainsi que pour l'établissement d'une déviation à voie unique; ces deux opérations conduites avec une rapidité remarquable seront terminées le 12 septembre; on rétablit en même temps une partie du faisceau de garage de Fère-en-Tardenois pour servir de réservoir à la voie unique.

Le rétablissement de la deuxième voie est immédiatement entrepris sur la ligne Paris—Châlons, il en est de même sur la ligne Meaux—Reims, sauf quatre tronçons de voie unique au droit de quatre ponts métalliques provisoires.

Au delà de Fère-en-Tardenois, vers Reims, on est retardé par la destruction systématique de la voie et de la presque totalité des ouvrages d'art; sur la ligne d'Oulchy—Brény à Château-Thierry la circulation est rapidement rétablie jusqu'à Bézu-Saint-Germain, mais entre ce point et Château-Thierry la reconstruction du pont sur la Marne, pour laquel on n'envisage pas la nécessité d'une réparation provisoire, demandera un délai de plusieurs mois.

Immédiatement après l'offensive heureuse des Américains sur Saint-Mihiel on remet en état la ligne de Lérouville à Verdun, les travaux sont importants, l'infrastructure ayant été souvent atteinte par la construction d'ouvrages défensifs, la continuité du rail est assurée le 1er octobre; les principes appliqués pour la mise en œuvre des troupes de chemins de fer et du personnel de la Compagnie sont les mêmes que ceux suivant lesquels ont été conduites les réparations dans la région Soissons—Fère-en-Tardenois—Dormans.

La poursuite et l'armistice. — Malgré les propositions d'armistice le Commandement allié a décidé de continuer

le développement de son plan avec toute l'énergie possible et le 14 octobre la 1re armée américaine remise en ordre reprend ses attaques en même temps que la 4e armée française atteint la ligne générale Vouziers—Rethel.

Le groupe franco-anglo-belge a été retardé au début d'octobre par les circonstances atmosphériques et par la nature du sol, mais il a pu reprendre son action, Dixmude est enlevé le 13 octobre et le débordement des armées allemandes est commencé dans le Nord, il se confirme à la suite de l'attaque prononcée le 19 octobre dans les Flandres sur un front de 60 kilomètres.

Au centre le général Mangin est entré à Laon le 13, le 15 nous sommes devant la Serre et le 28 pour n'être pas débordés les Allemands se replient entre la Sambre et la Serre.

Le 2 novembre Valenciennes est encerclé, le 5 l'assaut est donné entre Valenciennes et Guise, le même jour les Américains progressent au nord de l'Argonne, le 7 l'ennemi recule en pivotant autour de Valenciennes et les Américains entrent à Sedan, le 9 le repli se fait plus rapide entre Gand et la Meuse; l'armistice est conclu le 11, alors qu'une offensive nouvelle se dessine dans la région au sud de Metz où nos divisions seront prêtes à attaquer le 14.

A ce moment la ligne de repli assignée aux armées allemandes passe par Anvers, Bruxelles, Namur, Thionville, Metz et Mulhouse, mais elle ne présente pas grande valeur comme ligne de défense et il est facile de l'ébranler dans la partie sud; l'attaque au sud de Metz aura l'avantage d'obliger les Allemands à ne marquer aucun temps d'arrêt sur la Meuse; l'attaque prévue sera menée par vingt divisions environ, on espère qu'elle aura pour résultat de réduire les points de passage sur le Rhin des armées allemandes en retraite dans des conditions telles que le recul deviendra impossible et que le désastre sera complet; le peu de forces opposées aux vingt divisions d'attaque, l'état moral de l'ennemi sur tout le front permettent de compter

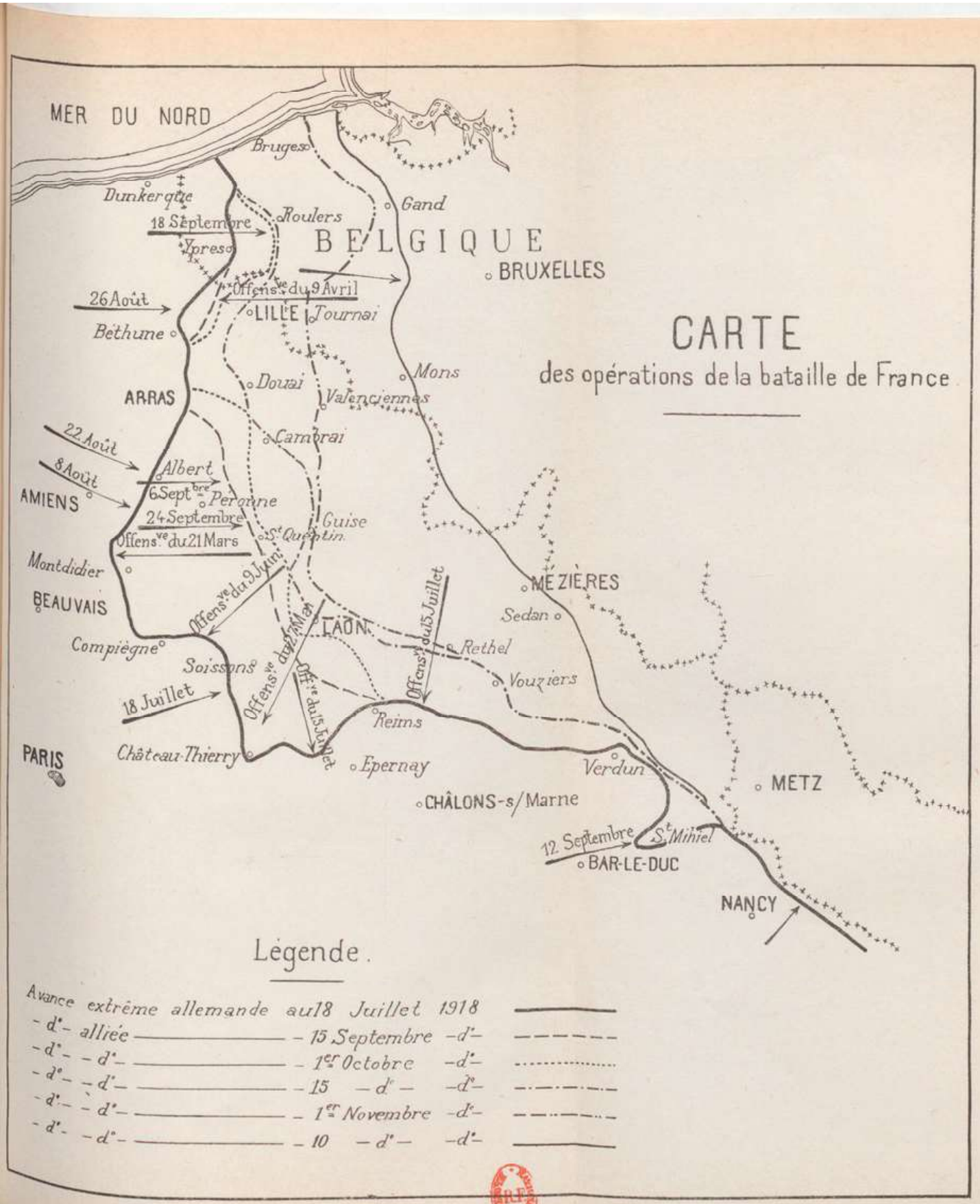
sur un succès certain, le Gouvernement allemand en acceptant les conditions de l'armistice évite la catastrophe, il est peut-être regrettable, malgré les pertes que l'on aurait pu subir encore, que la guerre n'ait pas duré quinze jours de plus.

Sur les fronts intéressant le réseau de l'Est le recul n'a été sensible jusqu'en octobre qu'à l'ouest de Reims et devant Saint-Mihiel, ce n'est que dans ces régions qu'on a pu travailler à la remise en état des lignes; la région de Champagne et celle de Soissons sont l'objet de bombardements continus qui ne prennent fin que le 3 octobre et ce n'est qu'après les attaques du début d'octobre que l'ennemi se repliera; le 14 octobre on a pu faire arriver un train à la gare de Reims, après le rétablissement des ponts sur le canal de la ligne d'Épernay et de la ligne de Meaux; le 15 on pourra pousser des reconnaissances sur Bazancourt, le 19 on atteint par le rail Witry-lès-Reims et on peut pousser en même temps au nord de Verdun.

Pour amener les ravitaillements le plus près possible des troupes on termine la ligne de Suippes à Dontrien et on aménage quelques chantiers entre Saint-Hilaire-le-Petit et Sainte-Marie-à-Py, sur la ligne de Bazancourt à Challerange coupée à ses deux extrémités.

Le 1er novembre les Allemands sont encore sur la ligne Rethel—Vouziers, ce n'est qu'après cette date qu'ils se retireront rapidement et qu'on pourra envoyer des reconnaissances.

Les directives données par le commissaire militaire du réseau le 23 octobre prévoient en première urgence la remise en état de la ligne Reims—Rethel pour le ravitaillement de deux armées, la gare de Reims en particulier devant dans une première phase être outillée pour constituer un centre important; on mettra en état toutes les antennes rencontrées et constituées par les lignes allemandes du Châtelet à Asfeld ou du Châtelet à Vouziers;



CARTE
des opérations de la bataille de France

au delà du Châtelet on poussera jusqu'au tunnel de Perthes dont les travaux de déblaiement devront commencer sans délai.

Les lignes Sainte-Menehould—Amagne et Verdun—Charleville seront remises en état en suivant pas à pas le recul ennemi; la ligne Épernay—Reims sera remise à double voie pour assurer un débit suffisant, la ligne Fismes—Reims présentant des destructions plus importantes.

En deuxième urgence on entreprendra les travaux relatifs à l'amélioration des communications existantes. L'exploitation est temporairement assurée par des sapeurs de chemins de fer et par des détachements de la 10e section de chemins de fer de campagne.

Des trains-parcs sont constitués pour permettre au personnel de la Compagnie de suivre les sapeurs dans les régions dévastées et de collaborer plus efficacement aux travaux; on organise aussi des ateliers de récupération destinés à réutiliser le matériel de voie en partie avarié mais pouvant être réparé sur place, ces mesures sont malheureusement trop tardives.

Le programme pour le rétablissement des lignes électriques comprend une première phase correspondant à un service réduit avec des installations rapides qui sont améliorées et complétées progressivement.

III. — Conclusion

De la déclaration de guerre à décembre 1914 nous attaquons, puis immobilisés d'abord et refoulés en Lorraine, menacés d'être tournés sur notre gauche par le vaste mouvement enveloppant des Allemands, nous battons en retraite jusqu'au moment où, profitant de circonstances favorables dans la région parisienne, nous engageons la bataille de la Marne; l'issue victorieuse de la lutte nous reporte en avant, mais fatigués de l'effort, manquant des

ressources nécessaires pour une poursuite productive, nous sommes immobilisés de front et chacun des adversaires cherche la solution sur le front encore libre, c'est la course à la mer qui se poursuit jusqu'au moment où la barrière se ferme définitivement de part et d'autre en s'appuyant à un obstacle infranchissable; retraite prolongée, avance limitée, déploiement rapide à gauche, telles sont les caractéristiques de cette période où le chemin de fer a joué un rôle des plus importants pour enrayer la retraite en transportant des unités vers les régions les plus menacées, pour préparer et soutenir la bataille par la constitution de l'armée d'aile gauche et par l'envoi d'éléments de renfort, pour alimenter la poursuite par l'apport d'unités fraîches, pour assurer notre déploiement vers le nord jusqu'au moment où nous avons atteint la mer.

C'est le mouvement incessant et rapide avec son rendement maximum dans un sens parallèle à la ligne de bataille, pendant que se poursuivent les mouvements de direction perpendiculaire qui assurent les ravitaillem nts et les évacuations; il ne faut là qu'une organisation souple et ferme et des moyens puissants, ces deux conditions étaient réunies en 1914 et le chemin de fer a répondu aux désirs du Commandement.

Il faut observer toutefois que dans de pareilles périodes les replis pour le chemin de fer comme pour les troupes sont toujours d'une exécution délicate; aux mouvements destinés aux besoins des armées s'ajoutent et se mêlent d'autres mouvements tels que ceux résultant de l'évacuation des populations provoquant des troubles aggravés par la dépression morale générale et susceptibles d'avoir de fâcheuses répercussions, il faut dans la mesure du possible prendre des dispositions pour les réglementer.

Les replis conduisant à l'abandon d'une partie du territoire posent un autre problème, celui de la destruction des installations abandonnées; on ne veut laisser aux mains de l'ennemi rien qui puisse faciliter son avance et

on doit même accumuler devant lui tous les obstacles possibles, mais on doit aussi envisager une reprise d'offensive et on souffrira alors des destructions que l'on aura soi-même opérées; si la destruction d'approvisionnements ne présente pas autre chose qu'un dommage matériel, il n'en est pas de même de la destruction des voies ferrées et notamment des ouvrages d'art qui ne pourront être réparés qu'après un certain délai, il peut en résulter l'impossibilité de continuer une poursuite commencée avec quelque chance de succès.

Le règlement prévoyait que la destruction des ouvrages d'art ne pouvait être ordonnée que par le G. Q. G., c'était sage, mais de délégation en délégation cette destruction a été souvent exécutée sans plan ni méthode et parfois même inutilement, par des chefs qui ne disposaient pas d'éléments suffisants pour prendre en toute connaissance de cause une décision aussi grave; il eût été bon de ne jamais s'écarter des règles admises.

La deuxième période de bataille s'étend de juillet à novembre 1918; elle est caractérisée par une série de replis en diverses régions du front, puis par des ébranlements successifs et rapides de la ligne ennemie sous l'action de chocs violents et répétés réduisant d'abord les poches formées par nos replis précédents, disloquant ensuite les défenses allemandes en de nombreux points jusqu'au moment où la désorganisation est telle que des craquements se font partout entendre, que le front ennemi se désagrège et se rompt et que les armées allemandes en retraite, menacées dans le Nord et dans l'Est par nos manœuvres d'enveloppement déjà entamées ou projetées, mettent bas les armes.

Pendant toute cette période c'est un mouvement continu pour frapper vite et fort, pour constituer dans le plus bref délai à l'heure voulue l'instrument de choc qui, le résultat obtenu, sera reconstitué ailleurs pour une

autre action; là encore, mais sur une échelle bien plus vaste qu'en 1914, le chemin de fer joue son rôle écrasant.

Au milieu de difficultés sans nombre, voies détruites, personnel numériquement insuffisant, moyens matériels de tout ordre diminués, il ne réalise sa mission que par la supériorité d'une organisation à laquelle quatre ans d'efforts et d'études ont donné un rendement remarquable, il n'est limité que par la limite même de ses moyens d'action que ces quatre ans de guerre ont usés et qu'on n'a pas maintenus à un niveau suffisant; on peut se demander si le Commandement n'a pas souffert parfois dans ses conceptions stratégiques de ses imprévisions précédentes à cet égard.

LIVRE VI

LA VIE DU RÉSEAU

CHAPITRE I

Les diverses périodes de la guerre

D'août à décembre 1914. — Pendant la période du début de la guerre toute l'activité est absorbée par l'exécution des transports pour la manœuvre et par les mesures à prendre soit pendant la retraite, soit après la bataille de la Marne pour la reprise de l'exploitation afin d'assurer en toute occasion la vie des armées.

Au moment de la retraite on doit envisager l'éventualité du siège de Paris, il est constitué dans cette hypothèse, le 29 août, une zone des armées de Paris et à partir du 1er septembre fonctionne une direction des chemins de fer du camp retranché de Paris conformément aux résultats d'une étude de 1902; le réseau qui lui est attribué comprend toutes les lignes ferrées, y compris les tramways, situées à l'intérieur du camp retranché jusqu'à la limite de l'exploitation possible, Vaires-Torcy, Émerainville, Villecresnes pour le réseau de l'Est.

Cette direction des chemins de fer ne doit fonctionner qu'à partir du moment où les commissions de réseau auront quitté la capitale.

Cette organisation répond à une nécessité quand la place est assiégée, mais elle ne s'explique plus lorsque cette éventualité peut être raisonnablement écartée, et pourtant nous la verrons subsister jusqu'au 6 décembre pra-

tiquement, et théoriquement jusqu'au 12 janvier 1915; c'était volontairement et sans raison créer avec la direction des chemins de fer du G. Q. G. des conflits d'attributions, le principe de l'unité du réseau français dans la zone des armées ne fut pas respecté, ce fut un tort.

Les questions les plus difficiles à trancher dans la région de Paris ont trait à la police des gares et au ravitaillement de la place.

Du 28 août au 4 septembre on expédie à Paris Est près de 30.000 voyageurs, à Paris-Bastille plus de 50.000; on en reçoit à cette dernière gare 77.000, à Paris-Est plus de 37.000 dont 15.000 non munis de billets et en provenance des régions évacuées.

Pour le ravitaillement, la gare de Vincennes-Fontenay par exemple doit recevoir 790 wagons de bétail et 4.000 wagons de fourrages avec un débit de 155 wagons en moyenne par jour; la capacité des voies locales ne permet pas de dépasser 100 à 110 wagons, il faut donc prendre des mesures spéciales et se reporter sur d'autres points déjà chargés d'ailleurs.

L'éventualité du siège de Paris nécessite le départ du Service central de la Compagnie, le 2 septembre une partie du Service central se rend à Dijon, les lignes du camp retranché de Paris restent sous l'autorité d'un groupe laissé à Paris, cette situation est fâcheuse, il eût fallu ne la laisser subsister que le moins longtemps possible comme l'a demandé instamment à plusieurs reprises le directeur de la Compagnie.

Le 2 septembre la Commission de réseau s'est repliée sur Troyes accompagnant le G. Q. G. dans ses déplacements; plus tard elle ira jusqu'à Chaumont et reviendra à Troyes le 28 septembre.

Après la victoire de la Marne les problèmes à résoudre sont nombreux : organisation des courants de transport qui s'acheminent vers le Nord, rétablissement de la circulation, remise en place du personnel et du matériel au

milieu d'événements divers résultant des actions de l'ennemi ou des suites de la bataille.

Dans les régions bombardées il faut réduire le personnel au minimum et prendre des dispositions spéciales; la situation qui résulte des opérations et qui restera longtemps sans changement crée sur nos lignes avancées trois points de passage délicats, sans compter les nombreuses sections moins importantes de la région des Vosges en particulier.

A Suippes sur la ligne de Châlons—Sainte-Menehould, les mesures restrictives à prendre diminuent singulièrement le rendement, mais pour le moment du moins on n'envisage pas dans la région d'opérations à grande envergure et on peut accéder à Sainte-Menehould par Revigny, mais il serait nécessaire de redonner à la ligne Paris—Nancy toute sa capacité puisque les difficultés de passage à Lérouville, du fait de la présence de la « hernie » de Saint-Mihiel, nous obligent à organiser vers Nancy un détournement par Gondrecourt sur des lignes à faible rendement.

A Lérouville comme à Suippes il ne résulte de la situation qu'une gêne que l'on peut surmonter et une diminution de nos moyens d'action qui peut devenir inquiétante, il n'en est pas de même à Aubréville sur la ligne de Sainte-Menehould à Verdun; en ce point on a essayé l'emploi de machines sans fumée ou l'utilisation d'écrans, mais on ne peut supprimer le bruit, l'ennemi est averti et on ne peut circuler que pendant la nuit, c'est le seul point de passage sur Verdun, la situation est donc très précaire.

Malheureusement le Commandement est préoccupé par les actions qui se déroulent dans le Nord, il ne peut disposer des forces nécessaires pour libérer ces points menacés en permanence, l'ennemi s'y fortifiera rapidement et on ne pourra l'en éloigner plus tard; il est regrettable que dès le début des opérations qui ont suivi la bataille de la Marne on n'ait pas pu poursuivre des actions locales

propres à repousser l'ennemi pour mettre nos lignes de circulation à l'abri du canon, l'intégrité des moyens d'action du chemin de fer est une des conditions du succès d'une opération quelconque, les efforts de nos troupes éparpillés sans résultat sur tout le front Soissons—Verdun auraient gagné à être concentrés dans des régions comme Suippes, Aubréville ou Lérouville pour essayer d'y conquérir la liberté d'action que nous avions perdue.

Tout en poussant activement le rétablissement de nos lignes, la Commission de réseau étudie la situation d'ensemble créée par la direction générale et par la position des fronts stabilisés; d'une manière générale les installations du réseau réalisées pour l'exécution des divers plans d'opérations depuis 1871 permettaient facilement des courants orientés vers la frontière; l'existence d'un front de direction est-ouest au nord de Reims et de Verdun conduit à envisager la nécessité de créer des courants orientés vers le nord, on devra donc construire à certaines bifurcations des raccordements directs appropriés, à Châlons et Sommesous par exemple; on doit en outre créer sur le front des chantiers pour les ravitaillements.

En même temps que le réseau remet en état de fonctionner tous ses moyens, sa direction reprend son organisation première par le retour à Paris, le 26 octobre, de la portion de son service central qui s'était repliée sur Dijon.

A la même époque, au début de novembre, la direction militaire est changée, le lieutenant-colonel Le Hénaff, commissaire militaire, devient directeur des chemins de fer, il est remplacé par le commandant Boquet.

Le lieutenant-colonel Le Hénaff venait de vivre à la Commission de réseau une période d'action particulièrement difficile, et avec l'aide de son conseiller technique, M. Brisse, son commensal de chaque jour, il avait su faire face à des situations tragiques et il avait montré que le réseau était en bonnes mains; malheureusement il partait trop tôt avant d'avoir pu mettre au point une orga-

nisation dont les faits vécus lui avaient signalé les questions à mettre au point, il laissait ainsi à son successeur une tâche difficile et se souvenant trop de l'expérience passée lui a-t-il toujours laissé toute l'initiative désirable?

Quoi qu'il en soit, le commandant Boquet se met résolument à l'œuvre mais au point de vue de son action sur les commissaires régulateurs dont le service représente une très grande partie du service militaire des chemins de fer, il ne pense pas que les règlements lui donnent le pouvoir d'agir sur eux de façon permanente et directe; ceux-ci, recevant d'ailleurs de la direction de l'arrière et sans intermédiaire des instructions précises dont la Commission de réseau n'a même pas connaissance, vont échapper à son autorité.

Les commissaires régulateurs ne connaîtront plus guère la Commission de réseau que dans les heures de crise, quand son intervention sera nécessaire pour sortir de quelque situation difficile; ils traiteront directement avec le directeur de l'arrière, organiseront sans contrôle leur service suivant leurs idées ou leur tempérament et régneront dans le fief qu'ils se seront taillé à peu près en maîtres absolus, le commissaire militaire du réseau ne sera plus un chef mais à peine un conseiller.

Cette situation générale, qui ne sera pas sans créer souvent quelque gêne, n'aura pas néanmoins de longtemps de conséquence fâcheuse car à tous les degrés chacun a conscience du but à atteindre et l'expérience s'accroît chaque jour, il n'en reste pas moins un manque d'homogénéité qui est loin de réaliser la perfection; les règlements étaient défectueux à cet égard.

Après la mobilisation et la concentration si heureusement menée à bonne fin, des espoirs, des revers et plus tard une victoire.

Dans cette période critique le chemin de fer a rempli son rôle, il n'a pas fait plus que les autres, il a fait comme

les autres; il est arrivé comme les autres à vaincre les difficultés que les événements ont fait surgir chaque jour et si sa retraite ne s'est pas toujours effectuée avec autant d'ordre qu'on en pouvait trouver dans les armées, c'est que dans les armées il y avait sur place un commandement supérieur organisé, il n'y en avait pas dans le chemin de fer; ne se laissait-on pas déjà endormir par cette formule trop souvent appliquée : « L'arrière doit suivre l'avant »?

Évidemment l'arrière doit suivre l'avant, ou le précéder dans sa retraite, mais ses mouvements doivent recevoir une impulsion qui leur soit propre, ils ne peuvent, sous peine de désordre ou d'exécution trop tardive, être déterminés seulement et matériellement que par les mouvements de l'avant sans intervention supérieure.

Dans ces quelques jours l'organisation a prouvé qu'elle était viable à la condition d'être connue et appliquée dans ses détails avec une intelligence très claire propre à adapter à tout moment les besoins aux moyens, ce n'était qu'une mise au point à faire.

Après la bataille de la Marne on tend à reprendre un équilibre favorable et envisageant l'avenir on commence à étudier et à exécuter des programmes d'améliorations en vue d'éventualités futures; c'est ainsi que s'ouvre une ère de calme au point de vue militaire, mais en même temps une ère de travail intensif pour une meilleure adaptation du réseau aux conditions de guerre que les événements viennent de créer.

La stabilisation de décembre 1914 à juillet 1915. — En décembre 1914 la guerre courte est finie et n'a pas donné de solution, toutes les prévisions basées sur une action rapide et violente sont faussées, il faut envisager d'autres buts et d'autres moyens; les idées et les mentalités ont à s'orienter vers une situation nouvelle, des plans nouveaux sont à concevoir, c'est une ère encore inconnue qui s'ouvre

et pour laquelle il faut une nouvelle préparation; il en résulte une longue période d'attente, de tâtonnements, où chacun cherche sa voie, où l'on se préoccupe d'abord d'assurer les besoins de chaque jour, où l'on essaie en outre, malgré l'absence de directives fermes qui n'ont pu encore être déterminées, de s'organiser pour un avenir incertain.

D'une façon générale les actions militaires se réduisent sur le réseau de l'Est à de petites offensives locales, à de la guerre de chicane où la sape joue le plus grand rôle et à des luttes d'artillerie, il est facile pour le chemin de fer de satisfaire dans ces conditions aux besoins des armées.

La Commission de réseau, qui s'est transportée le 1er décembre à Meaux, s'occupe notamment de l'amélioration du service sur les lignes remises en état et des prévisions au sujet des travaux à effectuer et du matériel à réunir en vue de la réoccupation éventuelle de tout ou partie des lignes encore au pouvoir de l'ennemi.

Quelques autres questions retiennent encore l'attention, exploitation de la ligne de Sainte-Menehould à Verdun malgré les bombardements, circulation des affûts-trucks pour grosses pièces d'artillerie, réduction de l'éclairage dans certaines grandes gares et surtout dans la banlieue de Paris en prévision des incursions aériennes de l'ennemi, aide apportée au Service de Santé pour la désinfection de ses trains, aide apportée au Service des munitions pour la fabrication d'obus dans les ateliers de la Compagnie, organisation de transbordements nombreux pour voie de 0,60, évacuation des stocks commerciaux importants laissés à Reims, construction dans les gares menacées d'abris en béton contre les bombardements par avions ou par canons.

L'exploitation sur les lignes d'Alsace, d'abord assurée par du personnel de la Compagnie, est confiée à partir du 1er mai à une fraction mobilisée de la 6e section de chemins de fer de campagne prélevée sur la Compagnie

de l'Est qui est chargée en outre de l'exploitation des câbles transporteurs établis dans les Vosges.

Dans la Marne le réseau à voie de 1 mètre entre Bar-le-Duc, Revigny et Verdun est exploité par la 10e section de chemins de fer de campagne sous l'autorité d'une commission qui fonctionne à Bar-le-Duc à partir du 28 novembre; de nombreux travaux sont entrepris pour mettre en état les lignes et les gares qui ne peuvent assurer qu'un trafic des plus restreints; du matériel complémentaire vient des autres réseaux secondaires du territoire, son utilisation est d'ailleurs difficile car les matériels roulants, machines ou wagons, des divers réseaux de voie de 1 mètre présentent des différences telles, en particulier pour les modes d'attelage, qu'on doit dans chaque cas trouver des dispositions spéciales pour permettre de les incorporer dans les trains sans spécialisation.

En avril 1915 les transports sur ce réseau correspondent à des moyennes journalières de 943 tonnes, 740 militaires et 320 malades ou blessés avec maximum pour la journée du 27 avril de 1.565 tonnes dont 592 de munitions et de matériel de guerre, 1.184 militaires et 440 malades ou blessés, la moyenne des trains mis en marche par jour est de 58.

Des extensions nouvelles sont envisagées et cette organisation montre qu'un réseau à voie de 1 mètre intelligemment outillé et bien conduit est susceptible de donner un rendement très appréciable.

En avril 1915 la 10e section exploite en plus du réseau meusien, le réseau belfortain, la ligne de Lunéville à Blâmont et Badonviller et la ligne de Meaux à Dammartin.

Un autre exemple intéressant de l'exploitation d'un réseau à voie de 1 mètre est donné par l'utilisation de la ligne de Toul à Thiaucourt; cette ligne est laissée entre les mains de la Société propriétaire (Société des chemins de fer économiques), elle fonctionne pendant les premiers mois de la guerre pour les besoins de la place de Toul puis



PLATE-FORME DE LA VOIE AUX ABORDS DE LOIVRE (1918)

pour les besoins des armées; les installations y sont en bon état et complètes, les ressources y sont faibles puisqu'on ne dispose que de 10 voitures à voyageurs et de 173 véhicules à marchandises de types divers, on arrive cependant sous l'impulsion d'une direction énergique et remarquablement adaptée aux circonstances à la mise en marche de 8 à 9 trains par jour correspondant à un transport mensuel de 3.200 wagons chargés et de plus de 40.000 hommes; la rotation des wagons qui est normalement de un jour et demi descend souvent à un jour.

Pendant cette période de stabilisation l'activité s'égare un peu sur des papiers, sur des discussions de détail, on pense qu'on ne reverra plus la guerre de mouvement telle qu'on l'avait prévue avant 1914, c'est une erreur car c'est peut-être ce qui conduit à laisser le passé dans l'oubli sans que personne, dans les nombreuses études poursuivies, songe qu'il en est une qui porterait ses fruits, celle des faits acquis et de l'expérience si chèrement achetée; on vit au jour le jour, on s'installe dans la guerre, on oublie que son essence même est de comporter des mouvements de tout ordre dont l'intensité peut dépasser les prévisions les plus larges et pour lesquelles on ne saurait trop préparer l'outil.

La période n'en reste pas moins intéressante au point de vue de l'amélioration du rendement des installations existantes et de la mise sur pied de certaines organisations nouvelles.

L'hiver 1915-1916. — Une partie des derniers mois de 1915 a été occupée par les opérations de Champagne, ces opérations n'ont pas donné le résultat espéré, cependant la situation morale est excellente, le succès obtenu a été suffisamment établi pour qu'il soit permis d'espérer mieux quand on aura eu le temps de réunir des moyens plus puissants.

Les questions déjà à l'étude avant juillet 1915 sont

envisagées à nouveau pour la recherche de solutions meilleures; c'est ainsi que contre les avions ennemis on organise un gardiennage spécial des ouvrages d'art, il s'agit surtout d'interdire l'action de groupes ennemis déposés à peu de distance par des avions, mais ce gardiennage est sans action sur les avions eux-mêmes.

Les difficultés de la circulation dans la région parisienne restent une des préoccupations les plus graves de la Commission de réseau.

L'étude relative à la constitution du matériel nécessaire pour la réoccupation en cas d'avance des troupes conduit à des chiffres représentant des quantités considérables : pour le matériel métallique par exemple on aurait besoin de 1.700 tonnes de poutrelles, de 600 tonnes de cornières, 200 tonnes de tôles, 9.000 mètres carrés de grillage; aucune mesure d'exécution ne sera jamais prise.

D'une façon générale le chemin de fer, un moment absorbé par un trafic militaire intense, se consacre plus complètement au service général à assurer dans l'intérêt du pays.

L'année de Verdun et la crise des transports. — Après le premier mois des attaques allemandes sur Verdun nous avons organisé les communications pour une action prolongée, les dispositions prises n'auront pas été inutiles puisque, avec des intensités variables mais toujours importantes, les opérations autour de Verdun se poursuivent pendant toute l'année 1916. Nous avons perdu le fort de Vaux dans les premiers jours de juin, mais l'offensive de la Somme dont la préparation a été poursuivie avec ténacité est lancée le 1er juillet, c'est en même temps la fin de la bataille défensive de Verdun où nous allons essayer de reprendre l'initiative des opérations; en septembre nous imposons notre volonté à l'adversaire, nous reprenons en octobre et novembre les forts de Douaumont et de Vaux, notre dernière attaque du 15 décembre termine

la série des opérations en nous reportant à peu près sur la ligne générale que nous occupions au début de l'année.

Le réseau de l'Est doit faire face au trafic résultant de ces événements militaires ainsi que de la nécessité de transporter les troupes alimentant les opérations de la Somme.

On parle beaucoup en 1916 de la crise des transports; pour trouver les remèdes à cette crise, quelles en sont les causes? Ce n'est pas précisément de cette façon que la question s'est posée et au lieu d'analyser la situation on en a tout d'abord et tout naturellement fait une question de personnes; sous prétexte de coordination meilleure entre les services, on a créé un sous-secrétariat d'État des Transports, car la seule critique faite visait l'intrusion des militaires dans les questions de chemin de fer; on n'a fait que changer la tête et le chef du 4e bureau de l'État-major de l'armée avait plus fait, peut-être que ne pourra faire le sous-secrétaire d'État parce qu'il avait sur les transports militaires qui sont de beaucoup les plus importants une action directe que n'aura pas un chef civil au même degré; celui-ci trouvera la situation inévitable créée par la guerre, il ne pourra habiller l'un qu'en déshabillant l'autre.

On a aussi prétendu que les militaires se mêlaient de ce qui ne pouvait les regarder; ce sont eux, dit-on, qui tracent les graphiques, qui remplacent les services techniques et on a souvent donné comme preuve les interventions multiples du commissaire de gare qui siffle même pour faire partir les trains au lieu et place du chef de gare ou du chef de service; en fait rien n'est plus faux et si quelques militaires ont pu exceptionnellement s'immiscer dans les débuts dans des questions qui ne relevaient pas de leurs attributions, il y a longtemps qu'ils restent cantonnés dans leurs fonctions propres qui suffisent largement à leur activité.

Bien loin d'être une gêne, l'existence de l'autorité mili-

taire est une nécessité, c'est une sauvegarde pour les Compagnies, c'est la liaison entre le chemin de fer et tous les éléments militaires qui ont besoin de lui, c'est la protection contre les abus souvent involontaires de ces mêmes éléments parlant tous au nom de l'intérêt national, c'est le seul moyen d'avoir des directives ou des ordres d'urgence, le seul moyen de se faire entendre quand on a des observations justifiées à présenter, c'est enfin la possibilité de travailler dans un calme, relatif d'ailleurs, nécessaire à la bonne marche d'un service de chemin de fer.

La vérité c'est que l'organisation du temps de guerre ne supprime pas l'état de guerre et c'est de là seulement que vient le mal dont on souffre.

Le trafic est supérieur à celui de 1913, cette augmentation est due à la progression constante de l'importance des transports dus à la guerre, expéditions militaires proprement dites ou expéditions concernant les fabrications pour la défense nationale ou les combustibles.

En même temps qu'ils sont plus nombreux les transports sont plus longs puisque dans de nombreux cas les destinations sont inconnues au départ et qu'il en résulte des itinéraires détournés pour passer en certains points obligés tels que les gares régulatrices où s'imposent des stationnements augmentant la durée de rotation des wagons; enfin les courants sont modifiés, on doit emprunter des lignes à faible rendement qui ne permettent que de faibles tonnages et qui ne possèdent que des installations, pour la traction en particulier, peu en rapport avec le trafic.

Pour satisfaire à ces besoins accrus nous possédons un parc de matériel roulant diminué soit du fait de l'abandon d'un certain nombre de véhicules dans les régions envahies en 1914, soit du fait de l'immobilisation de wagons pour les besoins militaires, rames sanitaires, rames pour transport de troupes, wagons contenant dans les stations-magasins, les gares régulatrices ou les dépôts de munitions,

des approvisionnements sur roues pour parer sans tarder à des déficits; en outre le nombre de wagons à réparer augmente sensiblement ainsi que le nombre des locomotives immobilisées car tout le matériel est fatigué par le service ininterrompu auquel il est soumis, le temps et la main-d'œuvre manquent pour assurer l'entretien dans des conditions satisfaisantes.

La crise est devenue plus grave parce qu'on avait toujours pensé qu'il s'agirait d'une guerre de courte durée, on avait cru devoir envoyer au front le plus de soldats possible, pour quelques semaines on devait toujours se tirer d'affaire et les Compagnies avaient mis à la disposition de l'autorité militaire le cinquième environ de leur effectif; la nécessité d'assurer l'exploitation des installations militaires nouvelles, la disparition presque complète des auxiliaires rendaient plus fâcheuse cette diminution d'effectif total.

En résumé, il faut ramener à trois causes principales les origines de la crise des transports : augmentation du trafic, diminution du matériel roulant, diminution du personnel; d'autres causes secondaires ont d'ailleurs exercé leur influence : wagons insuffisamment chargés, trajets inutiles, pénurie de combustibles, insuffisance des installations du temps de paix établies ou moment de leur construction pour un trafic trop strictement calculé, négligence dans le déchargement et le chargement des wagons aussi bien par le public que par les administrations.

Parmi les remèdes apportés à la circulation on a envisagé une diminution du trafic du chemin de fer et une augmentation du rendement.

La diminution du trafic ne peut être obtenue que par l'utilisation intensive d'autres modes de transport et notamment du transport par voie d'eau mais l'augmentation des besoins est telle que cette mesure est à peu près inefficace.

L'augmentation du matériel roulant a bien été prévue,

mais les ententes sont longues à réaliser, l'industrie métallurgique est surchargée, on suit à la lettre le mot d'ordre « des canons, des munitions » sans songer qu'il existe des nécessités aussi urgentes, on demande en vain le concours des Alliés, finalement à la fin de 1916 l'amélioration est à peine sensible et il n'est pas vraisemblable qu'on puisse bientôt combler le déficit.

Il faut surtout diminuer la durée de rotation des wagons en diminuant la longueur des parcours et la durée des chargements ou déchargements en même temps qu'on essaie de réduire le nombre des wagons immobilisés; les instructions à ce sujet donnent quelque résultat mais pas tout le résultat qu'on en pourrait attendre, une surveillance attentive et de tous les instants est indispensable pour vaincre l'inertie et la négligence et bien qu'on ne parle très haut que de l'intérêt national, l'intérêt particulier de chacun prime toute autre considération.

L'augmentation de rendement peut aussi être obtenue par l'augmentation du personnel, on rend bien aux réseaux quelques agents mobilisés, mais on les pourvoit surtout d'éléments hétérogènes, auxiliaires âgés pris dans les classes les plus anciennes, femmes, travailleurs coloniaux, le nombre en serait intéressant mais la qualité est médiocre, tout ce supplément remplace mal les cheminots de métier et n'est donné en définitive qu'avec parcimonie.

En résumé, à la fin de 1916 si on a pu améliorer légèrement la situation, elle reste inquiétante dans une organisme surmené où, malgré tous les efforts, la fatigue fait son œuvre et qui n'est pas entretenu avec toute la sollicitude que devraient avoir pour lui le Commandement et les pouvoirs publics; les transports militaires n'ont pas encore souffert de cet état de choses, il est à craindre qu'il n'en soit pas toujours ainsi et il sera peut-être trop tard quand on voudra bien enfin s'en apercevoir.

L'année de Verdun, dominée par les événements de

Verdun et de la Somme, ne voit pas apparaître de méthodes nouvelles, l'effort important et constant qu'il faut fournir ne permet pas les études, on est tout entier à l'action; mais au point de vue général comme au point de vue militaire, cette période porte en germe les principes futurs des actions projetées de même qu'elle marque les points où l'usure s'accuse et les fissures qui iront s'élargissant; le chemin de fer en la personne de ses dirigeants a peut-être tort de ne pas se plaindre assez haut, ayant confiance dans le personnel militaire supérieur qui doit connaître tous ses besoins et qui seul peut doser les ressources à mettre à la disposition de chacun; mais le Commandement voit toujours ses demandes satisfaites sans se rendre compte que c'est au prix d'efforts toujours plus grands et que ces efforts auront une limite; il ne songe pas que dans cette lutte qui se poursuit depuis deux ans et demi tous les organismes ont dû se refaire par des ressources nouvelles et que seul le chemin de fer n'a bénéficié d'aucun apport, il continue à vivre avec ses seules forces du début chaque jour diminuées en présence des besoins croissants, c'est anormal et ne peut durer toujours.

1917. — La fin de l'année 1916 et les premiers mois de 1917 ont vu la préparation et l'exécution de l'offensive de l'Aisne, tous les efforts ont été absorbés par cette opération; mais l'insuccès devant lequel on s'est trouvé, mêlé d'ailleurs à d'autres causes étrangères, a provoqué une crise de dépression d'autant plus profonde que les espoirs ont été plus grands, c'est l'abattement qui suit les heures de vie intense et d'effort continu quand le succès ne vient pas compenser les fatigues, et dans cette atmosphère se développent rapidement tous les germes de désordre; il en résulte quelques manifestations qui sont de nature à gêner sérieusement le Service du chemin de fer, mais il ne s'agit que de cas isolés qui disparaissent lorsque, sous l'impulsion du général Pétain devenu commandant en

chef, des dispositions sont prises pour ramener le niveau moral de l'armée au point où il s'était toujours maintenu jusqu'à la veille de ces événements.

Les opérations militaires se réduiront à des opérations locales entreprises pour améliorer les gains des dernières batailles et pour créer partout de l'activité et du travail, dérivatifs aux pensées d'affaissement moral, en même temps que des instructions seront données pour améliorer le bien-être du soldat lorsqu'il se trouve à l'arrière et n'est plus soumis à la discipline du front.

Le Service du chemin de fer revenu à une situation moins chargée pourra reprendre les améliorations destinées à poursuivre le but moral que recherche le Commandement, ainsi que celles qui sont motivées par la préparation des projets militaires pour 1918.

Au mois de juin le directeur de l'arrière, au moment de la suppression du directeur des chemins de fer, assume en même temps les fonctions de directeur des transports militaires aux armées, il n'y a donc plus au G. Q. G. aucun intermédiaire entre le directeur de l'arrière et la Commission de réseau.

L'institution du directeur des transports militaires aux armées (D. T. M. A.) résulte de l'organisation nouvelle déjà ébauchée à la fin de 1916; à partir du 9 mai 1917 tout le personnel militaire ou civil des chemins de fer relève du sous-secrétaire d'État; le chef du 4e bureau de l'État-major de l'armée et un officier général ou supérieur au G. Q. G. reçoivent une délégation permanente pour assurer les transports militaires suivant les ordres du chef d'État-major de l'armée ou du général en chef, le premier à l'intérieur, le second aux armées.

En 1917 la crise des transports reste toujours aiguë, les efforts pour y remédier ne portent guère que sur la diminution de rotation des wagons, on cherche bien à contrôler l'évolution de tous les véhicules mais il en résulterait un travail supplémentaire d'écritures énorme, que le person-

nel réduit des gares ne pourrait assurer; on fait peu de progrès.

Le réseau de l'Est en mars 1918. — En décembre 1917 l'organisation supérieure est légèrement modifiée à la suite de questions d'ordre personnel, le directeur des chemins de fer est créé à nouveau sous le titre de directeur des transports militaires aux armées dont les fonctions ne sont plus dévolues au directeur de l'arrière; le D. T. M. A. aura ainsi une mission difficile, étant sous les ordres à la fois du ministre des Travaux publics pour l'ensemble du service et du directeur de l'arrière pour les transports militaires des armées; en dernière analyse il sera le seul juge des limites dans lesquelles il peut se conformer aux instructions parfois contradictoires de ses deux chefs, pour assurer dans la zone des armées des besoins particuliers qui ont évidemment priorité mais qui doivent toutefois tenir compte du service dans son ensemble.

Le colonel Boquet, nommé D. T. M. A., est remplacé à son poste de commissaire militaire du réseau par le commandant Marchand; cette nomination soulève une question de principe importante pour l'exécution du service, car le nouveau commissaire militaire n'est que commandant et il a sous ses ordres de nombreux commissaires régulateurs et des commandants de groupes de sapeurs de chemins de fer qui sont d'un grade supérieur.

Cette violation des règles de la hiérarchie était bien d'un usage constant dans le service militaire des chemins de fer en ce qui concerne les officiers de complément mis sous les ordres d'officiers de l'armée active, mais cette pratique n'était pas à recommander et elle n'était surtout pas à étendre, à un moment où les difficultés croissantes exigeaient une direction effective ne permettant plus de laisser aux organes locaux l'indépendance exagérée dont ils avaient toujours joui.

L'autorité du commissaire militaire ne pouvait qu'être

diminuée et on créait ainsi une situation difficile qui pouvait être préjudiciable à la bonne marche du service; le commandant Marchand avait bien, avant sa nomination, signalé les écueils qu'il devait rencontrer de ce fait et on avait cru tourner la difficulté en ne le nommant commissaire militaire qu'à titre provisoire, ce n'était qu'un trompe-l'œil qui ne pouvait qu'aller à l'encontre du résultat recherché, car si les exécutants avaient considéré comme vrai ce titre provisoire ils n'auraient eu que plus de tendance encore à échapper à une autorité qui n'était que temporaire; c'était une faute de s'affranchir ainsi des règles traditionnelles de toutes les hiérarchies, et les événements l'ont prouvé.

Le début de 1918 marque une date importante dans l'évolution de la vie du réseau; on peut constater que jusqu'à cette époque le chemin de fer a toujours fait face à toutes les demandes de l'autorité militaire, et bien qu'elles aient souvent représenté un ensemble proche du maximum de rendement possible on a pu, grâce notamment à l'entraînement du personnel, ne pas faire état d'une limite d'emploi qui restait encore dans la majorité des cas assez lointaine pour laisser une marge de sécurité suffisante.

L'augmentation des besoins, l'augmentation des effectifs à desservir, la diminution numérique du personnel, l'introduction dans ce personnel d'éléments nouveaux et par conséquent inexpérimentés, le fléchissement même de la valeur morale des agents en général, dû soit à la fatigue, soit à l'influence d'une propagande analogue à celle qui avait eu dans les armées des conséquences si douloureuses, les difficultés d'entretien des machines et du matériel roulant, la qualité mauvaise des combustibles, les répercussions de la gêne subie sur tous les réseaux, la venue d'éléments nouveaux tels que les Américains jetant leur perturbation dans nos méthodes assises et consacrées

par l'expérience, sont autant de causes qui vont obliger à envisager de façon précise la limite des possibilités, afin que des mesures soient prises pour étendre au maximum cette limite et afin que le Commandement connaisse le rendement qu'il ne pourra dépasser à l'avenir. Cette notion de limite est malheureusement difficile à faire admettre dans un organisme qui n'a jamais encore opposé de fin de non-recevoir aux demandes, quelles qu'en aient été l'importance et la variété; les problèmes à résoudre doivent donc plus que jamais être serrés de très près.

D'une façon générale les armées sont outillées en moyens de déchargement (artillerie, génie, ravitaillements, Service de Santé), de façon à répondre à toutes les éventualités; les installations correspondantes ont reçu sur tout le front un développement considérable, il en résulte que les points de sortie des divers matériels ou des diverses denrées qui peuvent être envoyés aux troupes sont beaucoup plus nombreux et mieux agencés que par le passé.

Mais dans les conférences qui ont déterminé l'emplacement et l'importance des organisations de l'avant, on ne s'est jamais préoccupé de la question de savoir si le service des chemins de fer serait en mesure d'assurer le débit à prévoir dans une période critique; ce débit est limité par le rendement des gares de triage ou des garages, la quantité de personnel dont on dispose, la nature du combustible employé qui influe d'une façon importante sur la régularité du service de la traction.

Les installations de triage et de garage n'ont pas été l'objet d'un accroissement parallèle à celui des installations de l'avant et le service, bien qu'on soit en période calme, est aussi difficile que dans les temps les plus troublés; dans tous les centres on travaille au maximum, on en a la preuve dans ce fait que le moindre incident, dû par exemple à des incursions d'avions, a des répercussions immédiates et très notables sur tout l'ensemble de la circulation.

Un programme pour l'extension des garages et des triages et pour l'amélioration de la circulation en certains points difficiles a bien été présenté par la Commission de réseau, mais toute la main-d'œuvre disponible est utilisée pour l'équipement du front qu'il est pourtant inutile d'étendre puisqu'on a la presque certitude de ne pouvoir l'utiliser avec tout le rendement possible.

Il serait à désirer que ces travaux du front fussent faits avec des ressources prélevées sur les armées, les moyens appartenant à la direction des transports étant réservés pour les réseaux.

Le personnel doit bien être augmenté de 900 militaires des classes les plus anciennes, mais c'est un appoint de 3.000 hommes qui est nécessaire si on veut assurer l'exploitation des lignes et des installations nouvelles, donner au personnel un repos qu'il ne connaît plus depuis longtemps et posséder une réserve suffisante pour faire face aux situations imprévues.

Quant à la question du charbon, son importance est telle qu'il est nécessaire qu'elle reçoive rapidement une solution satisfaisante.

A la veille d'événements graves il serait urgent de mettre le réseau en état de répondre à tous les besoins.

Pendant la bataille de France. — Les avances allemandes de mars et de mai 1918 ont créé une situation inquiétante pour l'avenir, elles ont rapproché de Paris les lignes ennemies dans des conditions telles qu'un nouveau bond en avant rendrait inutilisables un certain nombre de lignes ou d'installations dont la perte compromettrait gravement le service, elles mettent en danger la capitale et les organisations ou approvisionnements de toute espèce qui y sont accumulés; il faut donc prendre des mesures immédiates pour replier les installations particulièrement menacées, prévoir le report en arrière d'organismes qui ne pourraient sans inconvénient majeur cesser de fonctionner,

procéder à des évacuations pour décongestionner la région parisienne, préparer tout un plan de repli visant tous les services militaires ou civils et à mettre en œuvre au cas d'une nouvelle avance allemande, ces mesures de préparation sont d'ailleurs étendues à toutes les régions du front.

Sur le réseau de l'Est on évacue les ateliers et les approvisionnements d'Épernay; l'opération, qui est représentée par le transport de 1.200 wagons environ et par le démontage de toutes les machines susceptibles d'être enlevées, est terminée le 5 juin, les ateliers continueront à fonctionner en divers points mais dans des installations de fortune et il en résultera nécessairement des perturbations et des retards dans les travaux de réparation des locomotives.

On prépare le repli de la Commission de réseau et des services régionaux de Paris dans la région de Bar-sur-Seine, on aménage des locaux pour trois groupes comprenant au total 1.000 agents environ; le personnel supplémentaire, soit 2.000 agents, serait mis à la disposition des autres réseaux.

On replie des organisations militaires ou civiles, on prépare la mise en marche journalière de quatre trains pour les évacuations éventuelles d'une partie de la population.

Sur le front toutes les armées doivent réduire leurs approvisionnements avancés, les parcs d'artillerie ou les ateliers de réparation seront reportés en arrière, il faut assurer les transports qui sont la conséquence de ces mouvements.

Les évacuations des populations civiles sont étudiées d'accord avec les armées, quelques-unes des mesures prévues sont même exécutées notamment en Champagne; il en résulte souvent d'ailleurs des irrégularités qui chargent inutilement le trafic, les voyageurs ne se présentant pas au départ suivant les prévisions.

On se préoccupe enfin de créer des gares régulatrices de repli; tout cet ensemble constitue un programme

extrêmement vaste dont l'exécution, eu égard aux ressources en main-d'œuvre et en matériel dont on dispose, ne laisse pas que d'être très problématique.

La situation dans laquelle se trouvait le réseau au mois de mars est loin de s'être améliorée en juin, il reste encore beaucoup à faire; les incidents de circulation provoqués par la mauvaise qualité des combustibles sont de plus en plus nombreux, le personnel n'a été augmenté que dans des proportions insignifiantes, on ne peut qu'avoir recours à des solutions de fortune au lieu d'établir sur des bases solides et bien agencées une organisation qui menace de perdre sa souplesse et son rendement; en présence du danger dont les avances ennemies ont montré l'imminence, le Commandement, déjà peu disposé à distraire des armées les quelques milliers d'hommes qui eussent été nécessaires au chemin de fer, n'a pas voulu affaiblir ses effectifs de combat, il n'a pas pensé que c'eût été là un sacrifice nécessaire et productif.

Au surplus deux ordres de faits viennent encore rendre plus difficile une situation déjà inquiétante; les effectifs américains vont s'accroître rapidement sans que leur arrivée soit précédée des matériels et de la main-d'œuvre indispensables pour satisfaire à leurs besoins; c'est une charge supplémentaire qui, sans compensation suffisante, va s'imposer à bref délai.

En outre, l'ennemi en s'emparant d'une partie intéressante du territoire du réseau de l'Est interdit l'usage d'une ligne à grand rendement, la ligne Paris—Nancy, nous prive de toutes les ressources amoncelées dans la région envahie et, s'approchant de nos installations de deuxième ligne, nous oblige à envisager leur repli; il en résulte qu'au moment où les besoins augmentent les moyens diminuent puisqu'on est obligé de reporter sur des lignes déjà chargées et mal outillées le trafic de la ligne Paris—Vitry et puisque toutes les disponibilités en

matériel et main-d'œuvre sont employées à remplacer les installations perdues ou à créer des installations de repli.

Le programme est tellement vaste que l'avenir est des plus sombres; on peut affirmer qu'une nouvelle avance de l'ennemi serait vraisemblablement mortelle pour le chemin de fer; le Commandement estime heureusement le moment venu de passer à l'offensive parce qu'il a réalisé les programmes de renforcement prévus, il a des troupes, il a des munitions, il a des tanks, il a des avions; n'a-t-il pas oublié le chemin de fer et peut-on dire que l'outil chargé d'assurer les transports a été l'objet des mêmes sollicitudes que celles qui se sont manifestées pour la mise au point des autres moyens d'assurer le succès? Il est permis d'en douter, le chemin de fer vit certainement sur sa réputation, c'est insuffisant.

A la fin de juillet 1918 intervient dans la direction supérieure du service militaire des chemins de fer une organisation nouvelle, sans grande influence d'ailleurs, sur le réseau de l'Est.

A côté du ministre des Travaux publics est placé un officier général, directeur général des transports militaires (D. G. T. M.), chargé de faire exécuter par priorité sur l'ensemble du territoire les transports militaires et de diriger les travaux militaires sur les voies ferrées; délégation est donnée comme par le passé au directeur des transports aux armées pour le service dans la zone des armées.

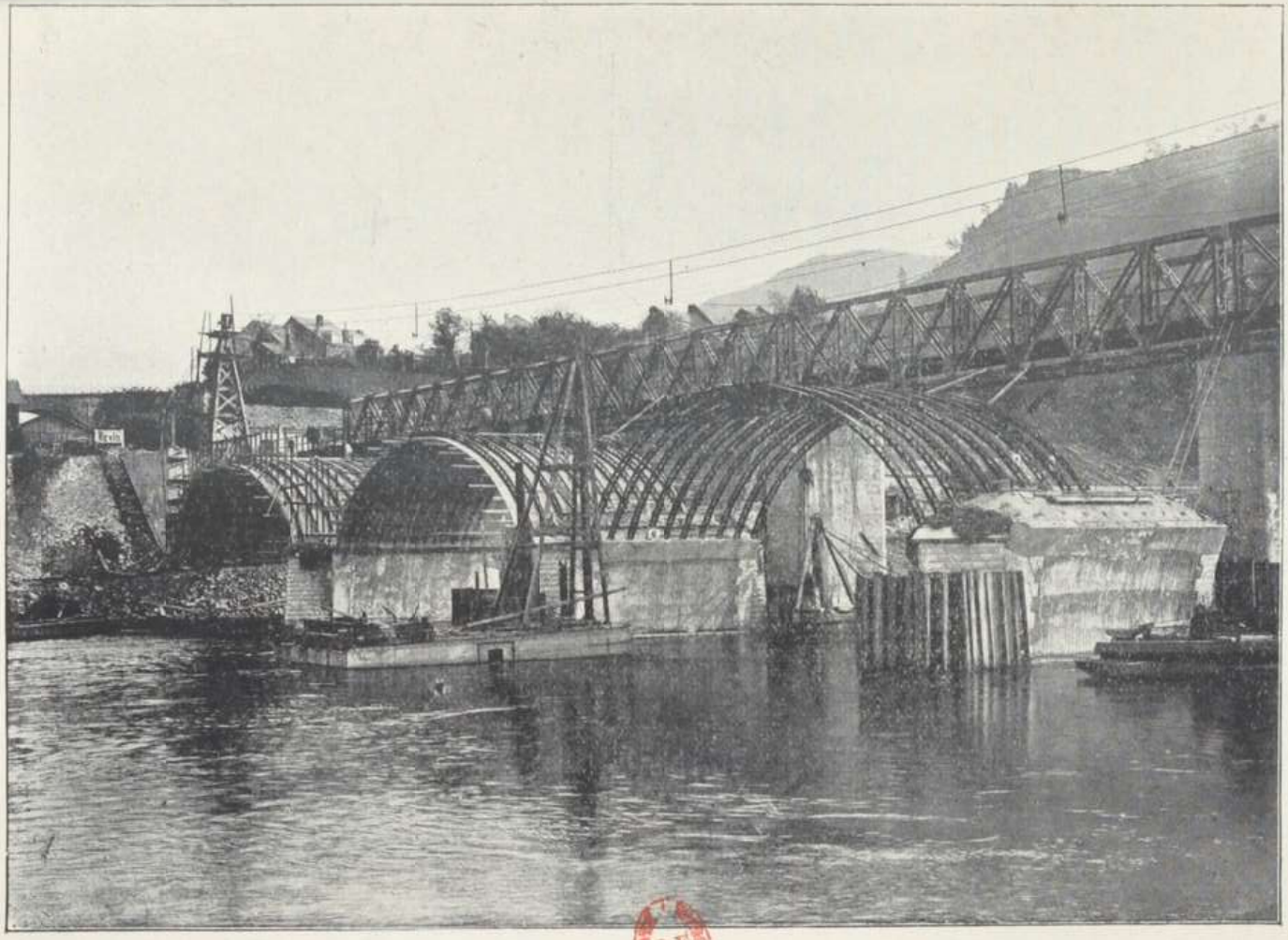
Le même décret du 26 juillet place à côté du ministre un organe composé de chefs d'exploitation et chargé de l'exécution technique des transports ainsi que de l'exploitation commerciale.

La période qui s'étend de juillet 1918 jusqu'à l'armistice est caractérisée par l'abandon des projets de repli et par la libération d'une partie des territoires occupés; cette

libération, qui se fait rapidement dans la région au sud de l'Aisne, ne se poursuit partout ailleurs que très lentement, l'ennemi devant s'efforcer dans sa retraite de se maintenir sur sa gauche pour permettre le repli de ses armées du Nord; ce n'est qu'à partir du milieu d'octobre, au moment où sa retraite sera générale, qu'il abandonnera nos lignes sur lesquelles il aura eu le temps d'accumuler les destructions; cette situation, en diminuant le temps dont on dispose pour la remise en état et en aggravant le nombre et l'importance des travaux à entreprendre, augmentera les difficultés que l'on pourra rencontrer pour suivre les armées dans leur mouvement en avant.

Une deuxième caractéristique de la période est l'intensité des transports militaires comparable à celle des premiers mois de la guerre, alors que l'on disposait de moyens d'action puissants; les efforts demandés se suivent sans répit, on travaille à tout moment à la limite de résistance et les répercussions des moindres incidents sont graves car on manque d'élasticité.

La situation est donc des plus critiques et si l'armistice n'était pas venu heureusement terminer les opérations de guerre il eût été absolument nécessaire, pour de nouvelles actions au delà de la frontière, de prendre tout d'abord des mesures importantes de nature à fournir au réseau des ressources nouvelles pour une intensité d'exploitation suffisante; le sacrifice, si sacrifice il y a, s'imposait de donner au chemin de fer des hommes pris dans les armées pour la vie même de ces armées, il n'était plus possible de retarder cette mesure, peut-être même aurait-on été conduit à regretter de ne pas l'avoir prise plus tôt.



PONT DE REVIN EN COURS DE RECONSTRUCTION (1918)

CHAPITRE II

Trafic militaire et service commercial

Les derniers mois de 1914, reprise du service commercial. — Si l'on compare l'intensité du trafic de la période du 20 août au 12 septembre 1914 à celle du 1er au 20 août on constate une légère diminution en ce qui concerne les seuls trains militaires; la période du 1er au 20 août correspond à 12.500 trains vides ou à charge pour un total de 1.870.000 kilomètres-trains, alors que les chiffres pour la période du 20 août au 12 septembre sont 10.600 trains pour 1.400.000 kilomètres-trains; mais si on tient compte des conditions dans lesquelles on a dû opérer et de ce fait que les trains ont circulé sur un réseau de plus en plus réduit, on peut conclure que l'effort demandé a été beaucoup plus grand que pendant la concentration, alors que le réseau était intact et que les mouvements s'exécutaient suivant des prévisions qui ont été suivies en très grande partie (Voir graphiques).

Pendant la retraite et pendant la bataille de la Marne le personnel des trains, agents de train et agents de traction, a dû assurer les mouvements pendant des journées entières sans qu'il ait été possible d'effectuer les relèves indispensables; il faut ajouter, à ce point de vue spécial, que le nombre de kilomètres-trains ne donne qu'une idée incomplète du travail accompli étant donné que les encombrements qui motivaient des arrêts fréquents et de

longue durée ont rarement permis la marche à allure normale.

Les entreprises de l'ennemi sont sans influence sensible, des bombes sont lancées sur Sedan, Troyes ou Belfort mais n'occasionnent que des dégâts insignifiants; les accidents sont rares malgré l'irrégularité de la circulation, on en signale un à La Veuve, près de Châlons, un autre entre Flamboin et Montereau, un troisième entre Valentigny et Brienne, ils sont sans importance, mais ils n'en ont pas moins des répercussions fâcheuses sur l'exploitation.

Sur tout le réseau le point de Troyes est le plus difficile et pendant les huit premiers jours de septembre les trains se présenteront sans arrêt à l'entrée de la gare, l'affluence désordonnée des évacués civils venant des régions envahies n'est pas pour y faciliter le service.

Le trafic militaire reste ensuite très lourd jusqu'au début d'octobre étant donné qu'il faut procéder à la remise en état des lignes et que le passage sur de nombreuses sections est encore impossible du fait des destructions, il va ensuite en s'affaiblissant progressivement.

Les préoccupations d'ordre militaire n'ont pas permis tout d'abord de développer le service commercial, mais certaines mesures ont pu être prises pour faciliter les transactions, les voyageurs sont admis à circuler à partir du 21 août sauf sur certaines sections de lignes frontière, des bagages limités peuvent être admis, des transports en petite vitesse sont acceptés.

A partir du 5 novembre on met en application de nouvelles règles pour faciliter le ravitaillement des populations civiles dans la zone des armées, il est tracé une ligne de démarcation passant approximativement par Châlons, Bar-le-Duc, Nancy, Épinal, Lure; à destination des gares de cette ligne et au sud on accepte en grande et en petite vitesse certains envois de détail avec maximum de 50 kilos par expédition, ainsi que, et jusqu'à con-

currence de deux wagons complets, des envois de marchandises énumérées dans une affiche spéciale.

Dans tous les autres cas ainsi que pour tous transports au nord de la ligne de démarcation, l'autorisation de la Commission de réseau est nécessaire; en fait les suspensions locales seront nombreuses du fait des événements militaires et des encombrements momentanés affectant certains points.

En 1915. — Pendant l'année 1915 le trafic militaire reste à peu près stationnaire jusqu'à la préparation de l'offensive de Champagne avec léger accroissement en mars et avril en raison des opérations de Woëvre; sauf pendant ces deux mois il ne dépasse guère 9.000 trains par mois, mais il dépasse ce chiffre entre juillet et décembre pour atteindre 13.500 en septembre.

Avant l'offensive de Champagne la circulation se poursuit sans difficulté sauf sur les lignes proches du front où les bombardements sont fréquents; le 4 juin notamment la gare de Verdun est bombardée à longue portée et subit des dégâts importants.

En avril 1915 apparaissent les artilleries sur voies ferrées qui circulent comme des trains militaires sous certaines réserves, mais il en résulte des sujétions souvent gênantes; d'autre part la conduite et le pilotage assurés par des agents de la Compagnie entraînent une consommation notable du personnel, l'intérêt général est de voir réduire au minimum ces mouvements spéciaux.

Pendant les derniers mois de l'année, les bombardements par avions et même par canons rendent le trafic très difficile dans toutes les régions proches du front et même jusqu'à Châlons.

Un certain nombre de mesures sont prises pour faciliter le service commercial, le régime admis pour le transport des marchandises est étendu, sauf quelques exceptions, aux denrées de toute nature et aux colis postaux ordinaires,

on augmente en outre le poids limite maximum par expédition.

Pour les voyageurs il est déterminé une zone pour laquelle une autorisation spéciale militaire de circuler est nécessaire; tous les transports restent soumis aux exigences de la situation militaire et sont fréquemment suspendus.

En décembre 1914 on a créé des trains express sur Nancy et sur Bâle, le 1er mars on met en marche un express Nancy—Dijon, mais en même temps on supprime des trains de nuit sur certaines lignes pour réaliser des économies de combustibles permettant de renforcer le service de la banlieue de Paris et d'accélérer la vitesse des trains express.

On arrive à un embryon de service commercial fonctionnant avec son livret propre comme en temps de paix et se superposant au service militaire.

En novembre 1915 on étend encore les acceptations et on peut expédier certains articles en grande vitesse jusqu'à concurrence de un wagon au lieu de 100 kilos, on régularise le plus possible de trains commerciaux et on crée des trains de messageries.

Mais la pénurie de wagons se fait déjà sentir, on n'obtient pas un déchargement rapide par les destinataires qui n'ayant pas de locaux pour entreposer leurs marchandises les laissent sur les wagons transformés ainsi en magasins, économiques même au prix des taxes que l'on ne majore pas et qui devraient devenir prohibitives.

Pour accélérer la rotation des wagons vides des courants réguliers sont créés pour restituer le matériel du réseau de l'Est aux réseaux de l'intérieur.

En 1916. — Le trafic militaire pendant l'année 1916 n'atteint jamais pour un mois le trafic constaté en septembre 1915, mais il se maintient très élevé jusqu'en octobre; ce trafic s'est effectué dans des circonstances par-

ticulièrement difficiles, surtout pendant les deux premiers mois des opérations de Verdun du fait du caractère de surprise de ces opérations qui ont nécessité des solutions rapides avec une préparation incomplète, dans son ensemble l'effort a été plus grand qu'en 1915.

Les bombardements ont été extrêmement fréquents et sans tenir compte des régions de Verdun et de Bar-le-Duc ils se sont étendus vers Reims et en Champagne où l'on est à peine tranquille quatre à cinq jours par mois, ainsi que jusqu'à Châlons et Épernay où les ateliers sont sérieusement endommagés, de nombreux agents sont tués ou blessés; l'activité de l'ennemi se manifeste aussi dans la région de l'Est vers Nancy et jusqu'à Belfort, des trains en marche sont poursuivis par des avions, il faut partout réduire l'éclairage au minimum, ce n'est pas pour faciliter les manœuvres.

En novembre une aide est demandée à la Compagnie pour assurer la traction jusqu'au Bourget et jusqu'à Argenteuil, afin de dégager la gare de Noisy et d'améliorer les conditions de circulation sur la grande ceinture, cette mesure n'est que provisoire, elle est due au manque de moyens de traction des réseaux du Nord et de l'État.

Le trafic commercial est rendu très difficile par la nature et par l'intensité du trafic militaire; en particulier la régulatrice de Saint-Dizier ne pouvant faire seule tous les trains qui lui sont demandés, il faut utiliser pour les besoins militaires tous les garages arrière et reporter à Blesme, quoique point sensible de la ligne Paris—Nancy, tout le service commercial de la région.

Les principales suspensions de trafic sont prescrites à la fin de février et au début de mars, ce sont d'abord des restrictions locales, le réseau est ensuite complètement fermé du 25 février au 2 mars lorsque le service est devenu trop lourd.

En octobre les conditions générales de transport sont améliorées pour les voyageurs.

En 1917. — Le trafic militaire de la première moitié de l'année 1917 reste très intense en raison des opérations de l'offensive de l'Aisne; dans presque toutes les régions les mouvements se font sous de fréquents bombardements qui motivent des mesures de protection; au milieu de tous les trains doivent circuler des matériels spéciaux de plus en plus lourds et de plus en plus nombreux, l'A. L. V. F. en est au calibre de 520 d'un poids de 180 tonnes; il faut des itinéraires spéciaux, des règles particulières, sans compter les incidents tels que les déraillements qui, en raison des poids à mouvoir, constituent une gêne très sérieuse.

A partir du mois de juillet le trafic est en décroissance, il ne se relève qu'en novembre à l'occasion des transports sur l'Italie; mais au trafic français il faut ajouter le trafic américain dont l'importance va croissant; ce trafic ne saurait guère être chiffré par un nombre de trains car les wagons sont en grande partie répartis dans des trains quelconques, on peut compter un quart en trains complets et trois quarts en wagons isolés ou rames d'importance variable.

En raison de l'offensive de printemps on envisage des réductions ou suspensions de trafic sur une certaine zone comprenant les lignes affectées par les opérations, mais cette mesure paraît devoir donner des indications trop précises sur la région et sur l'étendue de ces opérations bien que le secret, colporté depuis longtemps jusque sur les boulevards de Paris, soit connu de tous et même de l'ennemi, on se contentera donc des procédés précédemment adoptés du moment qu'on ne voit pas la nécessité de revenir au régime de l'autorisation préalable pour l'ensemble des lignes du front.

Les interdictions imposées sont levées progressivement à partir du mois de mai; les conditions générales de transport sont étendues, mais la pénurie de charbon impose des réductions pour les trains de voyageurs sur les lignes

secondaires; on a déjà supprimé avant le 15 février 5.000 kilomètres de trains de voyageurs, on est à la limite des restrictions possibles dans ce sens car il ne peut être question sur l'Est de supprimer les express qui ne sont en réalité que des trains directs servant surtout au transport de militaires.

Gêné par la crise des transports et par les bombardements toujours plus fréquents des avions ennemis, le trafic est de plus en plus lourd.

Pendant la bataille de France. — L'année 1918 s'ouvre au point de vue de la circulation dans de mauvaises conditions, dès le milieu de janvier le nombre des wagons existant sur le réseau qui avait naturellement baissé pendant la période des grands froids accuse un accroissement continu et rapide; le nombre des wagons présents dans les gares à l'heure de l'établissement de la situation, qui ressortait vers le 12 janvier au chiffre de 35.000 (chargés et vides) atteint 46.500 le 5 février.

Cette situation a pour effet de provoquer des encombrements soit dans les gares locales à trafic important, soit dans les gares de manœuvre et de triage dans diverses régions; c'est d'abord dans la région de Toul où elle s'est accusée avec le plus d'acuité, elle s'est étendue ensuite vers Nancy, puis vers Épinal et les Vosges, il en résulte dans la circulation des retards qui pendant plusieurs jours atteignent six heures entre Toul et Blainville par exemple.

Dans la région parisienne la situation reste normale jusqu'à la fin de janvier mais les pertes de temps éprouvées pendant les nuits de bombardement de Paris et la gêne résultant de fréquents brouillards rompent facilement cet équilibre trop instable.

Les chiffres marquent d'une façon très nette que les difficultés résultent d'un accroissement rapide du trafic auquel n'a pas correspondu sur les points d'arrivée une libération suffisamment rapide du matériel chargé; pour

le trafic militaire notamment le nombre des wagons déchargés dans les zones des régulatrices était le 12 janvier de 4.216, le nombre des wagons chargés en stationnement s'élevait à 6.069; le 5 février le nombre des wagons déchargés était de 4.823, mais le nombre des wagons en stationnement avait atteint 8.485; la régulatrice d'Is-sur-Tille du fait de la présence des Américains accuse une situation plus mauvaise encore.

Ces encombrements nécessitent des suspensions ou des restrictions plus ou moins étendues en ce qui concerne le service commercial; pour le service militaire des instructions sont données aux commissaires régulateurs visant trois ordres de faits, délivrance des wagons à des services de l'armée, vérification des ordres de transport, limitation des chargements.

Les services locaux de la Compagnie ne doivent pas délivrer des wagons sans autorisation du commissaire régulateur, seul juge de l'opportunité du transport compte tenu de ses possibilités; la vérification des ordres de transport permet d'éliminer un grand nombre de mouvements parasitaires qui ne servent qu'à la commodité des services militaires; la limitation des chargements permet de n'expédier sur les gares destinataires qu'en fonction des disponibilités de réception de ces mêmes gares.

En outre, par entente avec les armées des mesures sont prises pour intensifier les déchargements.

L'accroissement des transports vient, en ce qui concerne les transports commerciaux, d'un plus grand apport de denrées alimentaires pour un effectif de troupes considérablement augmenté et de certains transports d'évacuation résultant des replis envisagés, il est difficile de diminuer ces mouvements; pour les transports militaires on ne peut réduire que certains envois de denrées telles que le foin dont les armées sont largement approvisionnées, ou de baraques dont on possède des stocks importants.

A ces diverses causes d'encombrement propres au

réseau de l'Est s'ajoutent celles qui sont la conséquence de la crise des transports qui sévit sur tout le territoire et qui provoque dans les entrées sur l'Est des irrégularités préjudiciables à la bonne marche de l'exploitation.

A partir du mois de mars le trafic militaire reste à un niveau très élevé avec des pointes sensibles en mars, en juillet, en septembre et en octobre; aux trains français il faut ajouter les transports américains que l'on peut évaluer à une moyenne mensuelle de 1.600 trains.

Entre mars et juillet les mouvements sont rendus difficiles par les bombardements presque continus qui affectent tout le front et surtout le région de Champagne, ces bombardements s'étendent loin en arrière jusqu'à Châlons, Connantre, Châtres et Brienne, ils obligent à des changements fréquents d'itinéraires, changements d'autant plus délicats que les lignes, en l'absence des ressources de la ligne Châlons—Paris, sont des plus chargées eu égard à leur outillage qui ne peut être amélioré que progressivement.

Le service commercial doit être obligatoirement réduit, soit parce qu'il faut supprimer des trains pour récupérer des équipes de traction, soit du fait des événements militaires; du 22 mars au 16 avril c'est la suspension totale de tous transports sauf certaines exceptions, il en est de même du 30 mai au 21 juin; à partir du 7 juillet tout mouvement commercial est arrêté dans la région de Champagne, le 17 juillet la suspension sera totale sur le réseau.

Si on envisageait la reprise de l'exploitation commerciale à l'importance qu'elle avait au début de 1918, il faudrait compter un total supplémentaire de 17.000 kilomètres de parcours journaliers nécessitant 145 machines; encore faudrait-il que ces machines fussent aptes à circuler sur toutes les lignes et non sur des itinéraires limités comme il est prévu pour les machines américaines dont l'utilisation présente de ce fait un rendement plus limité.

La question des déchargements reste toujours difficile à résoudre, la cause principale des retards pour les services militaires est le manque de main-d'œuvre, un système de primes allouées aux destinataires qui libèrent le matériel dans des délais plus courts que ceux dont ils disposent régulièrement ne donnerait aucun résultat sur le réseau de l'Est, les opérations militaires provoquent trop d'irrégularités dans les manutentions.

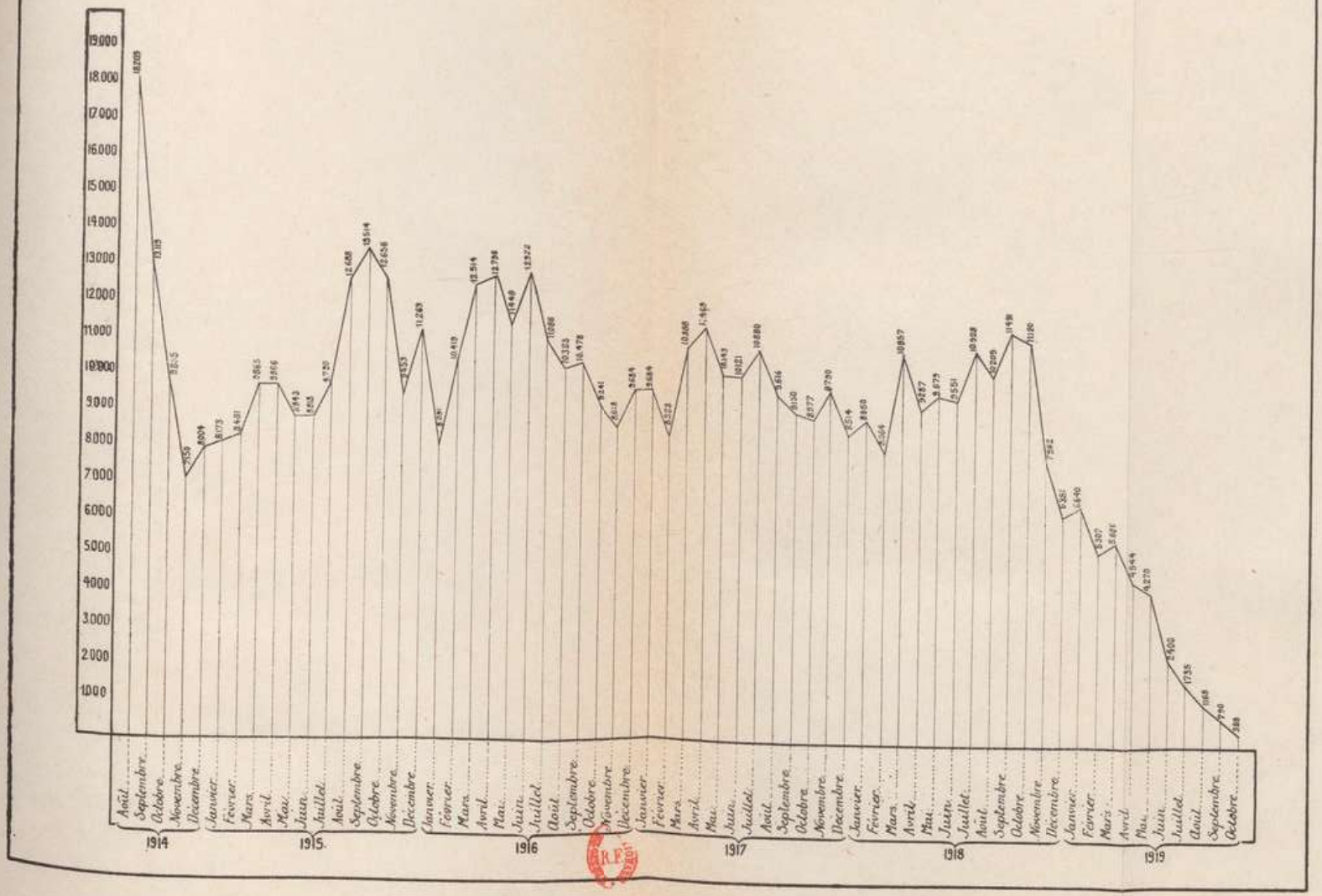
L'effort prolongé qu'il a fallu fournir en 1918 a nécessité l'emploi à son maximum de toutes les ressources et c'est ainsi qu'on a dû faire monter sur les machines tous les ouvriers d'atelier capables de conduire, mais on n'a pas pu dans ces conditions maintenir les réparations générales d'entretien au niveau des parcours effectués; il y a un danger évident à continuer le service de la sorte et on s'achemine très rapidement vers une situation susceptible d'avoir au point de vue militaire les plus graves répercussions.

Conclusions

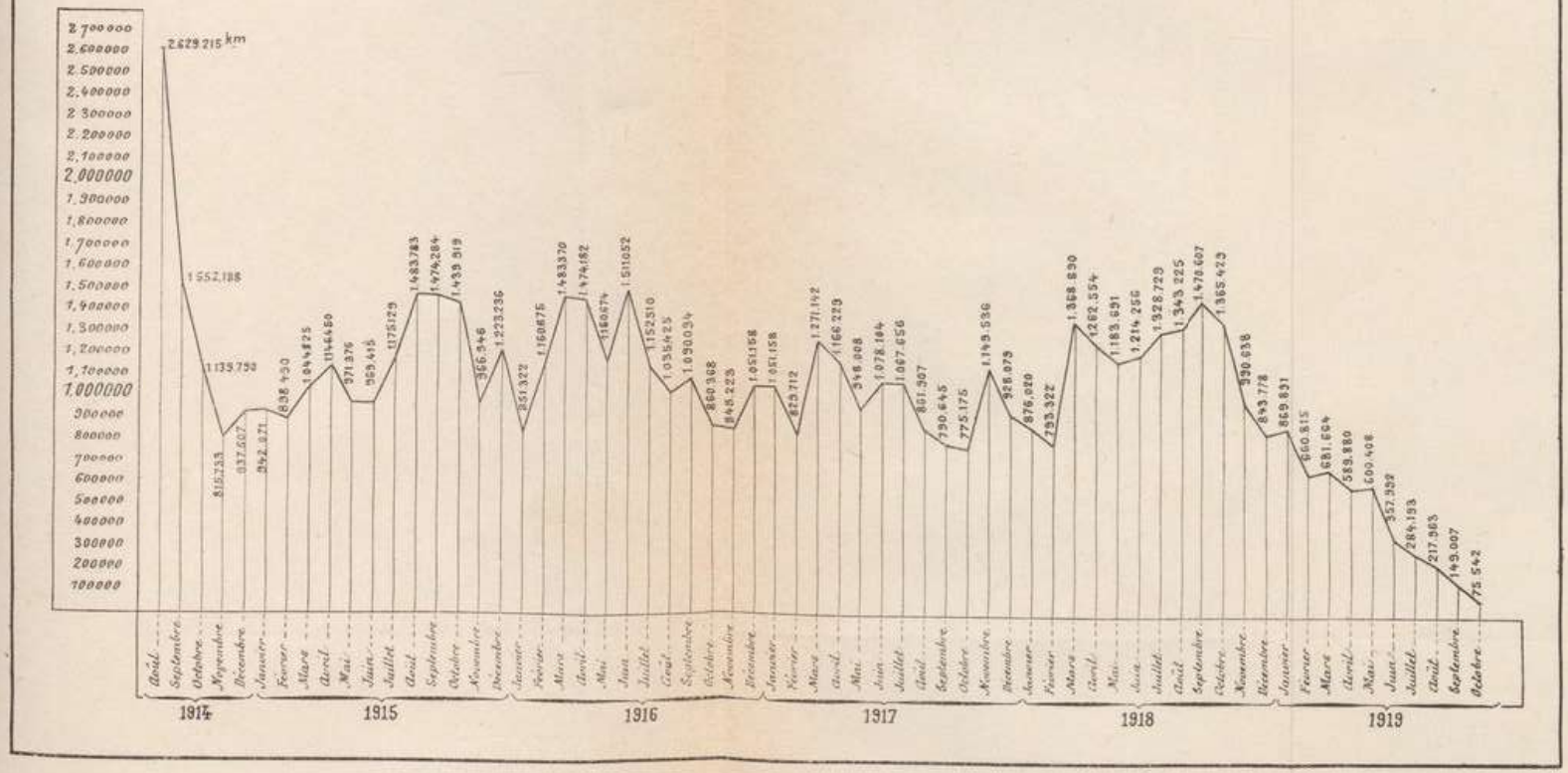
La guerre devait être courte, on vivrait sur les approvisionnements existants, telles étaient les prévisions; on avait assuré la concentration, on avait mis en place le personnel chargé de diriger le service pendant les opérations, on pensait que seuls les besoins militaires seraient à satisfaire et on estimait suffisantes, pour ce but à atteindre, les ressources antérieures, on ne craignait aucune répercussion fâcheuse pour les réseaux du fait soit de les priver d'une partie de leur personnel pour l'envoyer dans les unités combattantes, soit de les priver de leurs installations normales de gare pour les mettre à la disposition exclusive de l'autorité militaire pour ses seuls besoins.

En décembre 1914 l'illusion de la guerre courte s'est enfuie, mais personne n'ose proférer le moindre pronostic,

Graphique du nombre de trains militaires français



Graphique des kilomètres trains militaires français



les fronts se sont stabilisés, les besoins militaires ne paraissent pas devoir s'accroître dans des proportions très considérables et d'ailleurs le nombre des kilomètres exploités a notablement diminué; en outre les facilités de circulation créées par les plans successifs de concentration depuis 1871 sont rapidement améliorés et on n'éprouve aucune difficulté à alimenter les courants de transport suivant les directions qu'impose la nouvelle orientation du front.

Néanmoins il est reconnu nécessaire de reprendre le service commercial et le trafic augmente d'autant plus que les besoins militaires s'accroissent très vite; pour y faire face on crée de nouveaux moyens pour le service militaire mais le service commercial n'a que ce qu'on lui laisse et c'est peu de chose.

En 1916 l'intensité du trafic général dépasse celle du temps de paix, le Commandement continue à outiller le chemin de fer pour lui-même, le service commercial continue à souffrir de la part trop restreinte qui lui est dévolue ainsi que des restrictions imposées par les événements de guerre.

Jusqu'à la fin de la guerre le réseau souffrira de cette situation particulière qui résulte de ce fait qu'il est entièrement compris dans la zone des armées.

CHAPITRE III

Les travaux militaires

I. — Travaux de réparation après la bataille de la Marne

Les travaux les plus urgents sont ceux relatifs à la remise en état des lignes et à la réparation des ouvrages détruits, partout les sapeurs de chemin de fer collaborent avec les agents de la Compagnie pour rétablir rapidement la circulation.

Il y a 21 ponts importants et 1 souterrain détruits, dans la plupart des cas on utilise des ponts provisoires, dans d'autres cas lorsqu'il y a des brèches importantes on a recours à des déviations; on construit aussi quelquefois des estacades ou on procède à la reconstruction définitive.

Chaque problème donne lieu à une solution spéciale, car il faut tenir compte des appuis restants et de leur solidité, on a même quelquefois des mécomptes à cet égard, c'est ainsi qu'à Vitry on pense d'abord pouvoir conserver une partie de l'ouvrage et on décide de procéder aux travaux de réparation sans recourir à un pont provisoire, on est obligé de revenir sur cette décision car après déblaiement complet on constate que les maçonneries sont disloquées à un point tel qu'il faut les démolir.

Dans de nombreux cas et surtout sur la ligne Paris—

Châlons on envisage la reconstruction définitive en même temps qu'on procède à la réparation provisoire; il faut en effet libérer le plus tôt possible les ponts militaires pour avoir des disponibilités si la marche en avant continue, il faut aussi revenir le plus vite possible à une situation normale permettant de faire face à un trafic intense qui peut se présenter et qui est incompatible avec l'existence de points singuliers constitués par des portions de voie unique sur les ponts provisoires qui d'ailleurs ne peuvent donner passage aux machines lourdes.

La reconstruction définitive doit donc pouvoir être entreprise sans que la circulation soit interrompue; ou bien le pont provisoire est placé assez haut pour qu'on puisse rétablir en dessous le pont définitif à sa hauteur normale, ou bien il est posé sur un côté de l'ouvrage détruit; on peut alors établir le pont définitif sur la moitié de sa largeur, on reportera la circulation sur cette moitié, on enlèvera le pont provisoire et il ne restera qu'à construire la deuxième moitié de l'ouvrage; il a fallu cependant parfois construire une estacade pour assurer la circulation après enlèvement du dispositif de fortune et pendant la construction du pont définitif.

Dans le souterrain double des Islettes les Allemands avaient utilisé une partie des chambres de mine existant dans la paroi intermédiaire, il en était résulté un éboulement correspondant à un cube de 1.200 mètres cubes; le déblaiement est exécuté par les sapeurs de chemin de fer, la circulation est rapidement rétablie; les travaux de consolidation et de réfection sont exécutés ensuite.

Les travaux définitifs ont toujours été assurés par le personnel du réseau ainsi que les reconnaissances destinées à s'assurer de la résistance de certains ouvrages qui avaient été l'objet de destructions avortées; pour la solution technique des problèmes à résoudre, la Commission de réseau avait comme conseiller l'ingénieur en chef de la voie et des travaux, M. Descubes, dont la compétence et l'acti-

vité ont permis d'obtenir les résultats les plus sûrs et les plus rapides.

D'une façon générale les études sont faites sur le vu des reconnaissances et des propositions émanant des agents de la voie et des sapeurs, elles sont mises au point par l'ingénieur en chef d'accord avec la Commission de réseau et l'entente serait parfaite s'il n'existait pas entre l'élément militaire et l'élément technique quelques divergences de principe.

L'élément militaire et les sapeurs en particulier n'ont en vue que le rétablissement de la continuité du rail dans les conditions prévues par les règlements militaires; ces documents appelant l'attention sur l'urgence qui s'impose de la réparation des grands ouvrages d'art, spécifient que tout doit être mis en œuvre pour une exécution rapide; ils disent aussi que l'officier chargé des travaux doit s'inspirer des méthodes et procédés recommandés par les instructions en usage dans les troupes de sapeurs de chemins de fer.

Ces prescriptions très sages ne visent en fait que l'exécution et n'interdisent pas d'envisager dans la conception des considérations qui peuvent avoir quelque importance.

L'élément militaire est en principe disposé à admettre la solution répondant au délai d'exécution minimum, sa préoccupation étant surtout une préoccupation immédiate, faire face le plus tôt possible aux besoins des troupes, surtout dans le cas où leur progression doit se poursuivre; cette conception exclut à la fois toute vue d'avenir sur les conditions dans lesquelles se feront les reconstructions définitives et toute considération sur les difficultés qu'on pourra rencontrer au point de vue de l'exploitation et qui seront la conséquence de l'existence d'un dispositif de fortune.

L'élément technique de son côté fait entrer en ligne de compte la réalisation de ses projets pour la remise en état complète du réseau et il envisage les conditions de réta-

blissement des ouvrages ou de construction de lignes nouvelles au point de vue du meilleur rendement à obtenir; ces deux ordres d'idées peuvent conduire à envisager des dispositions moins simples et par conséquent de nature à entraîner quelque retard; il peut donc y avoir en présence des intérêts quelque peu contradictoires qu'il faut néanmoins concilier sans perdre de vue la nécessité d'assurer en toute occasion les mouvements militaires.

Deux questions se posent, l'une relative à la réparation des brèches, l'autre à l'établissement des déviations, elles doivent être envisagées séparément.

En fait nos armées victorieuses progressent et il est permis d'espérer que leur mouvement pourra s'étendre, mais nous savons déjà que nous nous trouverons en présence de destructions pour lesquelles il faut conserver des réserves de ponts provisoires; il faut donc établir un ordre d'urgence pour les réparations immédiates et prendre des mesures propres à rendre disponible dans le plus bref délai le matériel mis en œuvre; ces mesures ne peuvent être que celles qui permettront de poursuivre immédiatement la reconstruction définitive et elles doivent être étudiées également au point de vue de l'exploitation.

Les coupures nombreuses de la région de Meaux interdisent toute communication sur une grande artère, la ligne Paris—Châlons, il faut redonner à cette ligne toute sa capacité surtout si, comme on peut l'espérer après la bataille de la Marne, la partie nord du réseau est en partie évacuée par l'ennemi; on a donc intérêt au point de vue de l'exploitation à poursuivre sans tarder la reconstruction définitive pour les deux voies, à condition qu'il n'en puisse résulter dans le rétablissement seul de la continuité du rail q u'un retard supplémentaire de peu d'importance; sur ce p oint donc le personnel technique tenait compte de prévisionsauxquelles l'autorité militaire s'est d'ailleurs ralliée.

Pour les déviations et en particulier pour celle de Changis—Lizy destinée à rétablir la continuité de la ligne

Paris à Reims et éventuellement à Charleville, une question importante est celle des déclivités; les rampes admises pour les lignes de campagne dans les règlements militaires peuvent atteindre 15 millimètres, mais il ne s'agit que de lignes ne faisant pas partie du réseau national et peu susceptibles d'être chargées d'un trafic important, il n'en est pas de même de la déviation de Lizy qui doit effectivement remplacer une portion de ligne à grande capacité; le rendement à prévoir doit être tel qu'on soit sûr d'assurer un trafic d'autant plus important que la progression de nos troupes aura été plus avancée.

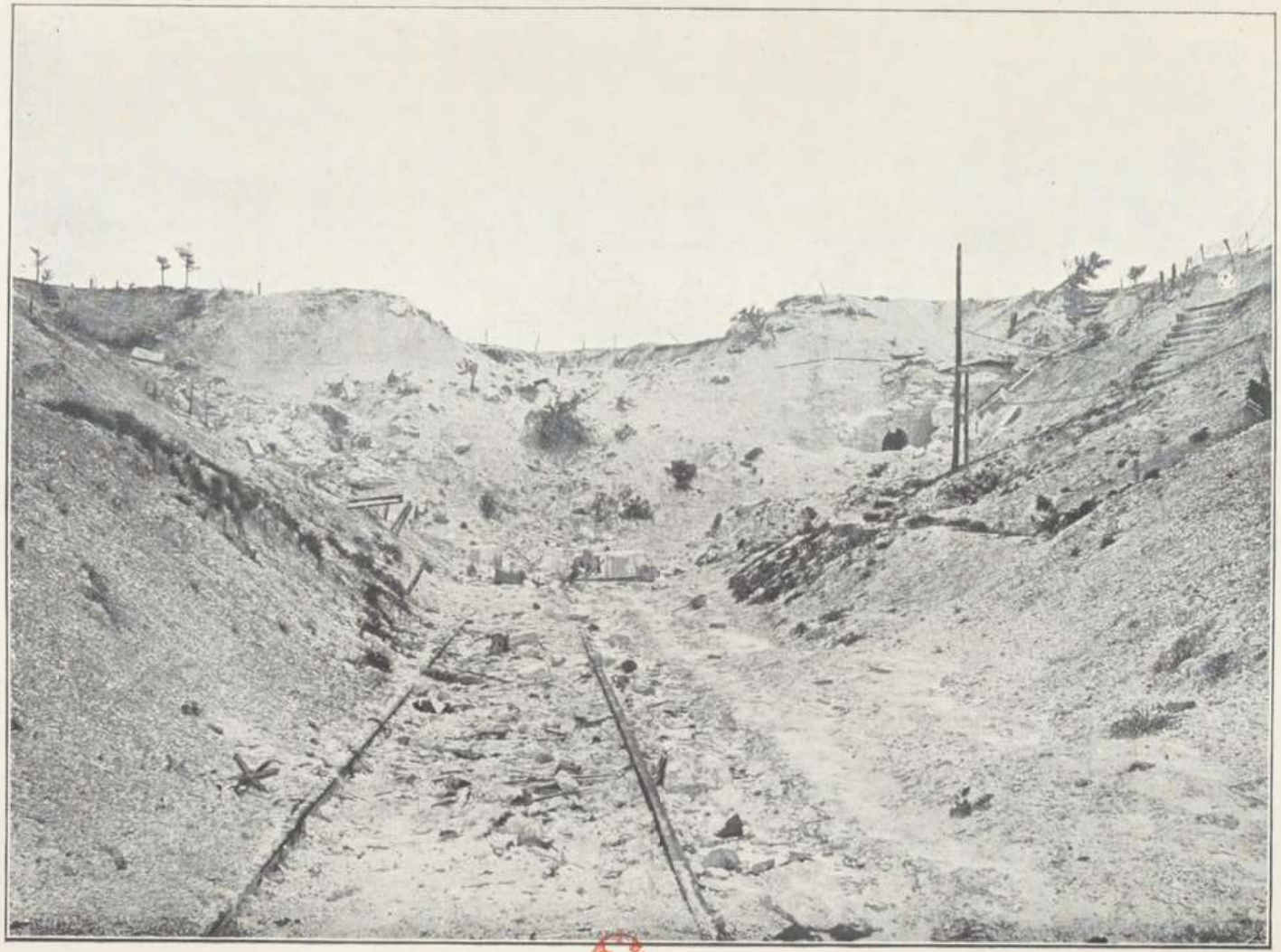
La diminution des déclivités augmente le cube des terrassements, c'est donc une cause de retard pour la mise en service mais c'est aussi un avantage pour l'exploitation ultérieure qui pourra utiliser là comme ailleurs des trains lourds, sans mesures spéciales de renfort ou de double traction, et qui réalisera ainsi un rendement meilleur avec une économie plus grande de personnel et de machines.

On se trouve donc en présence de deux conceptions différentes, en réalité les demandes des services techniques ont été admises, elles n'ont entraîné que des retards insignifiants qui ne pouvaient avoir aucune répercussion; les événements ont prouvé d'ailleurs que les mesures prises ont été les meilleures pour faire face à la situation militaire.

Sur la ligne Paris—Nancy tous les ouvrages sont reconstruits définitivement le 12 janvier, sur la ligne Paris—Reims le pont de Mary est achevé le 28 mai 1915; entre Châlons et Verdun le tunnel des Islettes est complètement réparé le 7 juin 1915, en Lorraine tous les ouvrages entre Lunéville et Saint-Dié sont terminés le 2 mai 1915.

II. — De la bataille de la Marne à l'offensive d'avril 1917

La période qui s'étend de la bataille de la Marne à la fin de l'offensive d'avril 1917 est coupée au point de vue



SOUTERRAIN DE MASSE DÉTRUIT (1918)

des travaux par les grosses opérations militaires, offensives de Champagne de 1915, opérations de Verdun, offensive d'avril 1917 qui comportent pour leur développement ou pour leur préparation une série de travaux particuliers.

Immédiatement après la bataille de la Marne les travaux et les études sont conduits dans leur ensemble suivant un plan assez mal défini; il n'en faut accuser que l'absence de directives due à l'incertitude dans laquelle on se trouve sur la direction et sur l'importance des opérations à venir; il en résulte cependant que certaines compagnies de sapeurs restent inemployées et que plus tard on se trouvera en présence de programmes trop vastes pour les moyens dont on pourra disposer; à défaut de programme relatif à des opérations militaires on peut se demander si on n'aurait pas dû profiter de toutes les ressources disponibles pour améliorer plus encore les conditions de circulation, on conservait encore des illusions sur la durée de la guerre.

On augmente cependant dès 1915 les moyens de garage de la région parisienne toujours sujette à des encombrements, un faisceau est également construit à Revigny pour faciliter les mouvements sur la ligne Paris—Nancy et sur la ligne Revigny—Sainte-Menehould; des raccordements directs à Revigny et à Sainte-Menehould permettent des mouvements plus faciles, la circulation est améliorée sur certaines lignes comme Châlons—Verdun par l'installation du block-system; pour les besoins militaires proprement dits on augmente les moyens d'action des régulatrices et on crée des chantiers de déchargement sur les lignes du front; ces accroissements se poursuivront d'ailleurs sans interruption jusqu'à la fin de la guerre.

Le 8 mars 1915 on commence les travaux de rétablissement du viaduc de la Largue, près de Dannemarie en Alsace, l'ouvrage est terminé le 30 mai, l'exécution ayant été maintes fois gênée par les incursions d'avions ennemis; mais l'ouvrage achevé est immédiatement soumis à un

bombardement intense parfaitement réglé; il reçoit plus de 40 obus de gros calibre, 12 voûtes sont détruites, on construira plus tard une déviation pour contourner la brèche.

L'offensive de Champagne a montré que l'exécution rapide des mouvements de troupes veut des installations de garage suffisantes pour qu'on puisse disposer en temps opportun du matériel nécessaire, on étudie la construction de deux faisceaux, l'un vers le centre du réseau, l'autre vers Nancy ou Épinal; on n'exécute que le second à Chavelot, encore sera-t-il détourné de sa destination première et absorbé par l'A. L. V. F., cette question si importante ne sera jamais poussée plus loin.

L'offensive a également montré l'importance du point de Châlons, on y construit un faisceau important, elle a enfin appelé à nouveau l'attention sur les embarras de la région parisienne.

La transformation de la gare de Noisy-le-Sec en gare régulatrice a eu pour effet de réduire dans une proportion considérable les moyens d'action de cette gare pour le triage et pour les échanges avec les autres réseaux, d'autant plus qu'il n'existe que Pantin et Noisy comme points de contact avec le réseau du Nord; c'est à peine si on peut y trier 400 ou 500 wagons pour le service commercial alors qu'avant la guerre on y travaillait près de 2.000 wagons quoiqu'on ne disposât pas de neuf voies nouvelles mises en service en août 1914; les opérations ont donc été reportées à Bobigny puis à Chelles, à Gretz et à Verneuil-l'Étang.

Ces moyens de fortune très défectueux sont même devenus insuffisants dès qu'il se produit une poussée de trafic ou lorsque les conditions atmosphériques sont défavorables, des équipes de personnel ont à supporter des périodes de travail ou d'attente supérieures à vingt-quatre heures, des trains de marchandises mettent dix heures pour aller de Noisy à Pantin.

On construit donc en janvier 1916 des faisceaux supplémentaires à Bobigny et on projette des garages à Vaires et à Ozoir-la-Ferrière, mais leur exécution est remise à une date ultérieure; on améliore aussi les installations de Noisy soit pour augmenter ses moyens d'action, soit pour faciliter les échanges avec la grande ceinture.

Aux travaux de construction s'ajoutent de nombreux travaux d'entretien, remise en état des empierrements des quais et chantiers, entretien des voies établies depuis le début de la guerre et qui, hâtivement posées, demandent une revision sérieuse, construction de baraquements pour le personnel appelé à travailler dans les installations nouvelles, on oublie trop souvent que ces installations restent inutilisables tant que le personnel ne peut y vivre.

Après les premières opérations de Verdun on peut disposer de quelque main-d'œuvre, on améliore la circulation en construisant le faisceau primitivement prévu à Vaires, en multipliant les voies d'évitement sur les lignes à voie unique, principalement dans les Vosges, en procédant à des installations de block-system sur des lignes très fréquentées, en établissant des raccordements directs à Germigny et à Valentigny.

Des lignes nouvelles sont construites dans la région de Châlons et au sud de Verdun : près de Châlons pour permettre deux courants simultanés, l'un de Troyes vers Sainte-Menehould, l'autre de Châlons vers Reims, près de Verdun pour desservir des points de ravitaillement et des épis de tir sur la rive droite de la Meuse.

Enfin des études sont faites pour réaliser une ligne de rocade vers Crécy et Mortcerf, autour de Paris mais en dehors des encombrements de la région parisienne, pour quadrupler la ligne entre Esbly et Trilport afin d'avoir deux courants indépendants sur Châlons et sur Reims, pour doubler la ligne Fère-Champenoise—Oiry afin d'avoir un accès complémentaire de la région de Troyes vers le

front, pour doubler la ligne Mont-sur-Meurthe—Bruyères afin d'avoir une ligne à grand rendement proche du front dans la région de l'Est.

Pour les besoins militaires un programme très vaste d'équipement du front est mis à l'étude, on construit de nombreux dépôts pour que la Direction de l'arrière ait à sa disposition dans la zone des armées des stocks importants de matériels ou de denrées.

Les travaux sont faits en très grande partie par les sapeurs de chemins de fer, les auxiliaires sont fournis par des contingents étrangers de toute espèce, Annamites, Chinois, Bulgares, etc..., ce n'est pas sans créer de nombreuses difficultés au point de vue de la discipline et de l'alimentation.

Tous les travaux d'installations électriques sont exécutés par les sections techniques de télégraphie pour les installations militaires, par le personnel de la Compagnie pour les autres.

III. — La bataille de France

Immédiatement après l'offensive d'avril 1917 commence la préparation des opérations de 1918; tout d'abord on reprend la suite du programme que les opérations militaires avaient interrompu et que l'on étend en ce qui concerne l'équipement du front.

On voudrait réaliser sur tout le front des installations assez importantes afin qu'il soit possible d'alimenter sur une zone quelconque des opérations offensives après une préparation d'assez courte durée pour que nous conservions le bénéfice de la surprise; les plans du Commandement peuvent y gagner une souplesse encore inconnue, malheureusement on applique les principes formulés par l'Instruction de 1916 sur l'organisation des communications et on est conduit à envisager des travaux pour lesquels on manque de matériel, de main-d'œuvre et de

temps; le programme, parce qu'il est trop vaste, ne sera jamais réalisé.

Les projets visent encore des améliorations pour rendre dans les grandes gares les mouvements plus indépendants ou pour diminuer la longueur des arrêts, ces projets ne seront classés qu'en deuxième urgence et exécutés en partie seulement.

Mais on équipe avec plus de soin les régulatrices et on dote l'A. L. V. F. d'épis de tir toujours plus nombreux, de garages et d'entrepôts importants, c'est un luxe qui coûte cher.

Afin d'assurer un commandement plus efficace et une liaison meilleure avec la Commission de réseau ou les groupes d'armées, les lignes sont réparties en un certain nombre de zones à la tête desquelles on place un officier supérieur du 5e génie qui aura le commandement des unités de travailleurs stationnées dans sa zone, ainsi que la direction technique; il recevra les instructions nécessaires de la Commission de réseau et il sera chargé de signaler et de discuter les desiderata des états-majors.

Cette organisation n'est pas exempte de critique, le Service des chemins de fer est déjà représenté auprès des armées par la commission régulatrice, est-il logique de séparer la question des travaux de la question d'exploitation? On peut répondre négativement et il faut craindre de voir surgir des difficultés de cette dualité; l'institution de ces chefs locaux peut être favorable à l'action de la Commission de réseau, elle est mauvaise en ce qui concerne leur intervention normale auprès des armées.

Les projets d'équipement total du front et l'éventualité de la reprise d'une partie des lignes occupées par l'ennemi à la suite d'une offensive heureuse laissent entrevoir des travaux d'une ampleur telle que nos ressources en main-d'œuvre seront insuffisantes pour les mener à bonne fin

dans un délai suffisamment court; des conférences nombreuses étudient la question dès la fin de 1916, on y examine la question des projets qui devront être préparés avant même qu'on ait pu aborder les lignes récupérées, la question de la main-d'œuvre qui paraît pouvoir provenir de la réquisition civile, des Américains ou des sections de chemin de fer de campagne, mais cette dernière source est de nature à gêner le service déjà lourd des réseaux de l'intérieur; on voudrait bien utiliser les prisonniers de guerre mais on ne doit pas les employer à moins de 30 kilomètres du front, on peut enfin faire état des travailleurs exotiques; la direction des travaux serait assurée par des entrepreneurs.

Tout cet ensemble de mesures est englobé sous un titre pompeux, « l'industrialisation du front », mais le problème n'est pas résolu parce qu'un mot a la prétention de le définir; si on a dressé une liste des entrepreneurs susceptibles d'être appelés, le matériel et la main-d'œuvre sont difficiles à trouver pour eux comme pour les Compagnies puisque les armées ne peuvent pas libérer les contingents indispensables; pour s'équiper d'un côté on devra se découvrir d'un autre, on est pauvre, il faut se résigner à rester pauvre et en dehors des papiers, études préparatoires de projets, traités avec les entrepreneurs, on n'arrive à aucune solution pratique, l'industrialisation du front n'est qu'un mot, les difficultés restent entières.

De ces conférences il ne sort que des règles relatives à la présentation, l'approbation et l'exécution des projets, pures questions administratives; après ces tentatives théoriques on revient aux méthodes adoptées pendant les périodes précédentes.

Travaux d'amélioration générale. — Le programme des travaux d'équipement du front à exécuter représente un ensemble très important et les armées disposent déjà de toutes les installations qui ont été créées avant 1917 et

qui, dans les régions de l'Aisne, de Champagne et de Verdun, ont déjà suffi à desservir des effectifs importants; mais si toutes ces organisations ne sont vraisemblablement pas destinées à fonctionner en même temps, elles n'en correspondent pas moins dans chaque région à des possibilités de débit que les organes de l'arrière doivent pouvoir alimenter et la question se pose une fois de plus de l'établissement sur le réseau d'installations techniques appropriées.

Le G. Q. G. a bien prévu des travaux d'amélioration générale mais aucun programme ferme n'a été arrêté; ces travaux dans leur ensemble ne sont pas classés en première urgence et chacun sait que c'est la première urgence seule qui est à retenir, elle suffit à absorber plus que les moyens dont on dispose.

Cependant la Commission de réseau propose au début de 1918 la création à Liffol de la gare régulatrice dont le principe a été adopté, l'extension de la gare de Champigneulles pour dégager la région de Nancy, l'extension de la régulatrice de Gray qui ne pourrait suffire pour des opérations quelque peu actives, la création de faisceaux à Vaires et Gretz pour le service de la région parisienne, des améliorations dans certaines grandes gares où la circulation n'a été prévue que pour 48 trains par vingt-quatre heures et où il en faut envisager 60 ou 80; enfin il serait utile d'avoir des garages pour les rames destinées aux transports de troupes afin de faciliter la mise en œuvre de ces mouvements.

Tous ces travaux présentent un intérêt indiscutable, ils ne seront que partiellement entrepris faute de ressources, le Commandement ne se rend pas compte des conditions nouvelles dans lesquelles le réseau est appelé à travailler, il ne voit pas la disproportion qui va s'augmentant entre les nécessités militaires envisagées avec luxe et les nécessités d'ordre technique obligatoirement parallèles et qui ne sont pourtant étudiées qu'avec parcimonie.

On construit cependant un faisceau à Barisey-la-Côte pour dégager Toul, des raccordements directs à Morvillars, Oiry et Ciry-Sermoise, des contournements à Lunéville et Châlons; on double une partie de la ligne Sommeille—Verdun, on étudie des raccordements à Gondrecourt et Saint-Léonard, on améliore les installations de ballastières.

Les méthodes suivies. — L'importance des travaux est telle que le facteur temps doit être tout spécialement envisagé, c'est au Commandement qu'il appartient de fixer un ordre d'urgence et d'appliquer aux divers chantiers suivant ses prévisions ses ressources en main-d'œuvre et en matériel.

A ce point de vue on peut appliquer deux formules : ou bien on établit un classement dans les travaux considérés de première urgence et on entreprend ces travaux successivement en suivant l'ordre du classement et en appliquant à chacun le maximum de moyens qu'il est susceptible d'absorber pour être terminé dans le minimum de temps; ou bien on répartit les moyens entre tous les travaux qui seront terminés tous en même temps et seulement à la fin du programme total.

C'est ce deuxième procédé qui a été adopté sans doute parce qu'on voulait donner à tout le monde le plus tôt possible un semblant de satisfaction, mais il présente de graves inconvénients; il ne donne pas le maximum de rendement, un chantier de travaux étant plus facilement organisé quand il a en même temps tous les moyens qu'il pourra utiliser et les « frais généraux » étant réduits quand le travail en un même point est de plus courte durée; la marche de l'ensemble est bouleversé par les changements incessants qu'on apporte à l'ordre d'urgence et qui obligent à interrompre ou à ralentir certains travaux pour en commencer d'autres réputés à un moment quelconque plus pressants; les études sont moins bien faites car elles

doivent être poursuivies toutes en même temps au lieu d'être successives et il est certain que le degré de fini d'une étude influe sur la rapidité de l'exécution; il n'est pas nécessaire de donner le premier coup de pioche dès que l'ordre est donné de faire une installation, ce n'est qu'une satisfaction inutile donnée à quelques profanes, il faut surtout que l'exécution ne subisse aucun à-coup; enfin les travaux troublent la circulation et on a intérêt à ne pas la troubler partout à la fois.

Avec le premier procédé les études sont faites successivement, les installations sont utilisables progressivement pour le plus grand bien de l'ensemble du service, l'ordre d'urgence est modifiable à tout moment puisqu'il peut être changé chaque fois qu'un chantier étant sur le point d'être terminé il faut fixer celui auquel on appliquera les ressources devenues disponibles, le trouble apporté sur le réseau est localisé et la concentration des moyens dans le temps conduit à un meilleur rendement; on peut affirmer que la méthode suivie n'était pas la meilleure, les hésitations relatives aux études et les heurts qui se sont produits à cet égard entre le personnel supérieur de la Compagnie et l'élément militaire en sont en grande partie la conséquence.

Dès qu'un travail était approuvé par le Commandement, l'autorité militaire y affectait les travailleurs en même temps que le projet était élaboré, il était donc nécessaire d'aller vite pour l'établissement de ce projet, afin de ne pas laisser la main-d'œuvre inoccupée.

Pour les travaux d'équipement du front, le directeur de l'arrière accompagné du commissaire militaire du réseau déterminait dans une tournée les emplacements; aidé des avis du directeur des transports et d'un ingénieur détaché au G. Q. G. il établissait en toute connaissance de cause le plan général correspondant à l'organisation militaire.

Pour le détail de chaque installation un officier de la

direction de l'arrière convoquait sur le terrain le commissaire régulateur, l'officier supérieur commandant le groupe de sapeurs de chemins de fer, un officier du 4e bureau de l'armée et des représentants des services intéressés, Intendance, Artillerie, Génie ou Santé; cette conférence était extrêmement rapide, l'officier de la direction de l'arrière ayant toujours beaucoup de conférences de ce genre à tenir dans une même journée; elle consistait surtout à demander au représentant du service de combien de voies il avait besoin en lui recommandant de « voir grand », et il n'était pas rare que si, timoré ou conscient de ses besoins réels, il demandait par exemple une voie, le président de la conférence lui répondait d'instinct et sans savoir pourquoi que c'était insuffisant et qu'il en aurait deux.

Jeter ainsi par la pensée des voies sur le terrain ne coûtait cher ni comme effort ni comme temps, on laissait à d'autres le soin de la construction et de l'exploitation, on avait vu grand et on se retirait satisfait, trop nombreuses furent dès lors les installations luxueuses qui ne furent jamais qu'à demi utilisées.

Au surplus n'était-ce pas une erreur de demander au seul bénéficiaire de quels moyens il voulait disposer et n'eût-il pas été préférable de lui faire spécifier le but à atteindre et les tonnages moyens ou maxima à recevoir en laissant aux personnels qualifiés le soin de déterminer la nature et l'importance des installations propres à atteindre ce but; malheureusement ce personnel qualifié était absent de la conférence puisque, en particulier, le Service technique qui exploite n'était pas représenté, et personne ne faisait remarquer cette vérité simple que deux voies ne sont nécessaires que si l'on a au préalable pris des mesures pour obtenir d'une seule le rendement maximum et si ce rendement a été reconnu insuffisant; on arrivait vite à se persuader que « voir grand » signifiait « être au large » et devait permettre de se passer de l'effort maximum.

Après la conférence le projet était dressé par les sapeurs de chemin de fer; la Commission de réseau avait demandé dès juillet 1917, pour éviter des tâtonnements et des retouches, que l'étude fût faite d'accord avec le Service de la voie de la Compagnie; en janvier 1918 le commissaire militaire du réseau avait donné des instructions pour arriver à des études rapides et pour que des ententes fussent réalisées entre le commissaire régulateur et son collègue technique d'une part, entre les sapeurs de chemins de fer et le Service de la voie d'autre part.

Malheureusement le commissaire militaire est un artilleur peu écouté des sapeurs sur ces questions et il s'établit entre les commandants de groupe de sapeurs et le chef des travaux de la direction des transports des relations occultes telles que la Commission de réseau se trouve le plus souvent en présence du fait accompli sans qu'elle ait eu à donner son avis.

Cette façon de procéder contraire à toutes les règles militaires, propre à déplacer fâcheusement les responsabilités, conduisant à des pertes de temps appréciables pour la rectification en cours d'exécution des erreurs commises, est le résultat d'une compréhension fausse du rôle de chacun; le directeur des transports lorsqu'il était commissaire militaire s'était élevé vivement contre pareille méthode, il avait eu raison, mais ses nouvelles fonctions l'absorbaient trop sur d'autres points pour qu'il pût suivre le détail des études; les instructions renouvelées du commissaire militaire seront aussi peu écoutées que par le passé et les avis techniques seront aussi peu considérés.

Il est regrettable que des questions de personnes interviennent ainsi dans la bonne marche d'un service qui eût demandé une entente parfaite de tous les instants; le chef des travaux n'avait qu'à rester dans son rôle de conseiller technique du directeur des transports, il n'avait à aucun moment à s'immiscer dans l'exécution dont il n'avait pas la responsabilité et pour laquelle ses connais-

sances et son entraînement pratique antérieurs n'étaient pas tels qu'il pût se passer des avis de ceux qui, selon toute vraisemblance, étaient plus qualifiés que lui-même.

Main-d'œuvre et matériel. — Pour exécuter un programme aussi vaste il faut de la main-d'œuvre et du matériel, on doit continuer à faire appel à des contingents exotiques qui n'ont qu'un faible rendement, sont mal ou insuffisamment encadrés, comprennent un nombre considérable d'individus peu recommandables et créent partout des difficultés de toute sorte, les cantonnements de certains d'entre eux sont même des points que l'on ne saurait aborder sans danger.

La situation est plus critique en ce qui concerne le matériel; à la fin d'août 1917, les projets correspondent à 380 kilomètres de voie pour la première urgence, à 440 kilomètres pour la deuxième urgence sans compter les installations d'A. L. V. F.; si on réserve 187 kilomètres de voie pour la réoccupation ultérieure du réseau, les disponibilités sont représentées par 36 kilomètres.

A la fin de septembre après avoir vécu d'expédients on envisage l'arrêt des chantiers; au début de janvier la situation est restée la même, les besoins peuvent être évalués à 17 kilomètres par semaine et l'autorité militaire n'arrive à fournir qu'avec beaucoup de difficultés et avec des retards ne permettant pas de poursuivre les travaux avec toute l'activité désirable.

Pour le matériel nécessaire à la Compagnie pour ses besoins propres, mêmes difficultés; pour 17.000 tonnes commandées en Amérique en 1916 et 1917 on n'a trouvé de fret libre que pour 500 tonnes; en novembre 1917 on peut obtenir 1.000 tonnes de fret, mais il reste plus de 15.000 tonnes à transporter notamment pour la construction d'appareils de voie pour les besoins militaires, on fournit de 180 à 200 appareils par mois, on ne possède de rails à cet usage que jusqu'au mois de janvier; pour l'en-

tretien il faudrait recevoir 1.000 tonnes par mois, pour les signaux et accessoires la situation est aussi mauvaise.

En résumé à la fin de 1917 les travaux militaires n'ont pu être exécutés qu'en prélevant sur les approvisionnements de la Compagnie et sur ceux réservés pour la reconstitution; ces deux sources sont taries, on pourrait déposer des installations devenues inutiles mais aucun service ni aucune armée ne consent à décider qu'on pourra se passer de tout ce qui existe, la situation restera toujours précaire; on envisage toutefois de doter les compagnies de sapeurs d'un matériel de terrassement et d'un gros outillage puissants, mais ces études ne seront suivies que d'une exécution partielle.

De mars 1918 à l'armistice. — Les premières offensives allemandes de 1918 imposent dans le nord des travaux pour remplacer les installations perdues, il faut se procurer du matériel, on dépose des voies dans certaines régions du front, au faisceau de Cumières près d'Épernay; de même on récupère les installations sémaphoriques de ligne de Saint-Hilaire à Sainte-Menehould.

Après l'offensive de mai il faut rechercher des emplacements pour reporter en arrière éventuellement des stockages ou des gares régulatrices, on s'en tiendra sur ce point aux études, mais on pousse le plus activement possible les améliorations de circulation sur le réseau; on étudie un raccordement entre la ligne Paris—Châlons et la ligne Paris—Gretz—Sézanne, soit entre Lagny et Mortcerf, soit entre Crécy et Mortcerf et un raccordement d'Émerainville à Vaires pour doubler la grande Ceinture, ce dernier seul recevra un commencement d'exécution, mais les travaux seront interrompus par l'armistice, il devait avoir une longueur de 8 kilomètres environ avec une estacade pour franchir la Marne.

Au début de juillet on revient aux projets maintes fois repris et délaissés en raison des circonstances et relatifs

à la réoccupation éventuelle des lignes encore aux mains de l'ennemi, il faut en particulier approvisionner des éléments de bâtiments pour gares et stations.

Les hypothèses que l'on peut faire sur les destructions ennemies permettent de penser qu'on se trouvera dans la région de Charleville dans la nécessité d'entreprendre des travaux d'une durée appréciable, on est conduit à reprendre les études précédemment faites pour la construction de lignes donnant accès à la région de Longuyon en partant de la région de Verdun et au nord, on reprend ainsi deux projets, celui de la ligne d'Étain à Baroncourt et celui de la ligne de Dun à Montmédy.

Le premier correspondrait à une longueur de 11 kilomètres avec des courbes de rayon supérieur à 500 mètres et des déclivités inférieures à 10 millimètres, le cube des terrassements pour une voie serait de 60.000 mètres cubes; le second envisage un tracé de 27 kilomètres avec des déclivités de 6 millimètres, mais le cube des terrassements serait de 325.000 mètres cubes dont 50.000 de déblais rocheux et il faudrait construire un pont de 45 mètres et cinq ponts de 20 mètres; il ne s'agit là que de premières indications, mais il est certain que les travaux seraient considérables, aucune suite ne sera donnée.

IV. — Conclusion

Les travaux militaires sont exécutés dans la majorité des cas par les sapeurs de chemins de fer qui sont en théorie sous la direction de la Commission de réseau et qui devraient donc être soumis à son autorité; c'est d'autant plus logique que la Commission de réseau possède en matière de travaux même militaires des compétences que les officiers de la direction des transports ne sauraient avoir, quelle que soit leur origine.

D'ailleurs si on fait des travaux c'est pour réaliser des

installations à utiliser en dernière analyse par l'exploitation qui par suite doit être appelée à donner son avis; qu'il s'agisse donc de travaux d'art ou de voies ou de gares, c'est à la Commission de réseau seule responsable à diriger les études et l'exécution.

En fait les sapeurs appartenaient au 5e régiment du génie dont le colonel par organisation faisait partie du G. Q. G., ils n'auraient dû en recevoir que les instructions relatives à l'administration du corps, ils en reçurent plus souvent encore des avis techniques qui, pour n'être pas des ordres, en prirent vite pratiquement la forme ou furent considérés comme tels; de là des conflits d'attributions qui eurent une influence fâcheuse sur les conditions techniques et sur la rapidité d'exécution.

Pour activer les études demandées par les armées on avait cru devoir placer auprès de chaque état-major de groupe d'armées un officier supérieur du 5e génie commandant un groupe de compagnies de sapeurs, cet officier se substituait à la Commission de réseau et à la Commission régulatrice, ce ne pouvait être que le désordre.

La présence d'un élément technique auprès d'un état-major doit être prohibée, cet élément doit dépendre d'une commission régulatrice qui est seule qualifiée pour traiter les questions de chemins de fer, les sapeurs de chemins de fer ne peuvent qu'être sous les ordres du commissaire régulateur en ce qui concerne les besoins des armées.

Au point de vue des travaux d'ordre général ils seront sous les ordres de la Commission de réseau de façon à établir une meilleure liaison avec les services locaux de la voie qui doivent obligatoirement intervenir, et dans certains cas les commissaires régulateurs pourront être délégués pour assurer ou surveiller l'exécution de certains détails matériels d'ordre plus spécialement militaire.

En temps de paix les réseaux ne possèdent pas de per-

sonnel de construction, ils n'ont que les ressources nécessaires à l'entretien, et en ce qui concerne le matériel ils sont approvisionnés pour une période d'un an environ; en demandant des travaux neufs importants la guerre impose une consommation énorme de matériel qu'il faut se procurer pour les besoins du moment et dont il faut posséder une réserve pour les besoins éventuels, en même temps que le personnel de construction ne peut être fourni que par des unités mobilisées.

Ces unités sont les compagnies de sapeurs de chemins de fer, mais elles ne peuvent fournir toute la main-d'œuvre de manœuvre nécessaire et à partir de juillet 1915 on doit leur adjoindre des unités d'auxiliaires manœuvres; il est regrettable qu'on n'ait pas cru devoir constituer dès le début de la guerre des unités de travailleurs qui n'auraient correspondu qu'à une diminution insignifiante des effectifs et qui auraient rendu les plus grands services; on y aurait gagné en particulier d'être mieux préparé à supporter les premiers coups de l'offensive allemande sur Verdun; c'eût été un sacrifice profitable moins grand au surplus que celui que l'on avait consenti pour d'autres services en d'autres occasions où on avait obéi à des suggestions que l'intérêt général n'était pas seul à soulever.

L'autorité militaire doit se convaincre de ce que, ayant mobilisé toutes les forces utiles de la nation, ce n'est que dans ces forces qu'on peut puiser si on veut avoir des réalisations.

Les compagnies de sapeurs disposaient d'un outillage insuffisant eu égard à l'importance des travaux à exécuter, ce n'est qu'en 1918 qu'on se propose de les doter de moyens plus puissants, c'est trop tard et la guerre se terminera sans qu'on ait eu le temps de réaliser cet outillage; quant à l'industrialisation du front le moins qu'on en puisse dire c'est que c'était une utopie; elle se résumait à faire intervenir des entrepreneurs dont nous n'avions pas besoin puisque les éléments de direction ne nous faisaient pas

défaut, mais auxquels il fallait fournir tout le personnel d'exécution que nous ne pouvions trouver pour nous-mêmes, ce ne fut qu'une perte de temps qui retarda l'étude de mesures plus judicieuses.

Le matériel de construction et de réparations devait faire l'objet de commandes en 1915, ces commandes ne furent passées qu'en 1916 et en 1918; indépendamment de ce fait que les dépenses furent beaucoup plus élevées, on dut le plus souvent recourir à des procédés de fortune tels que la dépose de lignes dans certaines régions de la France; c'était un travail supplémentaire, le matériel convenait souvent mal, les travaux subirent ainsi de longs retards; on aurait pu fabriquer des rails comme des munitions.

Enfin la situation du réseau de l'Est était telle qu'il fallait en tout temps posséder une réserve de matériel pour la reconstitution des lignes en cas d'avance, cette réserve ne fut jamais constituée au complet, on souffrira plus tard de cet état de choses.

On peut évaluer à 2.200 kilomètres la longueur des voies posées sur le réseau au titre des lignes ou installations militaires.

CHAPITRE IV

Les moyens d'action

Les voies ferrées et la liberté de circulation. — Un service régulier et certain ne peut être assuré que sur des lignes qui ne sont soumises à aucune sujétion et qui ne sont par conséquent pas sous le feu du canon ennemi; indépendamment des antennes avancées sur lesquelles ne s'effectuaient que des ravitaillements ou des évacuations ne motivant que des mouvements peu importants et où on s'accommodait du mieux possible de situations parfois difficiles, il y eut sur le réseau des sections de lignes où il fallait prévoir un trafic chargé et où on devait, du fait de la proximité de l'ennemi, se soumettre à des règles spéciales propres à limiter considérablement le débit.

Au surplus, en ces points les destructions étaient toujours possibles et il en pouvait résulter de très graves répercussions sur les opérations militaires; nous avons vu qu'en avril 1917 la ligne qui commandait toutes les installations de l'avant passait par le point dangereux de Bazoches et on dut pour diminuer les risques, sans pouvoir toutefois les faire complètement disparaître, construire une deuxième ligne à quelque distance de la première.

En Champagne, le passage à Suippes fut souvent interrompu, on avait remédié à cette situation en établissant en arrière la ligne 4 *bis ;* à Clermont-en-Argonne, la ligne

de Sainte-Menehould à Verdun était fréquemment bombardée, on ne pouvait y passer que la nuit et comme aucune mesure n'avait été prise pour parer à ces difficultés, les communications furent malaisées à assurer dans les premiers mois de l'offensive allemande sur Verdun; à Commercy les possibilités d'action ennemies nous obligeaient à un détournement fâcheux par Gondrecourt.

Si on envisage combien nous furent préjudiciables les interruptions à Saint-Mihiel de la ligne Lérouville—Verdun et surtout de la ligne Paris—Châlons en 1918, il faut conclure que si le Commandement ne peut pas dans ses projets avoir tout d'abord pour but de dégager les lignes de circulation, il doit cependant tenir compte de cette considération.

De nombreuses actions locales ont été entreprises pour se dégager sur certains points d'une étreinte trop serrée, on peut se demander si, au point de vue général, des actions analogues n'auraient pas pu être poursuivies pour libérer certaines lignes importantes; dans tous les cas si on ne jugeait pas possible la réussite d'opérations de ce genre, il fallait prendre des mesures pour assurer par d'autres moyens l'accès par voie normale à une région quelconque du front.

Quels que soient les divers services rendus par les autres moyens de transport, automobiles, voie de 0,60 ou voie de 1 mètre, les tonnages nécessaires pour les armées modernes exigent l'emploi de la voie normale qui seule a le rendement suffisant et, sans même parler des conditions dans lesquelles on a pu assurer le service pour l'offensive de Verdun, on peut dire que ce fut une erreur d'avoir laissé cette région reliée au territoire par des communications grevées de lourdes servitudes et dont on avait à plusieurs reprises constaté la précarité, aucune considération de priorité ne devait intervenir pour ajourner la question.

Il est nécessaire d'assurer en tout temps pour la vie

même des armées des communications à voie normale telles qu'on n'ait pas la quasi-certitude de les voir coupées par l'ennemi au moment où on en aura précisément le plus besoin; et si temporairement on a perdu la liberté de circulation sur ces lignes de communication, ou si on est privé de l'usage de certaines artères vitales, le Commandement ne doit pas perdre de vue qu'en récupérant la possibilité ou la sûreté des mouvements par voie ferrée, il récupère en même temps de puissants moyens d'action en vue de ses projets ultérieurs.

Les installations du réseau. — Les installations du réseau peuvent être réparties en trois catégories : installations militaires, installations commerciales, installations d'ordre général; les premières ont toujours joui d'une priorité absolue, c'était normal puisqu'il s'agissait de toute nécessité d'assurer les besoins militaires; mais l'importance de ces installations militaires a été telle que toutes les ressources leur ont été consacrées, qu'en réalité les installations d'ordre général n'ont jamais été classées qu'en deuxième urgence et qu'on ne s'est que très peu préoccupé des installations commerciales.

Pourtant un réseau forme un ensemble dont toutes les parties doivent être développées suivant une certaine harmonie, et à laisser s'atrophier certains rouages au profit de certains autres on court les risques de réduire le rendement général au point de ne plus pouvoir même utiliser dans la mesure prévue les organisations grossies exagérément; les installations militaires, gares régulatrices ou de ravitaillement, stockages, ne sont desservies que par les organes qui dans toute exploitation intensive servent à assurer, à régulariser, à activer la circulation : raccordements directs, garages ou triages, installations de blocks, améliorations relatives à la réception et à l'alimentation des trains en certains points.

Il faut donc que tout accroissement des installations

militaires soit accompagné d'un accroissement parallèle des installations d'ordre général dont la réalisation présente un caractère d'urgence égale; faute d'avoir appliqué ce principe jusqu'en 1918, on s'est trouvé avoir à surmonter des difficultés qui se sont finalement résolues par des pertes de temps et des diminutions de rendement.

Quant aux installations commerciales, la guerre moderne qui met en jeu toutes les forces de la nation exige qu'elles ne soient pas négligées et l'autorité militaire ne doit pas s'emparer de toutes les disponibilités pour ses seuls besoins; d'une façon générale il faut placer en dehors du chemin de fer tous les magasins ou dépôts, les gares doivent être tenues constamment libres pour le service des transports.

Matériel roulant. — La question du matériel roulant intéresse l'ensemble des réseaux puisque le parc de ce matériel devient en temps de guerre un parc unique pour tout le territoire; plusieurs causes ont influé pendant la guerre sur les insuffisances en matériel roulant et ont en partie provoqué des crises de transports : pertes du début de la guerre, commandes tardives, immobilisations pour insuffisance d'entretien, apports insuffisants de nos alliés.

Pour faire face aux nécessités on ne put que prendre des mesures, d'ailleurs insuffisantes, pour accélérer la rotation des wagons, mais on se heurtait à des difficultés peu commodes à résoudre, l'exploitation militaire demande par son essence même une grande consommation de matériel.

L'attention doit se porter sur l'utilisation des wagons à leur capacité maximum, sur la rapidité des déchargements, sur la réduction des stationnements que favorisent trop les installations très développées où dans les périodes de calme on se sent assez à l'aise pour n'être pas matériellement obligé de se dégager le plus rapidement possible; c'est une lutte constante à entreprendre contre la négli-

gence de chacun ou contre l'intérêt particulier au bénéfice de l'intérêt général.

Quant aux locomotives, il est nécessaire de doter les ateliers de réparations en outillage et en personnel indispensables, il est nécessaire aussi de toujours utiliser les machines à leur puissance maximum en ne formant que des trains de charge aussi élevée que possible, l'organisation des transports doit tenir compte en première ligne de cette considération.

Combustibles. — La question des combustibles se pose dès le mois de décembre 1915, il faut faire des achats en Angleterre et, comme on ne peut trouver des bateaux pour le transport, des pourparlers sont engagés pour que l'amirauté anglaise fournisse des bateaux réquisitionnés pour 15.000 tonnes par mois.

En 1916 les arrivages dans les ports du Nord sont intermittents et les stocks diminuent rapidement; en 1917 on n'a plus que six à sept jours de consommation dans l'ensemble, alors que dans certains dépôts on n'a plus qu'un jour de réserve et il faut prendre des mesures de fortune, transports de dépôt à dépôt, utilisation de combustibles de choix.

Il faudrait avoir un stock de 60.000 tonnes et pourtant en décembre 1917 on ne dispose que de 40.000 tonnes, les acheminements depuis Rouen sont difficiles en raison de la pénurie de wagons.

En février 1918 le Comité de guerre décide que le stock minimum réservé doit être de 75.000 tonnes en dehors des approvisionnements nécessaires aux besoins courants, mais à la fin de février on n'aura que dix à douze jours de consommation normale et 25.000 tonnes de réserve; de plus les houilles sont sales et contiennent une proportion de pierre considérable, les incidents de route qui en résultent sont nombreux; en mars on peut espérer atteindre 50.000 tonnes au lieu de 75.000.

A la fin d'avril le stock réservé n'est que le tiers des prévisions, la mauvaise qualité des combustibles livrés est régulièrement autorisée puisqu'un arrêté du 22 mars du ministre de l'Armement fixe comme admissible des teneurs en cendres qui rendent le charbon absolument impropre au service des chemins de fer.

Jusqu'à la fin de la guerre la situation ira en empirant, en novembre on aura dû consommer le stock de réserve et on n'aura pour le service courant que sept jours de consommation; les prévisions d'arrivages sont telles que l'approvisionnement doit rapidement se réduire à néant.

On oublie que sur un réseau des armées il est indispensable de disposer d'une avance assez importante; les besoins sont tellement variables au gré des événements militaires que les répartitions de charbons dans les divers dépôts ne peuvent être faites de façon précise.

La nécessité d'alimenter à une date imprévue des courants de transport conduit à faire baisser rapidement le stock de certains dépôts alors que d'autres continuent à être relativement bien pourvus et on ne peut songer à transporter normalement le charbon d'un dépôt à un autre, comme on fut souvent obligé de le faire malgré les pertes de temps résultant des manutentions alors qu'on manquait de personnel, et malgré les mouvements supplémentaires qui en résultaient alors qu'on manquait de machines et de wagons; pour économiser le combustible il faut aussi faire des mélanges afin d'utiliser même les charbons de qualité inférieure, c'est encore une raison qui motive l'existence d'une avance suffisante.

Contrairement à ce qui a été fait les chemins de fer, et en particulier un réseau des armées, doivent avoir priorité pour les fournitures de combustibles, il faut fabriquer du matériel et des munitions mais il faut pouvoir les transporter et avant tout assurer le transport des troupes pour les opérations en même temps qu'il faut assurer la vie économique du pays.

Personnel. — Comme la question des combustibles la question du personnel se pose à la fin de 1915; on voit déjà qu'il faut s'en préoccuper car de nombreuses installations ont été créées, la Compagnie a pu les équiper parce qu'une partie du réseau est occupée par l'ennemi; mais les besoins augmentent chaque jour; on constate en outre que le personnel du chemin de fer n'est pas apprécié dans certains milieux politiques avec la même libéralité que celle qui est accordée aux ouvriers d'usines; on a des tendances à envoyer dans les unités combattantes le plus d'agents possible, il paraît qu'il faut beaucoup de monde pour fabriquer des munitions mais que le chemin de fer n'a besoin de personne, on réalise au profit de la ligne de bataille des gains d'effectifs sans importance mais on court les risques de désorganiser un service auquel on demande chaque jour davantage.

Il faut même que le réseau de l'Est prête du personnel à certains organismes militaires tels que l'École d'instruction à Langres des mécaniciens et chauffeurs des trains d'artillerie lourde.

L'autorité militaire, loin d'envisager la question d'ensemble, se contente de régler quelques points de détail, mais les mesures prises ne sont pas susceptibles de donner un résultat appréciable et les déficits sont lourds à supporter, au 1er mai 1917 les agents n'auront eu en trois fois que douze jours de congé.

A la fin de 1917 on a fait appel aux ressources de la 10e section de chemins de fer de campagne qui prête du personnel dont on doit faire l'instruction; cette instruction est difficile à assurer en l'absence d'un nombre suffisant de moniteurs; d'une étude très serrée il résulte que le déficit minimum correspond à 450 agents d'exploitation, 1.300 ouvriers de la voie, 200 agents de traction.

Quant à la réoccupation elle exigerait environ un complément de 4.500 agents de l'exploitation, 1.200 ouvriers de la voie, 3.200 agents de traction, les militaires des

classes anciennes mis à la disposition du réseau ne donnent qu'un appoint sans grande valeur; d'ailleurs si le personnel technique fait défaut il en est de même du personnel militaire.

On fait bien appel dans une large mesure au personnel féminin mais il est facile de comprendre que de nombreux emplois ne peuvent être confiés à la main-d'œuvre féminine.

En mars 1918 la situation est devenue mauvaise, le service de la voie a dû céder à l'exploitation et à la traction la plus grande partie des anciens militaires mis à sa disposition, il n'est plus possible d'assurer l'entretien des voies dans de bonnes conditions; l'entretien des machines est compromis et pourtant le 5 mai on demande au réseau de l'Est une aide pour le réseau de l'État; ce seront 3.300 kilomètres à donner par jour en plus des 4.000 kilomètres correspondant à l'aide déjà apportée au P.-L.-M.; en l'absence de toute mesure générale la Commission de réseau demande 1.000 militaires de classes anciennes.

Et quand au mois d'août il faut envisager la réoccupation des lignes il faut encore se contenter de quelques militaires anciens, au 1er octobre le déficit minimum sera encore de 4.500 hommes, quand l'armistice sera signé ce seront de nouvelles difficultés provenant du départ des militaires démobilisés avec les premiers contingents.

Il est difficile de concevoir les raisons qui ont pu laisser ainsi s'affaiblir un organisme dont tout le monde avait le plus pressant besoin, on s'est imaginé que les Compagnies avaient des ressources indéfinies et dans l'ignorance où on était de l'importance du travail fourni on s'est contenté de donner satisfaction à ceux qui criaient davantage; de tous les groupements militaires ou autres qui ont pris part à la guerre, le chemin de fer est le seul pour lequel on n'a prévu ni assuré aucune mesure de renfort du personnel, c'est le seul qui pendant plus de quatre ans de travail ne devait pas, paraît-il, user ses hommes, comme si

les lois normales de décès, de retraites obligées, d'absence de recrutement, ne jouaient pas pour lui comme pour les autres; il y a là dans les conceptions une inconséquence que l'on ne peut expliquer.

Le chemin de fer doit être considéré comme un service militaire, il doit être traité et alimenté comme tel, le Commandement doit lui donner les moyens indispensables suivant un tableau d'effectifs à maintenir au complet comme pour une unité militaire quelconque.

Le personnel des agents doit être mobilisé au même titre que les militaires des armées, on y gagnerait de considérer le chemin de fer non plus comme un service accessoire mais comme un service de guerre d'importance primordiale; le personnel lui-même profiterait de cette situation qui serait moins équivoque que la situation créée par le régime de l'affectation spéciale, les agents verraient précisés certains de leurs droits, il est vrai de dire qu'il en résulterait pour eux des obligations, mais l'intérêt général ne pourrait que s'en trouver mieux servi.



LA STATION ET LE VILLAGE DE SAINT-SOUPLET (1918)

CHAPITRE V

La vie financière

I. — Avant la guerre

De 1895 à 1914 on constate une croissance ininterrompue dans le chiffre des recettes de l'exploitation commerciale, si on ne tient pas compte d'un léger fléchissement en 1901 dû à une crise de la métallurgie; on passe de 155.679.000 francs en 1895 à 303.791.000 francs en 1913.

C'est la conséquence d'une prospérité économique générale et surtout de la mise en exploitation de plus en plus intense des bassins métallurgiques de Briey et de Longwy.

Par contre durant la même période les dépenses d'exploitation se sont également accrues, en particulier par suite de la hausse générale des prix qui influe sur les dépenses de personnel et de combustible, par suite aussi des charges d'ordre social imposées par le Gouvernement, parmi lesquelles il faut noter les charges dérivant de la loi de 1909 sur les retraites : les dépenses d'exploitation passent de 97.400.000 francs en 1895 à 187.375.000 francs en 1913; il est à présumer qu'on est arrivé là à un maximum.

Le coefficient d'exploitation est ainsi passé de 53,8 en 1900 à 61,7 en 1913, mais le produit net a cependant accusé une progression constante.

Desservant d'abord une région peu productive avec la

charge de nombreuses lignes stratégiques, la Compagnie avait dû faire appel à la garantie d'intérêt, mais ces appels qui atteignaient leur maximum en 1892 devaient décroître ensuite pour faire place à des remboursements qui s'étaient succédé sans interruption de 1903 à 1914.

Les appels antérieurs avaient été tels que les remboursements étaient presque entièrement absorbés par les intérêts de la garantie, la convention du 6 septembre 1911 permet à la Compagnie de se libérer par anticipation.

On ne peut néanmoins pas être trop optimiste car les charges du capital se sont élevées, la métallurgie marque un certain ralentissement, on constate dans les premiers mois de 1914 un fléchissement du trafic; des indices indiscutables permettaient de penser qu'il ne s'agissait que d'une situation passagère.

Quoi qu'il en soit, à la veille de la guerre, la situation financière était excellente, la dette de garantie était remboursée et on avait conquis la liberté des dividendes; tout au plus devait-on se préoccuper de l'augmentation des dépenses de personnel, de l'élévation du taux de l'intérêt et de l'augmentation des charges d'amortissement dues à l'approche de la fin des conventions, aussi commençait-on à envisager une hausse des tarifs ainsi qu'il avait été fait en Angleterre.

II. — Les années de guerre

Les conceptions sur lesquelles est basée la conduite des guerres modernes doivent avoir des conséquences désastreuses pour la situation financière des Compagnies de chemins de fer; surtout pour une guerre courte, toutes les forces du pays sont consacrées à la défense nationale et toute vie économique, hors la recherche du succès final, est arrêtée, il ne reste plus de place ni de moyens à réserver

pour les échanges qui alimentent le trafic commercial d'où le chemin de fer tire normalement ses profits.

Il existe bien des conventions pour la tarification des transports militaires, mais ces conventions ne peuvent avoir pour but que de couvrir strictement les dépenses engagées sans qu'il puisse être question d'une rémunération susceptible de constituer un bénéfice et leur principe même est erroné puisqu'elles constituent un contrat dans lequel ne peuvent être appréciés à leur juste valeur les facteurs devant entrer en ligne de compte au moment de l'application; c'est donc un forfait qui, ne devant pas donner de bénéfice aux Compagnies, les conduira nécessairement à un déficit, et comme le chemin de fer est un service public qui continuera à fonctionner après la guerre l'État devra finalement sous une forme ou sous une autre rétablir sa situation financière.

La gestion du chemin de fer pendant la guerre correspond d'autant plus à une gestion en régie que la mainmise sur les réseaux ne leur laisse pas la latitude de profiter à leur guise des tarifs commerciaux; au début le service commercial est supprimé et les transports, en dehors de ceux relatifs à la défense nationale, ne portent guère que sur les éléments qui bénéficient des tarifs les plus bas.

D'autres causes d'ordre général interviennent : hausse obligée des prix, trouble dans le commerce international, émission croissante du papier-monnaie, élévation des dépenses de matériel et de combustibles, augmentation des traitements du personnel et des charges du capital, sont autant de raisons consécutives à l'état de guerre pour conduire à l'élévation des dépenses d'exploitation.

Le chemin de fer subit bien ainsi les mêmes influences sur ses dépenses que les autres industries, mais il n'est pas maître de ses tarifs et ne peut dans ces conditions faire croître parallèlement ses recettes, c'est ainsi que se creusera pour s'élargir toujours le gouffre d'un déficit où n'arrivent que des recettes inférieures à la normale alors

que les dépenses s'augmentent automatiquement, et si les circonstances de guerre conduisent à un accroissement de trafic le gouffre s'ouvrira plus largement et plus vite encore; plus on travaille plus on perd, cette formule même n'est-elle pas une critique?

La guerre et les recettes de l'exploitation commerciale. — En raison de la mainmise complète de l'autorité militaire il faut admettre que la suspension du service commercial est la règle, sa reprise l'exception, et la jurisprudence admet comme conséquence pour l'autorité militaire le droit de réglementation, donc le droit de limiter la responsabilité des réseaux, l'histoire de la réglementation de cette responsabilité est intéressante à noter parce qu'elle marque les diverses étapes de la reprise des transports commerciaux.

Au début, aucune réglementation, mais aussi aucune responsabilité par cas de force majeure, puis jusqu'au 1er novembre 1914 la Commission de réseau règle les conditions d'exploitation mais ne fait jamais mention de la question de responsabilité.

Ensuite jusqu'au 16 juin 1915 il n'existe pas de responsabilité pour retard, mais seulement pour perte et avarie et dans le cas exclusif de faute lourde des agents; du 16 juin 1915 à la fin de la guerre la vie économique a obligatoirement repris, on revient à une réglementation plus proche de celle du temps de paix.

En dehors de cette question, d'autres mesures administratives diverses interviennent, réexpédition d'office de marchandises en souffrance, interdiction de transporter certains objets qualifiés de luxe, exécution des transports par priorité : toutes ces mesures n'ont qu'un but, assurer la défense nationale, mais elles témoignent d'un bouleversement complet dans l'exploitation commerciale, susceptible de limiter dans des conditions appréciables au point de vue financier les gains qu'on en peut retirer.

Le réseau de l'Est (comme le réseau du Nord) subit une situation spéciale qui aggrave la portée des mesures générales consécutives pour tous les chemins de fer à la réglementation des pouvoirs publics et à la mainmise militaire.

Son territoire étant toujours intégralement compris dans la zone des armées et ses lignes desservant les régions du front où les nécessités militaires plus immédiates imposent des besoins plus nombreux et plus impérieux avec des fluctuations plus diverses, le trafic commercial y sera interrompu beaucoup plus souvent et plus soudainement que sur les réseaux de l'intérieur; au surplus de très nombreuses installations sont occupées par l'autorité militaire, réduisant notablement les possibilités de l'exploitation commerciale et lorsque, en 1916, on recouvrera à la suite des travaux réalisés la libre disposition de quelques chantiers on de quelques locaux, la crise des transports surviendra et la crise des combustibles obligera à conserver le charbon pour les transports militaires.

Il faut noter également que dès le début de la guerre une partie des lignes est au pouvoir de l'ennemi et la zone occupée compte parmi les plus productives, la longueur des lignes exploitées tombe de 5.027 à 3.800 kilomètres environ, les lignes des Ardennes représentaient la moitié du produit net des lignes excédentaires.

Enfin la proximité du front rend impossible l'installation des industries de guerre dans les régions encore en notre pouvoir dans une aussi large mesure que sur les territoires de l'intérieur.

Dans ces conditions les résultats de l'exploitation commerciale sont tels que le parcours des trains du service commercial ne s'élève en moyenne par mois qu'à 166.000 kilomètres à la fin de 1914 tandis qu'on arrivait à 5.300.000 kilomètres pour 1913 et les sept premiers mois de 1914; quant aux recettes mensuelles elles sont de 6.400.000 francs au lieu de 25 millions en 1913.

Pour les années suivantes les recettes commerciales

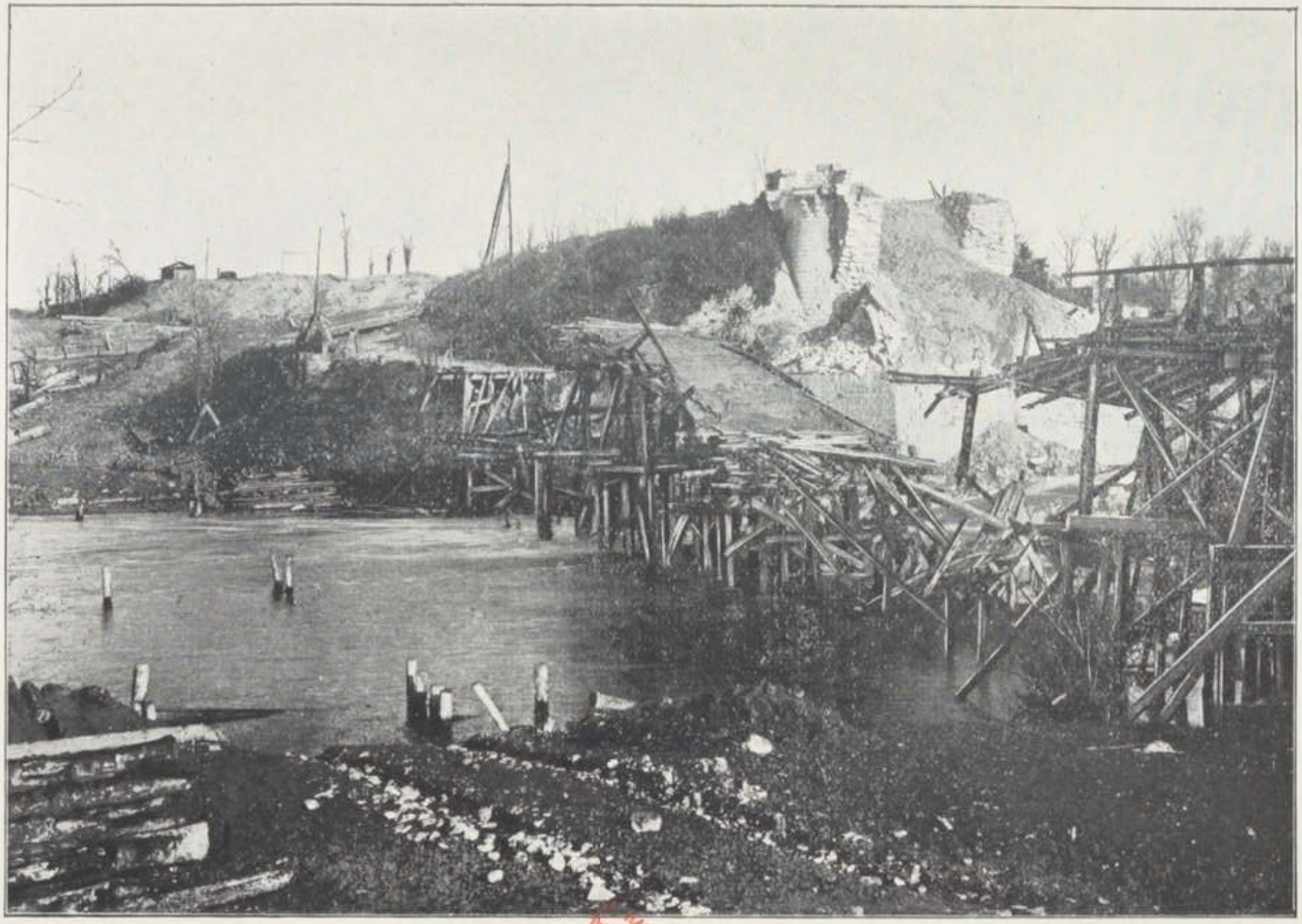
varient entre 36 et 45 % des recettes de 1913; en 1918 on est descendu au-dessous du chiffre de 1916 bien que les tarifs aient été augmentés et qu'on ait pu reprendre du trafic après l'armistice, on voit bien là nettement l'influence des événements de guerre; si l'on tient compte de ce que pendant toute la durée de la guerre les recettes moyennes de l'ensemble des réseaux ont été de 70 % de 1913 alors qu'on n'a atteint que 42 % pour le réseau de l'Est, on saisit l'influence des facteurs qui influent défavorablement sur l'exploitation commerciale d'un réseau des armées.

Les recettes du trafic militaire. — Les lois qui régissent la situation des chemins de fer pendant la guerre ne mentionnent aucun principe relatif à l'indemnité à payer aux Compagnies; une convention est intervenue le 12 juin 1898 à ce sujet sous le nom de « traité Cotelle ».

Le principe à mettre en application était que les transports militaires doivent être payés à un prix raisonnable de nature à laisser aux Compagnies un certain bénéfice, sans toutefois leur garantir leur bénéfice du temps de paix; c'était là une notion très imprécise, difficilement conciliable avec l'idée d'un forfait et les négociateurs prirent comme base « le prix que le public payait à la veille de la guerre, prix qui, pris en lui-même et dégagé des circonstances dont la responsabilité n'incombe pas à l'État, devra être considéré comme raisonnable puisqu'il sera le prix du moment ».

Et là apparaît immédiatement une première imperfection de principe du traité qui n'envisage qu'un « moment », c'est-à-dire, conformément aux idées généralement admises, qu'une guerre courte, et détermine alors des prix sur les conditions d'existence « de la veille de la guerre » sans envisager que la guerre elle-même est de nature à modifier profondément la situation économique.

M. Cotelle estimait qu'il fallait écarter formellement



PONT DE GUYENCOURT DÉTRUIT (1918)

le système du prix de revient considéré par lui, on ne sait pourquoi, arbitraire et injuste alors qu'il devait jouer pour toutes les autres industries travaillant pour la défense nationale; la convention écartait de même tout prix de nature à garantir directement ou indirectement les Compagnies contre les risques de guerre et à leur assurer leur bénéfice normal que l'État, d'après M. Cotelle, ne leur doit pas; c'était d'ailleurs conforme au principe des réquisitions, quoique ce fût discutable la réquisition du chemin de fer se présentant sous une forme spéciale; l'Angleterre et l'Amérique devaient d'ailleurs admettre pour leurs chemins de fer ce bénéfice normal.

Suivant ces principes le traité Cotelle déterminait un tarif forfaitaire égal au prix moyen payé par le public, pour le transport à 1 kilomètre de 1 tonne de marchandises quelconques en petite vitesse, dans l'année précédant celle de la réquisition; pour les transports par wagons complets le tonnage était calculé forfaitairement à raison de 6 tonnes 25 par wagon; le prix ainsi calculé était réputé indemniser les Compagnies de toutes leurs dépenses, il était exclusif de toute autre allocation, sauf les frais de désinfection et les allocations prévues pour le stationnement du matériel.

Si pour la période de concentration pour laquelle d'ailleurs il était fait, comme était faite à peu près exclusivement la préparation de la guerre au point de vue des chemins de fer, ce traité était susceptible d'une application raisonnable, il n'en était pas de même pour la période des opérations et il devait donner lieu pendant la guerre à de nombreuses contestations entre les Compagnies qui voyaient changer de façon appréciable les bases sur lesquelles s'appuyait le forfait et l'autorité militaire qui, sans souci des répercussions financières générales ultérieures, s'en tenait aux termes d'un contrat qu'il suffisait, à son avis, d'adapter et d'appliquer dans des cas concrets toujours plus nombreux que les négociateurs n'avaient jamais envisagés.

Le traité n'a pas assuré et il ne pouvait assurer le « prix raisonnable » que M. Cotelle déclarait équitable.

Les sommes encaissées pendant la guerre pour le réseau de l'Est comme recettes des transports militaires varient de 24 à 62 % des recettes de l'exploitation tandis que pour l'ensemble des Compagnies cette proportion oscille entre 22 et 43 %.

La situation du réseau de l'Est si elle réduisait le chiffre de son trafic commercial par rapport aux autres réseaux augmentait donc par contre le chiffre de son trafic militaire, mais ce n'était qu'une cause de plus pour augmenter son déficit général puisque les transports militaires étaient exécutés au-dessous de leur prix de revient.

Les dépenses de l'exploitation. — En raison de la réduction du trafic commercial et de la diminution des recettes, le seul moyen d'équilibrer le budget est de réduire les dépenses; on y peut parvenir au début en limitant au strict minimum l'entretien des voies pour lequel au surplus le personnel manque, en agissant de même sur les dépenses de matériel afin de se soustraire le plus possible à la hausse des prix.

Il faut constater par ailleurs que les dépenses diminuent automatiquement par suite de la réduction de la longueur des lignes exploitées, par suite de la mobilisation d'une partie du personnel, de la réduction des transports commerciaux, de la limitation de la responsabilité.

Mais on ne peut se soustraire à l'aggravation des dépenses de combustible et des dépenses de personnel, l'entretien doit être repris malgré la hausse des prix, à partir de 1916 les dépenses s'accroissent rapidement, elles atteignent en 1918 162 % des dépenses de 1913, alors que pour l'ensemble des cinq grands réseaux cette proportion atteint 192 %; il faut dire qu'une des causes principales de cette différence est la réduction du nombre des kilomètres exploités; quoi qu'il en soit, l'excédent des recettes sur les

dépenses, qui était de plus de 117 millions en 1913, ne dépasse guère 11 millions en 1918.

Le renouvellement du matériel roulant est presque interrompu pendant la guerre, mais les dépenses d'entretien des locomotives et des wagons, du fait de la hausse des prix, dépassent de 50 % en 1918 les dépenses de 1913.

Quant aux dépenses de combustibles elles sont inévitables, elles augmentent rapidement quoique le parcours kilométrique total des trains ne soit que la moitié environ du parcours total d'avant-guerre; il faut en voir la raison dans ce fait que les transports militaires exigent une plus grande consommation de charbon que les transports commerciaux par suite de la complexité des manœuvres, des immobilisations ou de la moins bonne utilisation des machines, de l'obligation injustifiée, maintenue trop longtemps, de limiter la charge des trains à un tonnage ne correspondant pas à la puissance des machines; la consommation de charbon au kilomètre passe de 18 à 31 kilos, c'est la contre-partie de la réduction des parcours kilométriques et on peut voir là en passant une des causes d'erreur de la tarification forfaitaire du traité Cotelle.

Par ailleurs on estime que le prix de la houille a augmenté de 1913 à 1917 de 354 %, c'est la conséquence de l'état de guerre, interruption des relations avec l'Allemagne, invasion de départements miniers, mobilisation de mineurs, hausse des frets résultant de la réquisition d'une grande partie de la flotte marchande et de la guerre sous-marine, mauvaise qualité des charbons entraînant une plus grande consommation pour une même exploitation.

La hausse des prix fut en partie atténuée par les mesures prises par le Gouvernement pour constituer des consortiums, destinés à obtenir une répartition équitable des matières premières et une meilleure coordination des demandes alliées sur les marchés neutres afin d'éviter la surenchère.

Les dépenses pour le traitement du personnel restent

légèrement inférieures aux sommes payées en 1913, mais en 1915 le déficit est de 7.500 agents sur 54.000; si les dépenses globales correspondant aux traitements n'ont pas augmenté, il n'en est pas de même des dépenses patronales et accessoires, la Compagnie ayant accordé successivement à ses agents des avantages importants et le nombre des déplacements s'étant considérablement accru; on paie des allocations aux agents mobilisés, à leurs femmes, aux agents travaillant dans les zones bombardées, aux familles évacuées.

Comme la situation financière ne permet pas d'envisager le relèvement des petits traitements pour tenir compte de l'élévation du prix de la vie, on projette bien en 1916 de reviser le traité Cotelle, mais la combinaison n'aboutit pas et par la convention du 1er novembre 1916 on relève cependant les traitements, la dépense restant provisoirement à la charge de l'État sous réserve qu'en cas de relèvement des tarifs la charge retombera sur les Compagnies qui auront en outre à rembourser les sommes antérieurement versées; les dépenses n'augmenteront donc pas de ce fait, mais il se constitue une dette qui pèsera plus tard sur la situation et il en résulte une charge pour la trésorerie des réseaux qui doivent avancer les fonds nécessaires; d'autres conventions en 1917 et en 1918 augmenteront encore les charges.

En fait les dépenses de personnel sont en 1918 de 60 % plus élevées qu'en 1913 et on peut admettre que si pour 1916 et pour 1917 les dépenses d'exploitation sont influencées surtout par l'augmentation des dépenses de combustibles, en 1918 les dépenses de personnel et les dépenses de combustibles jouent à peu près également avec une certaine prédominance pour les premières.

Dépenses de premier établissement, émissions d'obligations, charges du capital. — Avant la guerre la Compagnie avait en cours des programmes importants de travaux

complémentaires et d'accroissement de matériel roulant; les chantiers en activité doivent être arrêtés, les machines et les wagons commandés ne sont pas livrés, les constructeurs réservant toute leur capacité de production pour les commandes de l'État.

Cette situation ne peut se prolonger indéfiniment et il est déjà regrettable que les pouvoirs publics n'aient pris aucune mesure pour l'empêcher de se créer, les wagons et les machines sont aussi nécessaires à la défense nationale que les munitions, on pense que les réseaux sont assez riches en moyens et en argent pour supporter sans dommage toutes les réductions.

Cependant les besoins augmentent, la crise des transports survient motivée en partie par l'absence de wagons, on a oublié que le parc des Compagnies a été diminué de un septième au moment de l'invasion; le nombre des machines réformées s'est accru, la moyenne des immobilisations de machines a augmenté de 40 %, celle des immobilisations de wagons de 16 %.

Il fallait donc reprendre au plus tôt les commandes de matériel roulant et s'adresser à l'étranger malgré la hausse des changes et des frets, c'était à l'État d'intervenir.

En mai 1915 on envisage les premières combinaisons financières entre l'État et les Compagnies, en présence de la hausse des prix elles ne peuvent aboutir, ce n'est que le 30 novembre 1917 qu'intervient une convention.

Les commandes porteront sur 830 locomotives et près de 33.000 wagons, l'État participe à la dépense pour 40 % jusqu'à concurrence de 344.352.000 francs, ce matériel sera immatriculé à part pour être repris en fin de concession à un prix spécial; l'Est en particulier ne devait prendre en charge que 2.700 wagons.

La livraison par les États-Unis ne commença qu'en 1918, elle se poursuivit surtout en 1919 et les dépenses correspondantes ne vinrent guère à la charge du compte de premier établissement avant cet exercice.

Les dépenses totales, qui étaient de près de 84 millions en 1913, ne sont que de 24 millions en 1918.

Malgré la réduction des dépenses de premier établissement, la situation obérée de la trésorerie nécessite des émissions importantes d'obligations, la diminution des recettes enlève une grande partie des ressources normales permettant de faire face aux paiements, d'autant plus que les recettes militaires ne sont pas payées comptant.

Le total des emprunts s'élève à 234 millions environ pour lesquels on s'en tient aux anciens taux nominaux, les taux réels s'accroissent sans cesse, le taux d'intérêt réel (non compris l'amortissement) qui est de 4,35 en 1913 s'élève à 6,30 en 1917, ce n'est qu'en 1918 qu'on constate une légère détente ramenant ce taux à 5,90; les charges du capital de 145 millions et demi en 1913 atteignent 156 millions et demi en 1918.

L'équilibre des exercices de 1914 à 1918. — Ainsi faut-il faire face à des charges croissantes tandis que l'excédent des recettes sur les dépenses diminue; on aurait pu profiter du moratorium résultant du décret du 29 août 1914, on aurait porté un préjudice grave au crédit de la Compagnie et par répercussion au crédit national, le paiement des dividendes des actions ne fut donc même pas suspendu.

Le déficit dépasse 115 millions en 1918, c'est un renversement complet de la situation d'avant-guerre, pour faire face à la situation il faut de nouveau faire appel à la garantie et la Compagnie contracte une nouvelle dette qui va s'élever au 31 décembre 1918 à 369 millions dont 21 millions d'intérêts.

Les secours apportés par l'État. — Conformément aux conventions en vigueur, l'État avance les sommes nécessaires pour assurer le service des obligations et le paiement du revenu garanti des actions, ces paiements doivent

même, par suite de la situation de la trésorerie, être effectués en partie avant la fin de chaque exercice.

Mais les avances de garantie ne sont pas susceptibles de remédier à la situation financière, elles ne peuvent que permettre de faire face aux paiements et elles grèvent la Compagnie d'une dette qui, aggravée des intérêts, engage l'avenir; puisqu'on ne peut diminuer les dépenses il faut augmenter les recettes tant militaires que commerciales.

Pour ces dernières on ne pouvait qu'avoir recours à un relèvement des tarifs, il était bien possible d'obtenir des relèvements individuels jusqu'à certains maxima, le temps manquait pour engager une procédure longue et compliquée et les maxima étaient trop bas, il fallait donc modifier le contrat de concession; pour les recettes militaires il fallait modifier le traité Cotelle.

En ce qui concerne le contrat de concession la jurisprudence de guerre a conduit à suspendre de nombreux contrats analogues, le concessionnaire ayant droit à une indemnité temporaire et partielle, on a contesté l'application de cette jurisprudence aux Compagnies de chemins de fer.

Pour le traité Cotelle on pouvait admettre l'extension de cette jurisprudence et dans tous les cas l'État avait intérêt à procéder à sa revision, il était intéressant de réduire les avances de garantie à payer, sans compter que l'État était son propre concessionnaire pour un réseau important.

On a donc pu dire, à juste titre, que c'était le ministre des Finances lui-même qui avait poussé les Compagnies à demander à la fois la modification de leur contrat de concession et la revision du traité Cotelle, mais une partie des Chambres était hostile à toute mesure favorable aux Compagnies, soit par opposition contre des sociétés dites capitalistes, soit parce qu'on envisageait un nouveau régime des chemins de fer et qu'il semblait plus facile d'obtenir des Compagnies des sacrifices importants si leur

situation financière se présentait dans de mauvaises conditions; ces opinions n'apportaient comme contre-partie aucune solution positive et en retardant le rétablissement de l'équilibre financier elles n'ont pu que nuire de façon certaine à l'intérêt national, l'intérêt national était d'ailleurs de peu de poids en l'occurrence dans la pensée de ceux qui professaient et répandaient ces idées.

On pouvait, à vrai dire, avoir le désir légitime de n'envisager aucune mesure susceptible d'augmenter le prix de la vie et dans ce sens on pouvait préférer agir sur le contribuable plutôt que sur le consommateur et ce n'est qu'à la fin de la guerre, au milieu des hausses exagérées de tous les prix, qu'on releva les tarifs.

Ce retard est injustifiable et on a commis ainsi une erreur grossière et une faute lourde, dans tous les cas aucune considération ne devait empêcher de modifier le traité Cotelle sans influence sur le prix de la vie, alors que l'importance devenue considérable des transports alliés augmentait chaque jour le déficit et faisait bénéficier les Anglais et les Américains d'un tarif ridiculement bas, très inférieur au prix de revient, au détriment du seul contribuable français qui voyait ses charges s'accroître de dépenses incombant à d'autres sans pouvoir même en espérer aucune reconnaissance.

Quant au relèvement des tarifs il n'a porté que sur les Français seuls tandis que, décidé plus tôt, il aurait porté également sur le trafic allié, voyageurs et marchandises, et il aurait de ce chef fourni des sommes importantes qui sont restées à notre charge; dans d'autres domaines nous avons donné nos hommes, nos canons, nos munitions, dans le cas présent nous avons donné notre argent et si on nous l'a remboursé, ce n'est qu'en partie; la responsabilité du Parlement en particulier et des pouvoirs publics en général reste lourdement engagée.

A la fin de 1914 la Compagnie de l'Est avait fait con-

naître son intention de réclamer une indemnité pour les déficits d'exploitation résultant de la guerre et de la réquisition des réseaux, en 1915 elle appelait l'attention sur l'insuffisance des prix du traité Cotelle.

En 1916 les Compagnies présentaient une demande de majoration des tarifs de 15 % motivée en partie par la nécessité de relever les traitements des personnels; un projet de convention est accepté en mai 1917, on escomptait une plus-value de 300 millions pour l'ensemble des réseaux, cette plus-value devait constituer un fonds commun à répartir suivant des modalités différentes pendant la période de guerre et pendant la période ultérieure; les Compagnies consentaient en échange un certain nombre d'avantages pour l'État, ce fut là un premier essai de solution du problème financier que l'on retrouvera à la base de la Convention de 1921, il était voué à l'insuccès en raison de l'insuffisance du relèvement eu égard à la croissance des déficits.

Cette convention accueillie sans restriction par le Sénat fait l'objet de rapports plutôt favorables à la Chambre, la discussion en est cependant ajournée et le Gouvernement l'abandonne, il préfère se faire habiliter pour procéder à un relèvement général sans avoir recours à la procédure ordinaire et sans être tenu par le cahier des charges; la loi du 31 mars 1918 lui accorde ce pouvoir pour une durée de six ans à dater de l'expiration de l'année de la cessation des hostilités, la majoration demandée par les Compagnies est mise en application à partir du 15 avril 1918 sous certaines réserves.

III. — Après la guerre

Au moment de la cessation des hostilités le problème financier n'a donc reçu aucune solution, les mesures prises pendant la guerre n'ont été que des mesures de fortune sans portée lointaine, impropres à asseoir une organisation

d'ensemble assez souple pour faire face aux situations qui pourraient se présenter; on a agi comme si, la guerre cessant, on devait sans transition revenir à la situation du 31 juillet 1914, l'expérience restreinte de la guerre de 1870 et le simple bon sens devaient laisser à penser que l'influence de la guerre se prolongerait au delà de la date de l'armistice ou de la paix et en fait les circonstances vont devenir plus graves qu'elles ne le furent jamais.

Certes, avec la reprise du service commercial, le trafic reprendra sans atteindre cependant les chiffres d'avant-guerre, mais l'accroissement des dépenses s'accentuera; on émettra du papier-monnaie, la solidarité des changes avec nos alliés cessera, on supprimera les restrictions de guerre, on votera la loi de huit heures, pour ces diverses causes et pour d'autres encore, les prix monteront, le déficit presque nul en 1918 s'accroîtra puisqu'on n'a pas trouvé le moyen de faire varier les recettes parallèlement aux dépenses et il faudra bien un jour liquider le passif des Compagnies pour leur permettre de poursuivre leur exploitation autrement que par des appels à la garantie, c'est-à-dire au Trésor public qui va suffire à peine à satisfaire aux besoins seuls de l'État et à ceux de la reconstitution des régions libérées en raison de la carence de l'Allemagne.

Les recettes de l'exploitation. — De même que la fin des hostilités ne peut marquer le retour immédiat à la situation d'avant-guerre, de même, au point de vue financier, l'armistice ne peut être que l'origine d'une période de transition et ne peut avoir pour effet de supprimer d'un seul coup toutes les mesures spéciales de réglementation de l'exploitation établies pendant la guerre, la période de transition s'étendra jusqu'au 30 juin 1921.

Le décret du 15 octobre 1919 prononce la déréquisition des réseaux à partir de la cessation des hostilités, mais la disproportion entre les besoins du trafic et les ressources

obligeront jusqu'en juin 1921 à un régime provisoire caractérisé surtout par l'obligation d'exécuter certains transports par priorité, par l'établissement d'une classification des transports, par l'autorisation de prendre toutes les mesures exceptionnelles qu'exigera la situation, par la constitution d'un comité commun d'exploitation d'où sortira plus tard le Comité de direction.

Les recettes de l'exploitation commerciale vont augmenter très notablement, mais la nature des transports est complètement changée par suite de la destruction d'une partie des usines de la région de Longwy—Briey, à partir de 1920 le transport des matériaux de construction pour la reconstitution deviendra très élevé.

Les transports militaires donnent une recette d'autant plus importante que l'année 1919 voit le paiement de nombreux arriérés; on atteint 720 millions de recettes en 1920.

Les dépenses d'exploitation. — L'augmentation des dépenses se poursuit après l'armistice à une allure toujours plus rapide, de 304 millions en 1918 on passe à 879 millions en 1920, c'est dû à la hausse des prix, à la nécessité de reprendre les travaux d'entretien, à l'accroissement des dépenses du personnel par suite de la revision des traitements et de la mise en application de la journée de huit heures; la revision du traité Cotelle a permis en 1919 de relever les recettes au-dessus des dépenses, mais en 1920 le déficit devient définitif.

Les dépenses de combustible atteignent près de neuf fois le chiffre de 1913, les dépenses de personnel correspondent à 340 % du chiffre de 1913, augmentation des traitements, augmentation des indemnités de résidence, des versements à la Caisse des retraites, des gratifications, etc.

L'augmentation des effectifs due surtout à la loi de huit heures est une cause primordiale de l'augmentation des dépenses; la loi du 23 avril 1919, votée trop hâtivement par un Parlement que ne dirigeait pas l'intérêt général

et qui avait oublié qu'un cataclysme comme une guerre de plus de quatre ans devait bannir pour un temps les utopies, pose le principe de la limitation à huit heures de la journée de travail.

Les modalités d'application doivent cependant être déterminées par l'Administration et par les intéressés, la date doit être ultérieurement fixée et des dérogations peuvent être admises en raison de la situation spéciale de certaines industries.

Sous la pression de l'Administration les Compagnies n'ont pas le loisir de défendre leur point de vue et à la suite de consentements forcés la loi de huit heures est appliquée avant la fin de 1919; c'était aller un peu vite pour une réforme qui pouvait avoir de graves répercussions, l'aveuglement des pouvoirs publics était tel qu'il fallait se presser de violer la loi elle-même en imposant en dehors de la procédure légale envisagée des conventions réellement unilatérales.

Et c'est ainsi qu'au moment où, en présence des désastres à réparer, en présence des vides que nos morts et nos blessés avaient laissés, en présence d'une situation économique particulièrement lourde, on prit des mesures pour travailler moins et pour gaspiller les hommes et l'argent, alors qu'il eût fallu au contraire s'imposer un labeur plus intense et économiser à la fois la main-d'œuvre qui manquait partout et nos finances qui ne se soldaient dans tous les budgets que par des déficits.

De ce nouveau régime résulte l'embauchage pour le réseau de l'Est de 12.000 agents supplémentaires, car on va même jusqu'à confondre les heures de travail et les heures de présence, on peut estimer pour l'Est que la loi de huit heures entraîne une augmentation de dépenses de 170 millions.

Les dépenses de premier établissement et les charges du capital. — Les dépenses de premier établissement presque

supprimées pendant la guerre reparaissent après l'armistice; il faut toutefois en excepter les travaux de reconstitution pris en charge par l'État mais qui grèvent lourdement la trésorerie de la Compagnie et obligent en fait à exécuter de nombreux travaux à la charge du réseau au moment où les prix sont les plus élevés; la crise du logement rendue plus grave par l'augmentation de l'effectif impose la construction de maisons pour les agents, pour ce chapitre on atteint vite le chiffre de 44 millions qu'il faudra bientôt doubler largement; les dépenses faites au compte de premier établissement s'élèvent en 1920 à 203 millions.

Les embarras de trésorerie, les avances pour la reconstitution, les dépenses de premier établissement ou de personnel obligent à de nombreuses émissions qui produisent en 1920 plus de 250 millions, le taux réel des emprunts atteint 7,36 %, déduction faite des charges d'amortissement; les charges du capital augmentent de 3.800.000 francs de 1919 à 1920, les émissions de 1920 les accroîtront encore de près de 17 millions de 1920 à 1921.

Le rétablissement de l'équilibre financier. — L'exercice de 1920 se solde par un déficit dépassant 303 millions, la dette de garantie est de 560 millions et demi et ce passif formidable s'augmentera d'année en année par le jeu des intérêts de plus de 21 millions.

Cette situation risque d'être préjudiciable au service même des transports par voie ferrée, car le régime des chemins de fer veut que l'exploitation soit assurée par des sociétés intéressées financièrement, alors que devant l'énormité de la dette il ne reste aucun espoir pour les Compagnies de se libérer et que le régime deviendra en fait une exploitation en régie désintéressée.

Au point de vue financier le passif ne peut qu'entraîner une dépréciation des valeurs de chemin de fer susceptible d'avoir des répercussions fâcheuses sur le crédit même de

l'État; il était peu équitable au surplus que les Compagnies fussent ruinées pour avoir apporté pendant la guerre leur concours le plus complet et le plus efficace alors que tant de fortunes étaient scandaleusement sorties de la catastrophe.

Sans parler même du point de vue juridique, l'État dans son intérêt et pour le bien du pays devait donc prendre de nouvelles dispositions pour rétablir la situation financière des réseaux.

Revision du traité Cotelle. — Tout le monde était d'accord pour admettre que les tarifs établis par le traité Cotelle étaient insuffisants, un certain nombre de transports militaires n'étaient pas prévus au traité et en particulier les transports alliés, le mode de calcul du prix de base était faux, les conditions générales de la guerre étaient autres que celles prévues en 1898.

En dehors de ces questions de principe, il y avait en suspens un certain nombre de litiges, on n'était pas d'accord sur l'interprétation de certaines clauses du traité lui-même.

Le 12 juin 1918 on était arrivé à la date d'expiration de la deuxième période de dix ans pour laquelle le traité était conclu, les Compagnies en avaient demandé la résiliation mais l'Administration invoquait son droit de réquisition.

Bref la situation était très embrouillée, il était bien possible que le Conseil d'État tranchât le différend juridique en faveur des réseaux, le mieux était de recourir à une transaction qui se présente en fait le 12 juin 1919 sous la forme d'une convention nouvelle; on revient au principe du paiement suivant le prix de revient, les Compagnies seront remboursées de la différence entre les sommes calculées et les sommes encaissées, mais il n'y aura pour l'État aucun décaissement, les sommes dues venant simplement en déduction de la dette de garantie.

Les transports militaires des armées alliées devaient être réglés suivant les mêmes bases; il était peut-être difficile d'agir autrement, mais il serait intéressant d'établir un parallèle entre les tarifs de chemin de fer payés aux Compagnies par nos alliés et les frets que l'État a dû payer aux marines alliées, sans compter le préjudice qui nous a été causé par le retard apporté au règlement de cette question et qui a au moins libéré nos alliés de l'intérêt des sommes que nous avions engagées pour eux; c'est ainsi d'ailleurs et à notre détriment que sont évaluées la plupart des dettes qu'on nous réclame avec tant d'insistance sans compensation pour les sacrifices de toute nature que nous avons sans cesse consentis pour les autres.

La convention ne fut ratifiée qu'après des débats assez longs et assez vifs par le Parlement qui estimait qu'en réduisant la dette de garantie on abandonnait une arme contre les Compagnies, c'était faire fi encore de l'intérêt général.

Deuxième majoration des tarifs. — La revision du traité Cotelle n'apportait aucune ressource nouvelle, la loi du 14 février 1920 autorise le ministre à homologuer pour 1920 un nouveau relèvement général des tarifs, le produit des majorations est versé à un compte spécial du Trésor sur lequel sont imputées les insuffisances des divers réseaux; à la différence de la majoration de 1918 cette plus-value échappe au réseau qui l'a encaissée, ce n'est qu'une recette pour le Trésor qui aura ainsi à prélever moins sur les finances publiques pour couvrir le déficit des chemins de fer.

Le nouveau règlement n'est valable que pour 1920, il doit seulement permettre d'attendre l'instauration du nouveau régime.

Le nouveau régime des chemins de fer. — Le nouveau

régime des chemins de fer s'est inspiré de deux ordres d'idées différentes :

Pour répondre à certaines conceptions qui dataient même d'avant la guerre on a cherché à unifier l'exploitation sur tous les réseaux et à développer la standardisation du matériel, et on a étendu les pouvoirs du ministre en matière de tarifs;

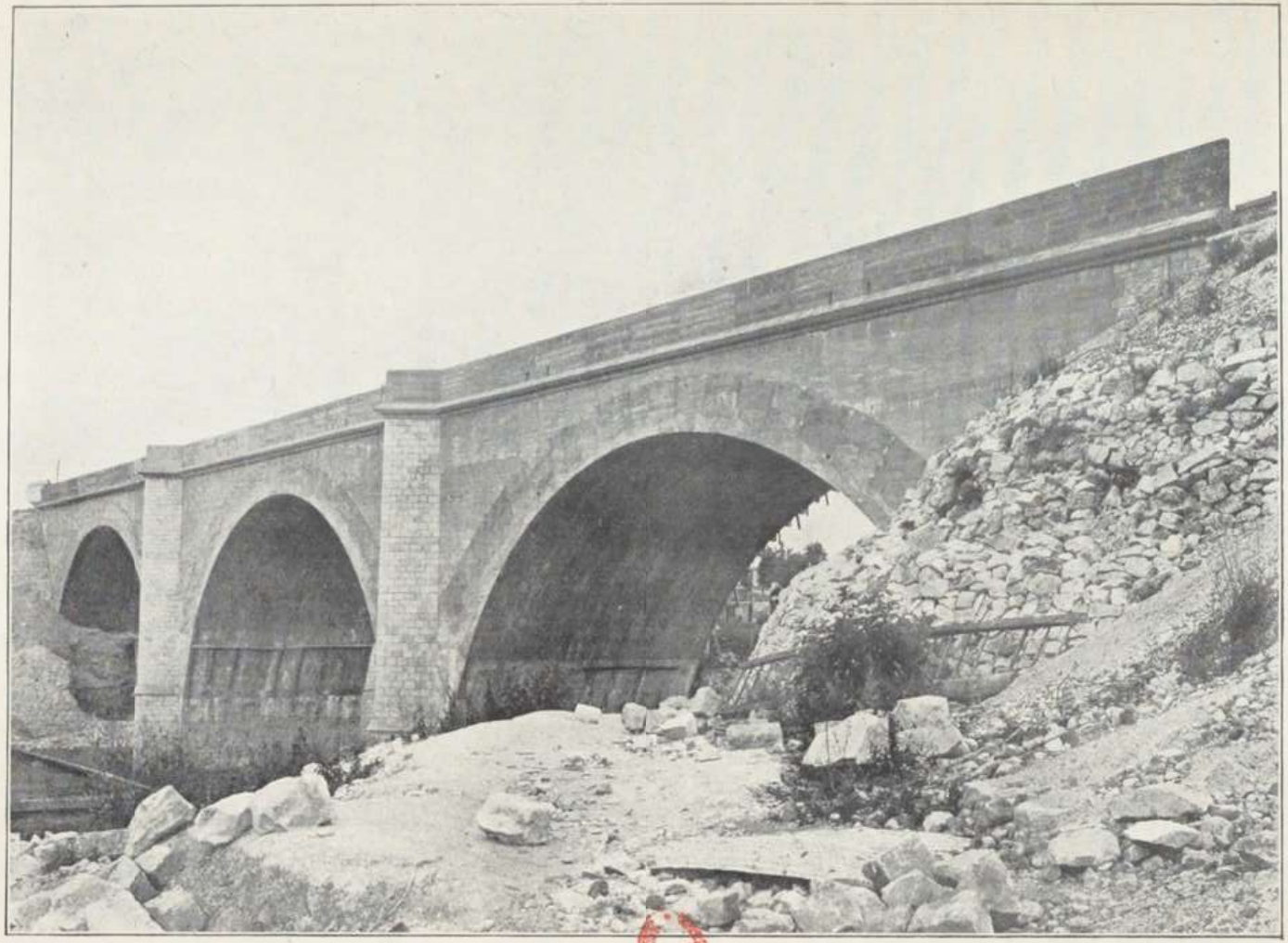
Pour mettre les administrations de chemins de fer en mesure de faire face aux dépenses et aux charges des nouvelles conditions économiques nées de la guerre et pour décharger le Trésor des avances pour garantie, on a pris des mesures organisant le service des chemins de fer pour l'avenir et liquidant le passé afin d'avoir pour base une situation saine.

L'organisation d'ensemble commune est destinée à assurer la coordination des différentes exploitations en concordance avec les intérêts généraux de la nation, cette organisation est constituée par un Conseil supérieur des chemins de fer et un Comité de direction.

Au point de vue financier le nouveau régime établit une coopération des réseaux entre eux et avec l'État et une solidarité financière qui assure l'établissement et le maintien de l'équilibre entre les charges de toute nature et les recettes fournies par le trafic; il est créé dans ce but un fonds commun.

En fait les réseaux doivent financièrement se suffire à eux-mêmes, l'État n'intervenant que pour faire temporairement des avances, la fixation des tarifs devant automatiquement permettre de réaliser l'équilibre budgétaire.

Le régime institué qui maintient le principe de l'exploitation par des sociétés privées et par conséquent intéressées à la gestion, établit un système de primes, mais ce n'est qu'à partir de 1927 que fonctionnera l'automatisme des tarifs et jusqu'à ce moment on ne pourra procéder à des revisions de tarifs que sur décision du ministre; le nouveau régime comporte en outre diverses dispositions



PONT DE GUIGNICOURT RECONSTRUIT (1919)

d'ordre social telles que le principe de la participation du personnel aux bénéfices.

En ce qui concerne la période de guerre, le passif est liquidé par une compensation des créances et des demandes réciproques des Compagnies et de l'État; les dettes de garantie sont arrêtées définitivement au 31 décembre 1913, les dettes de garantie postérieures sont annulées; on a été conduit ainsi à adopter un système analogue à celui pratiqué en Angleterre et aux États-Unis, mais pour arriver à ce résultat seul logique et juste on a pris des détours qui n'ont eu pour résultat que de compliquer les comptabilités, de multiplier les discussions, de rendre précaire la situation des réseaux au détriment de l'intérêt général.

IV. — Conclusion

Par le jeu de cette nouvelle convention la Compagnie de l'Est se trouve libérée de la dette de garantie, conséquence de ses déficits de guerre et son réseau doit être remis en état à la charge du Trésor; il semble donc que la guerre n'a eu aucune conséquence d'ordre financier, mais il faut observer que la Compagnie n'a pu jamais obtenir des dividendes supérieurs au dividende garanti, perdant ainsi les avantages qu'elle avait recherchés par les conventions de 1911 dont il ne lui restait que les charges.

En outre elle n'a retrouvé son équilibre financier que par une convention nouvelle lui enlevant son autonomie financière et la liberté de ses dividendes, et les conditions de son exploitation sont bouleversées de telle sorte qu'on ne peut prévoir à quel moment elle retrouvera une situation aussi favorable que sa situation d'avant-guerre.

Il apparaît dans tous les cas nettement que le principe de la réquisition et de la mainmise de l'autorité militaire était en contradiction absolue avec le principe de la convention Cotelle, surtout pour un réseau compris en entier

dans la zone des armées et subissant directement tous les événements de guerre.

Il était illogique de vouloir déterminer à l'avance un forfait dans l'ignorance où on était des conditions dans lesquelles se développerait la situation, le principe de la réquisition s'opposait à ce que le forfait pût être une source de bénéfices, en même temps que les principes les plus élémentaires d'équité et l'intérêt général commandaient que les chemins de fer ne fussent pas seuls à souffrir financièrement d'une guerre où leur concours était non pas demandé mais exigé, et non seulement dans son principe, mais aussi le plus souvent dans ses détails.

En pareille matière une seule solution s'imposait dès le début alors qu'elle ne fut adoptée que par la convention de 1921, l'adoption d'un système de régie correspondant à une interruption de la vie financière du réseau et tel que, la catastrophe passée, la Compagnie pût se retrouver dans la situation où elle se trouvait à la veille d'événements qui devaient si profondément modifier, en même temps que ses droits, ses obligations.

CHAPITRE VI

L'organisation du service militaire des chemins de fer dans la zone des armées

---

L'autorité du ministre et les lois d'organisation. — La loi d'organisation du Service des chemins de fer en temps de guerre mettait ce service tout entier sous les ordres du ministre de la Guerre en même temps que la loi de réquisition prescrivait la mise à la disposition de l'autorité militaire de toutes les ressources des réseaux pour assurer les transports suivant les instructions reçues.

La loi de 1888 n'envisageait que les besoins militaires, elle contenait implicitement l'idée que dans une guerre qui devait être de courte durée, toutes les ressources du chemin de fer seraient utilisées pour la guerre elle-même et que le service commercial n'aurait qu'une part très restreinte suivant les disponibilités parce qu'il pouvait sans inconvénient être réduit temporairement presque à néant.

Si pour des raisons d'ordres divers souvent peu valables, les mesures édictées avant la guerre ne furent pas rapportées pour tenir compte des conditions dans lesquelles la guerre même se développait, il n'en fut pas de même de celles qui avaient trait à l'organisation de la direction supérieure, et c'est ainsi que l'on vit se créer un sous-secrétariat des Transports qui constitua une des phases de l'évolution par laquelle les pouvoirs du ministre de la Guerre, en matière de transports, furent dévolus finalement au ministre des Travaux publics.

Pour les réseaux de l'intérieur la solution est simple

car il suffit, en ce qui concerne le trafic militaire, de placer à côté du ministre un officier général, directeur général des transports militaires, qui, faisant partie de l'État-major de l'armée comme sous-chef d'état-major, a sous ses ordres l'organe d'exécution représenté par le 4e bureau et se trouve qualifié pour faire valoir les droits dont ne peut se dessaisir le ministre de la Guerre.

En ce qui concerne le réseau des armées, la situation est plus délicate car il est établi que l'autorité du général commandant en chef peut seule s'y exercer, les besoins militaires qu'il est seul à même d'apprécier devant y bénéficier d'une priorité absolue; il n'est pourtant pas possible de séparer le territoire en deux parties distinctes au point de vue des transports, les échanges sont incessants entre ces deux parties, la vie économique est unique, l'ensemble des réseaux se meut dans un cadre commun où les difficultés de l'un réagissent sur les autres, où il faut se prêter aide et assistance.

Dans les diverses solutions qui ont été envisagées on a toujours admis que l'organe chargé des transports au G. Q. G. avait la délégation permanente du ministre des Travaux publics, c'était en fait le soustraire à son action directe et la scission subsistait pratiquement, le directeur des transports aux armées n'était pas autre chose pour le ministre des Travaux publics qu'un organe de liaison.

Des organisations successives réalisées deux seulement sont à retenir : dans la dernière le directeur général des transports auprès du ministre a autorité sur un directeur des transports aux armées auquel il a donné d'ailleurs sa délégation, mais cet officier supérieur est sous les ordres directs d'un directeur de l'arrière qui, chargé des ravitaillements et des évacuations des armées, intervient obligatoirement d'une façon directe et continue dans le service des transports; le directeur de l'arrière est à un degré au moins aussi important l'homologue du directeur général

et en fait il est aide-major au G. Q. G., c'est-à-dire sous-chef d'état-major du G. Q. G.

Cette solution laisse donc organiquement à l'écart le directeur de l'arrière et fait du directeur des transports aux armées un personnage à situation très délicate qui a deux chefs militaires égaux en attributions, inégaux par leur importance, le chef aux armées primant le chef à l'intérieur; c'est par lui que s'établit la liaison entre le ministre et le directeur de l'arrière et ce ne peut être en effet le plus souvent qu'une liaison, en réalité c'est le directeur de l'arrière qui détient dans la zone des armées la véritable délégation du ministre.

On est ainsi conduit à une deuxième solution qui fut appliquée pendant la guerre mais que des questions de personnes durent faire abandonner, le directeur de l'arrière est lui-même directeur des transports et c'est à lui, suivant les directives du commandant en chef pour les nécessités militaires dans la zone des armées et du ministre pour les nécessités générales du Service des chemins de fer dans l'ensemble du territoire, de donner ses instructions aux organes d'exécution.

La direction comprend ainsi pour l'ensemble deux chefs militaires opérant parallèlement et susceptibles de réaliser les ententes nécessaires, l'un aux armées, l'autre à l'intérieur, mais suivant les instructions d'ordre technique et général qu'ils reçoivent tous deux du ministre; c'est, semble-t-il, la seule manière de réserver la liberté d'action nécessaire aux opérations militaires, tout en assurant une unité de vues pour la conduite du service général.

Quant à la réquisition des réseaux la loi lui donne une forme particulière qui l'assimile à la réquisition d'un établissement industriel où l'on ne peut procéder par voie d'achat mais où l'on requiert seulement toute la production, cette production s'effectuant pour les fins de la guerre suivant les instructions de l'autorité militaire et

sous son contrôle, l'exécution technique étant laissée au personnel normal de l'établissement.

Toutefois cette assimilation n'est pas absolue car un établissement industriel travaillera pour la guerre et pour un ou plusieurs services tandis que le chemin de fer travaille « dans la guerre » et avec tous les services militaires comme avec toutes les armées dont il partage la vie de chaque jour; la mainmise de l'autorité militaire ne s'y manifeste pas seulement par l'indication du but à atteindre et par un contrôle sur les moyens, mais elle s'étend à tous les détails et se fait ainsi plus rigoureuse et plus complète.

C'est donc un régime spécial qui enlève à la direction d'un réseau son autonomie et fait du chemin de fer dans la zone des armées un service militaire au même titre que le Service de l'Intendance ou le Service de Santé; cette conception dont tous les événements ont montré l'exactitude est simple et de nature à conduire devant de nombreux cas litigieux ou obscurs à des solutions rapides et pratiques.

En ce qui concerne la situation financière notamment, l'application de ce principe eût donné les meilleurs résultats, le chemin de fer n'eût pas été considéré comme un organisme auxiliaire à la disposition de tout et de tous mais comme une partie organique de cet ensemble constitué par les armées et leurs services.

Il n'est pas logique de mettre le chemin de fer dans la même situation qu'un grand nombre d'autres organismes et de ne pas adopter avec toutes ses conséquences, contre le bien général, une assimilation qui s'impose.

L'organisation supérieure aux armées. — La direction d'un réseau aux armées est assurée par une commission de réseau substituée au directeur et dépendant du directeur des transports militaires aux armées; de même que celui-ci n'est chargé que d'une partie du service de la direction de l'arrière, le service des transports, de même

la Commission de réseau doit se limiter à des fonctions de transporteur, et si cette conception semble à première vue des plus justes, elle ne conduit ni au meilleur rendement ni à l'attribution exacte des responsabilités.

Ces défauts ont été si bien reconnus par ailleurs qu'on a établi sur des bases différentes l'organisation des commissions régulatrices qui constituent l'organe type de fonctionnement du Service des chemins de fer aux armées.

Dès 1913 on a réuni sous les ordres de la Commission régulatrice tous les services techniques ou militaires de transport et aussi de ravitaillement ou d'évacuation, toutes les attributions et toutes les responsabilités incombaient ainsi à un seul élément de direction; les événements ont démontré qu'on avait eu raison d'agir ainsi, il semble donc que l'existence du directeur des transports, loin d'être une nécessité, ne présente au contraire que des inconvénients.

En réalité le directeur des transports aux armées ne fut jamais qu'un rouage inutile et ses attributions furent toujours mal définies, il ne fut jamais qu'un organe de transmission entre la direction de l'arrière et les commissions de réseau, sans aucune responsabilité effective il ne pouvait que se substituer aux commissions de réseau pour une partie du service; entre les commissions régulatrices qui relevaient de la direction de l'arrière et les groupes de sapeurs de chemins de fer qui n'obéissaient qu'au directeur des transports quelle était l'autorité de la Commission de réseau seule compétente et seule responsable?

Le rôle du directeur des transports devait dans de meilleures conditions être tenu par une section de l'état-major de la direction de l'arrière, celle-ci ayant directement sous ses ordres les commissions de réseau; cette situation qui a existé au début de 1917 n'a donné lieu à aucune critique.

L'organisation militaire du réseau. — L'organisation de guerre d'un réseau doit laisser subsister l'organisation

du temps de paix sous peine de confusion, et si pour un réseau de l'intérieur il suffit de transformer quelques organes directeurs en commissions permettant l'action militaire, il n'en est pas de même dans la zone des armées; là il s'agit de desservir directement des armées dont la composition et les emplacements varient au gré des événements, il s'agit aussi d'assurer des mouvements dans des conditions de rapidité telles qu'il doit en résulter des dispositions spéciales et une mainmise plus complète de l'autorité militaire.

On a donc créé un organisme nouveau, la Commission régulatrice, qui se superpose aux organismes existants et dans la pratique le service s'est trouvé réparti en deux branches, le service des ravitaillements et des évacuations sanitaires appartenant aux régulatrices, tous les autres transports, même en partie les transports de troupes, relevant des organes locaux du temps de paix transformés en sous-commissions de réseau; cette dualité de deux organes d'exécution parallèles qu'aucune liaison réelle n'unissait était fâcheuse, elle avait le tort d'instituer une organisation de guerre dans laquelle une part importante du service n'était pas dévolue aux organes directeurs du temps de paix.

Quant aux sapeurs de chemins de fer et aux sections de chemins de fer de campagne, ils échappaient aux organes locaux pour ne dépendre quoique imparfaitement que de la Commission de réseau.

Il semble possible de simplifier cet ensemble.

La base de l'organisation est la Commission régulatrice, élément souple et s'adaptant en toute occasion à toutes les circonstances, mais cette commission régulatrice sera exclusivement sous les ordres de la Commission de réseau de même qu'elle aura autorité sur tous les éléments du Service des chemins de fer opérant dans sa zone; on est conduit ainsi à la suppression au moins nominale des sous-commissions.

Bien qu'une partie du service des commissions régulatrices, la gestion des approvisionnements par exemple, doive faire l'objet d'instructions de détail directes émanant des services de la direction de l'arrière, la presque totalité du service d'une commission régulatrice implique des transports et ne doit donc pas échapper à la Commission de réseau; d'une façon générale les régulatrices assurent les besoins des armées dans la limite de leurs possibilités techniques, c'est à la Commission de réseau seule à déterminer ces possibilités et à les augmenter s'il le faut par l'apport de ressources nouvelles.

Comme la direction de l'arrière et comme la Commission régulatrice, la Commission de réseau, organe de commandement intermédiaire, devra comprendre deux sections : l'une, la plus importante, chargée de l'exploitation du chemin de fer proprement dite, l'autre chargée d'étudier et d'assurer l'exécution des mouvements provoqués par les instructions de la direction de l'arrière ou par les demandes des armées.

Les travaux et le personnel militaire ou technique correspondant relèveront exclusivement de la Commission de réseau qui pourra en cette matière, comme en ce qui concerne les mouvements, donner délégation aux régulatrices pour certains cas particuliers où son intervention propre serait inutile.

Il sera bon, pour se conformer aux règles de la hiérarchie, de mettre comme commissaires militaires de la Commission de réseau et des commissions régulatrices des officiers d'un rang tel qu'ils n'aient pas à commander à des officiers d'un rang supérieur.

En résumé l'organisation telle que l'imposent les enseignements de la guerre doit comprendre une autorité supérieure au G. Q. G., le directeur de l'arrière ayant délégation du ministre des Travaux publics, à la tête du réseau une commission de réseau connaissant de tout ce qui a trait

sur le réseau au chemin de fer et disposant pour l'exécution des commissions régulatrices et de ses services locaux opérant dans les limites et avec leurs attributions du temps de paix.

Les commissions régulatrices, seuls organes militaires, sont seules susceptibles de recevoir les demandes des armées, elles ne reçoivent d'ordres que de la Commission de réseau, elles peuvent être assistées d'un officier supérieur des sapeurs de chemins de fer, dans ce cas elles assurent la liaison entre cet officier et les services locaux de la Compagnie; elles disposent de commissions de gare groupées le plus souvent sous l'autorité de délégations de la Commission régulatrice qui sont chargées de l'exécution de détail à l'avant et établissent une liaison plus étroite avec les états-majors et avec les formations de l'avant.

CHAPITRE VII

Après l'armistice

I. — La remise en état

La situation. — Le 11 novembre 1918 l'armistice est signé, la guerre est terminée, toutes les lignes du réseau sont libérées mais, sauf dans la région de l'Aisne, ce n'est qu'à partir d'octobre qu'on a pu lancer des reconnaissances et les destructions sont d'autant plus complètes que l'ennemi a tenu plus longtemps le terrain.

En 1914, les destructions, en raison de la rapidité des opérations, avaient été hâtives ou incomplètes, on avait pu rétablir rapidement les communications, on disposait d'un matériel important et d'une main-d'œuvre abondante.

En outre, en 1914, l'état de guerre subsistait, il ne s'agissait que de répondre aux besoins militaires, les destructions étaient localisées, notre front se fixait à peu de distance des lignes endommagées et le ralentissement des opérations entraînait un affaissement du trafic.

En novembre 1918, la situation est toute différente : on ne pourra compter sur une diminution du trafic car les seuls transports militaires qui disparaissent, ceux relatifs aux munitions et aux évacuations sanitaires, seront compensés par des transports plus nombreux de permissionnaires et par les transports de déconcentration, au surplus il faudra faire face à la reprise de la vie économique; nos armées sont d'ailleurs séparées de l'intérieur du pays par une zone dévastée où la région de Nancy et de Pagny-sur-

Moselle peu endommagée sera seule franchissable pendant longtemps.

En fait la destruction porte sur 900 kilomètres de lignes où tous les ouvrages d'art, presque sans exception, ont disparu laissant des brèches d'une ouverture bien supérieure à celle de la portée de l'ouvrage attaqué et anéanti jusque dans ses fondations : sur la ligne d'Hirson à Amagne, un pont de 4 mètres par exemple, sous remblai de 10 mètres, demandera un pont Henry de 34 mètres de portée (Voir carte).

On compte sur le réseau 160 ponts métalliques détruits entièrement et 202 ponts en maçonnerie dont 17 grands ouvrages de 70 à 120 mètres de longueur; les 10 souterrains endommagés ont deux ou trois éboulements intérieurs avec en outre la démolition d'au moins une des têtes, les terrains au-dessus des éboulements sont ébranlés sur des hauteurs atteignant 25 mètres.

Dans de nombreuses régions, les tranchées ou les abris coupent en tous sens les plates-formes des voies, les rails et les traverses sont enlevés, les rails sont pétardés ainsi que les appareils; plus de 250 gares sont endommagées ainsi que les dépôts ou les ateliers, il n'y a plus d'alimentations d'eau ni de communications électriques.

350 kilomètres de voie (longueur de voie simple) ont disparu, 2.000 kilomètres ont subi des avaries graves, 3.000 appareils sont détruits, 200 ont disparu.

Enfin si on tient compte des travaux militaires exécutés par les Alliés et par les Allemands et qu'on ne peut conserver, il faudra déposer environ 2.300 kilomètres de voies et remettre en état les installations modifiées pour répondre aux besoins militaires, cours disparues et remplacées par des quais ou sillonnées par des voies, déviations de voies principales, constructions nouvelles, etc...

Programme de reconstitution. — Les travaux devront être entrepris partout à la fois par les sapeurs de chemins de

fer et les auxiliaires dont ils disposent, ainsi que par le personnel du service de la voie et des entrepreneurs avec le seul souci d'aller vite.

En principe les sapeurs doivent exécuter la remise en état de la plate-forme, les déblaiements, les déviations et ouvrages provisoires qui devront tenir compte de la réparation définitive, le rétablissement de la continuité du rail et si possible les réparations définitives d'ouvrages sous voie de faible importance, ainsi que la pose de la seconde voie et des voies de service des gares; mais ce programme sera bien loin d'être rempli, la démobilisation diminue rapidement les effectifs des sapeurs et le réseau est bientôt réduit à ses seules ressources.

On peut évaluer que les quantités de matériel de voie à approvisionner dépassent les chiffres de 600 kilomètres de voies, 3.300 appareils, 800.000 traverses et 10.000 mètres cubes de bois spéciaux pour appareils, sans compter les matériaux de construction, les bâtiments provisoires, le matériel de signalisation et le matériel électrique, appareils ou fils.

Pour la réalisation de ce programme on mettra en place le personnel du service de la voie, mais ce n'est pas sans difficulté qu'on assurera son logement et sa subsistance dans les régions dévastées.

Le problème se présente dans son ensemble dans des conditions particulièrement difficiles : toute la zone des grands travaux est transformée en un désert où on ne peut trouver aucune main-d'œuvre et où il faut assurer intégralement l'existence des ouvriers importés; la nécessité de commencer partout à la fois ne permet pas l'apport des matériaux par le rail, il faut donc utiliser les camions automobiles qu'il sera difficile de se procurer car on ne détermine en haut lieu aucun ordre d'urgence pour les besoins et on traite le chemin de fer comme un « dévasté » quelconque, oubliant que le rétablissement immédiat du rail est le premier facteur de la rapidité de reconstitution de la région.

Les travaux. — La période de mise en train est extrêmement laborieuse, il faut d'abord recruter les ouvriers nécessaires, de juillet 1919 à mars 1920, il a fallu employer jusqu'à 20.000 hommes, on n'a que des contingents exotiques, difficiles à manier et de rendement faible.

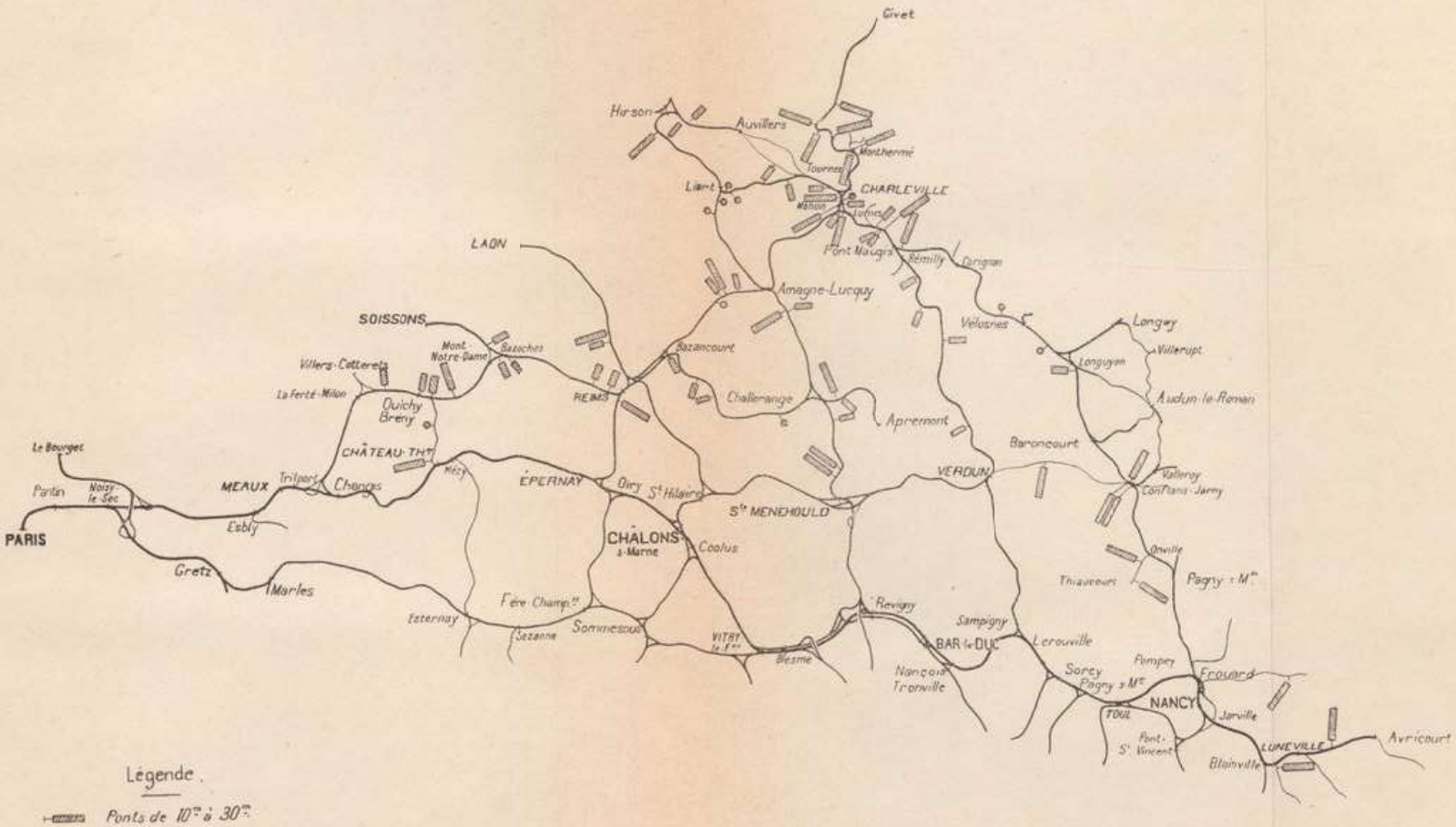
Les baraquements font défaut pour le logement car les services militaires ne veulent pas abandonner leurs installations pourtant inutilisées; les moyens de transport sont insuffisants, il faudrait 160 voitures de tous types, en février on n'en a encore que 30 en mauvais état, le service des transports sur route dépend d'un organisme qui ne possède que des moyens insuffisants et ne donne aucune priorité au chemin de fer, on n'aura le nécessaire que lorsque la Compagnie aura pu acheter les véhicules qui lui sont indispensables.

Le personnel de direction manque, du personnel des Travaux publics a été mis à la disposition du réseau, il n'a pas rejoint, des agents de la voie ne sont pas encore démobilisés, on ne peut donc organiser tous les chantiers.

En ce qui concerne les matériaux on ne peut se les procurer qu'avec difficulté, les usines manquent de charbon pour la fabrication des ciments, les constructeurs ne peuvent livrer les ouvrages métalliques, leur personnel dirigeant étant encore mobilisé malgré des demandes pressantes de sursis; on ne peut même utiliser le matériel du génie qui se trouve en abondance à proximité des lieux d'emploi parce qu'il est réservé au service de la reconstitution des régions libérées, comme si le chemin de fer n'avait pas à se reconstituer.

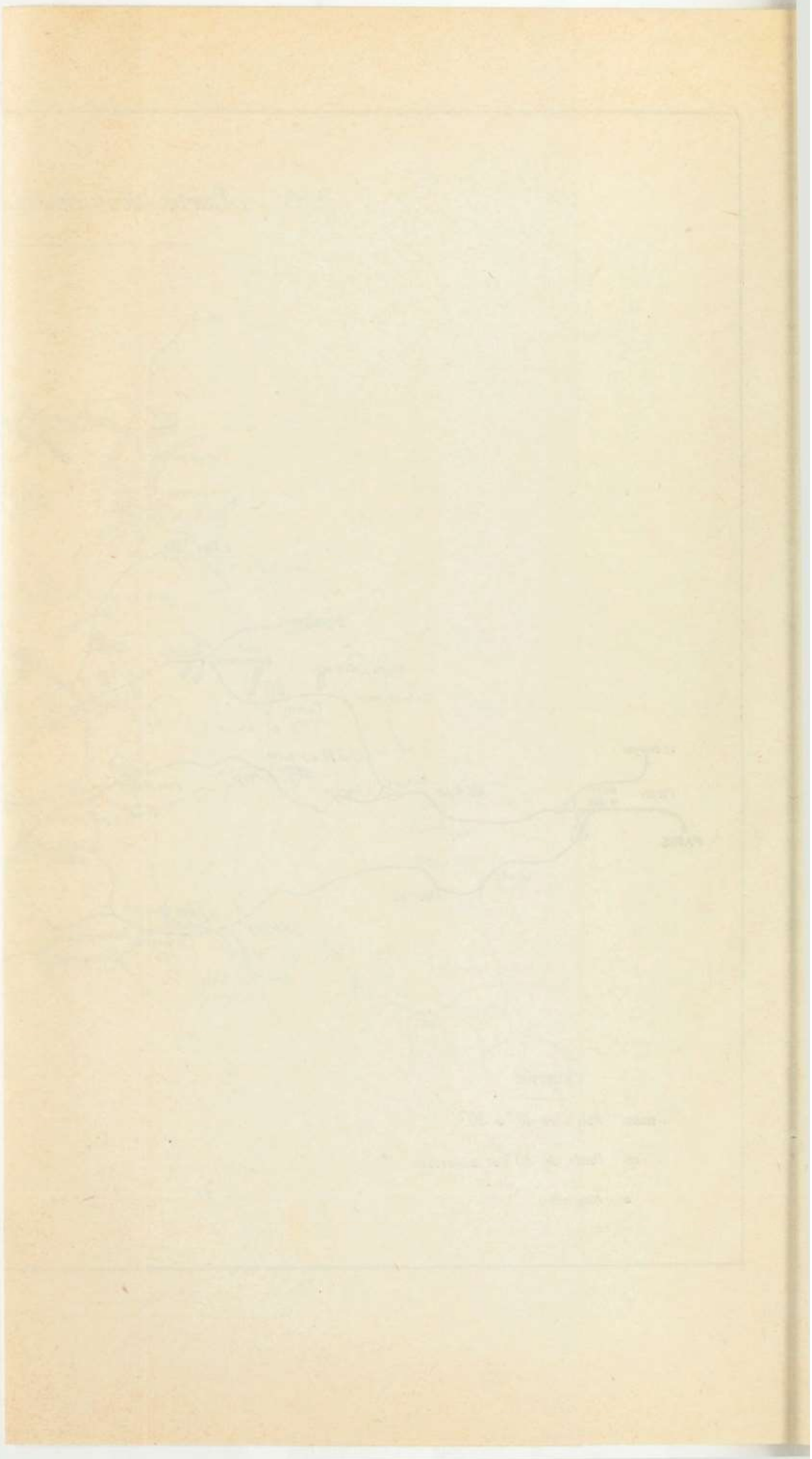
Les éléments eux-mêmes ont créé de sérieuses difficultés, la Meuse et l'Aisne sont restées en forte crue jusqu'au 15 mai 1919, interdisant tout déblaiement, en janvier 1920 la Meuse subit des crues exceptionnelles, désorganisant de nombreux chantiers (Voir le graphique de la marche des travaux).

Carte des destructions en Novembre 1918



Légende.

- Ponts de 10m à 30m.
- Ponts de 30m et au-dessus.
- Tunnels.



Les méthodes adoptées. — L'effort exigé par la remise en état a été considérable et si l'on a parfois critiqué la lenteur des opérations et en particulier de la mise en train il ne faut pas oublier les circonstances au milieu desquelles on était obligé de travailler.

L'armistice, en même temps qu'il marque la fin de la guerre, marque la fin d'une période où pendant des années tous les efforts se sont tendus vers un but unique, la victoire; comme les moyens, les énergies et les volontés se sont unies à poursuivre ce but, en mettant en œuvre nos ressources de tout ordre avec leur rendement maximum. Au 11 novembre 1918, cette tension prend fin et une impression de détente lui succède qui se manifeste surtout dans les éléments militaires touchés plus directement par la tourmente et créés ou organisés pour les seules fins de la guerre; les armées d'ailleurs sont sur le Rhin, les dévastations sont en arrière d'elles, loin de leurs yeux, elles s'en désintéressent presque.

Les efforts, les organisations, les fabrications de tout ordre sont orientés vers les besoins de la guerre, ce n'est pas du jour au lendemain qu'on modifiera de façon brusque les choses et les gens pour des besoins dont on ne connaît ni l'importance ni l'urgence : si on était peu préparé en 1914 à subir une guerre de longue durée, on n'est pas préparé davantage en 1918 à une paix rapidement venue et escomptée seulement pour une échéance plus lointaine.

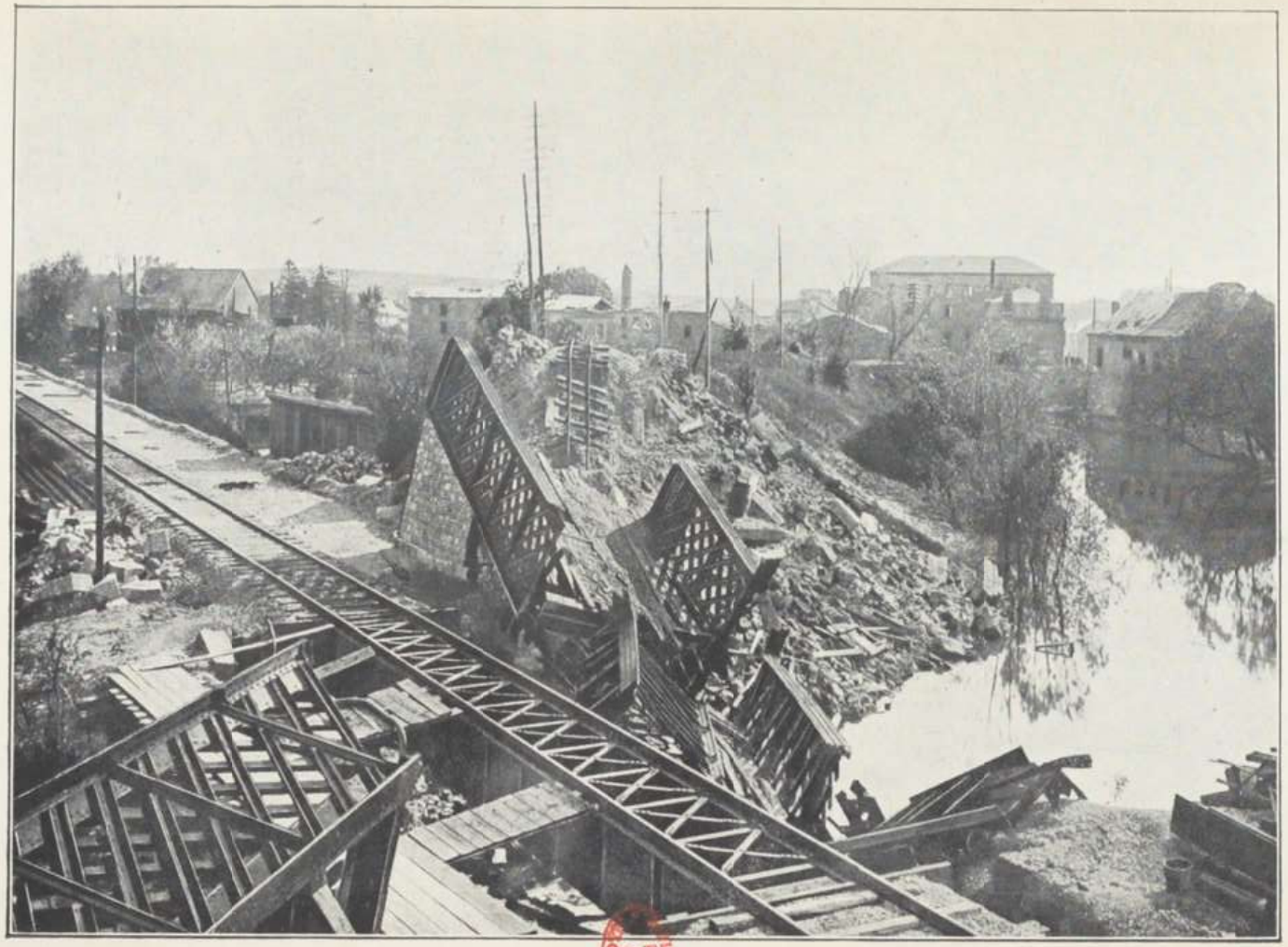
Pour le chemin de fer en particulier on ne songe pas que ses moyens d'action diminués et usés par la guerre ont besoin d'être renouvelés pour la paix et que les problèmes à résoudre, s'ils sont d'un autre ordre que par le passé, n'en présentent pas moins d'ampleur et ne demandent pas moins d'efforts; on ne pense pas non plus que le meilleur moyen d'aller vite n'est pas de vouloir satisfaire à la fois à toutes les exigences, mais qu'il faut au contraire sérier les besoins et adopter pour le rétablissement de l'état

normal un ordre d'urgence propre à faciliter les opérations envisagées successivement et non simultanément.

Il n'est donc établi pour l'ensemble de la reconstitution aucun programme rationnel qui eût conduit à attribuer au chemin de fer par priorité tous les moyens qu'il eût pu absorber, car le problème des transports devait être résolu en première urgence; telles sont les erreurs de principe qui sont à la base de l'organisation et qui sont la cause presque unique de toutes les lenteurs.

La Compagnie de l'Est s'adresse à l'autorité militaire ou au ministre des Travaux publics pour avoir son personnel mobilisé, de la main-d'œuvre, du matériel d'entreprise, des matériaux que les armées pourraient fournir ou que les approvisionnements contiennent encore; elle se heurte à des formalités administratives, à des règlements que personne ne peut faire fléchir et le temps passe dans l'attente des moyens toujours promis et jamais arrivés; si dès le début on avait dit à la Compagnie qu'elle ne devait compter que sur elle-même, si on n'avait pas répondu à ses demandes par des promesses que les bonnes intentions manifestées ne suffisaient pas à réaliser, elle aurait pris de sa propre initiative d'autres mesures, et quand, sous la pression des événements, elle fut obligée de rechercher elle-même les ressources qui lui faisaient défaut, elle n'aurait pas trouvé le marché déjà surchargé de demandes antérieures où d'autres avaient pris déjà rang de priorité et avaient absorbé toutes les disponibilités des entrepreneurs les meilleurs.

On a quelquefois objecté que le réseau du Nord avait conduit ses travaux de remise en état plus rapidement que le réseau de l'Est; il ne faut pas oublier que la situation était complètement différente du fait que dès le mois de septembre l'ennemi effectuait son repli dans le Nord et que, pour la continuation des opérations, il était nécessaire d'assurer les transports et par conséquent de procéder à des réparations provisoires, les régions de l'Est par



PONT DÉTRUIT PRÈS DE VOUZIERS (1918)

contre n'ont été évacuées qu'à la fin d'octobre; en outre, une partie importante du réseau du Nord était occupée par les Anglais qui se sont trouvés dans l'obligation d'assurer les communications de leurs armées. Il en est résulté qu'au moment de l'armistice la voie ferrée provisoire avait pu être poussée sur le Nord bien plus loin que sur l'Est et que par suite il devenait possible de résoudre dans de meilleures conditions le problème primordial des transports de reconstitution sans avoir recours dans de trop grandes proportions au service automobile; enfin les destructions importantes de grands ouvrages d'art, grands ponts ou souterrains, étaient beaucoup plus nombreuses sur le réseau de l'Est.

En résumé on a eu tort d'abandonner, sous prétexte que la guerre était terminée, ce principe de guerre qui veut qu'en toute occasion on assure d'abord la continuité du rail le plus rapidement possible par les procédés de fortune les plus appropriés; le départ des contingents militaires avant que cette continuité du rail fût assurée a conduit certains ingénieurs locaux à oublier cette nécessité d'assurer les transports sans délai par des moyens quelconques, la remise en état définitive dût-elle en être légèrement retardée.

Il n'était pas toujours possible à la fois de rétablir vite une ligne, même sur une seule voie, et de réserver l'avenir pour une construction définitive, on a dans quelques cas sacrifié le premier but pour atteindre le second en recherchant d'un seul coup la solution d'ensemble au lieu de traiter successivement deux problèmes différents.

On avait pu en 1914 agir ainsi, mais les destructions n'avaient pas la même importance vitale, elles étaient incomparablement moins nombreuses et on disposait de moyens autrement puissants, en 1918 le problème était tout autre, la solution de 1914 n'était pas toujours applicable; la guerre était finie, on n'a pas songé toujours que la question des transports restait encore, quoique ce fût

pour d'autres motifs, une question à traiter après l'armistice suivant les mêmes méthodes que celles que l'on avait rigoureusement suivies pendant la guerre.

II. — L'exploitation d'après-guerre

La détente qui se manifeste dans tous les esprits au moment de l'armistice laisse s'établir une conception fausse de la situation et, du fait que les opérations militaires sont arrêtées, cette croyance s'impose à tous que la paix est revenue et avec elle la situation des premiers mois de 1914, que les transports militaires sont supprimés et qu'il n'y a qu'à reprendre l'exploitation commerciale normale.

Pourtant les armées existent encore, les parcours pour les atteindre sont même allongés et on ne peut passer que par deux points, Pagny-sur-Moselle et Avricourt, grevés de lourdes servitudes puisqu'il faut emprunter des lignes en reconstruction.

L'Alsace et la Lorraine reçoivent en outre de nombreuses visites officielles ou autres demandant des trains spéciaux à marche rapide qui rendent impossible la circulation des trains à marche normale, il a fallu à certains jours faire passer jusqu'à douze trains de cette catégorie obligeant à reporter tous les trains de ravitaillement sur la veille ou sur le lendemain; les encombrements qui en résultent dans la région de Nancy ont leur répercussion sur tout le réseau.

On avait bien projeté des travaux pour améliorer la circulation mais rien n'est encore fait et on doit avoir recours à des détournements de trafic de plus ou moins grande amplitude qui compliquent considérablement le service; c'est ainsi par exemple que les trains de voyageurs directs de Paris à Nancy, Strasbourg et Metz sont détournés par l'itinéraire Toul—Pont-Saint-Vincent—Jarville.

Le mouvement des seuls trains militaires reste important puisqu'on compte encore mensuellement de 2.200 à 1.700 trains de ravitaillement de décembre 1918 à mars

1919, alors qu'en 1917 par exemple la moyenne ne dépassait guère 2.300 sur des parcours beaucoup moins longs.

Aux difficultés d'ordre local relatives à la région de Nancy s'ajoutent des difficultés d'ordre général.

Une Commission de chemins de fer de campagne dite des Ardennes est créée pour assurer l'exploitation d'une partie du réseau belge et des lignes de la région de Longuyon que la Compagnie ne peut reprendre faute de personnel : à Longuyon fonctionne une commission régulatrice, la régulatrice de Saint-Dizier se transporte à Metz, celle d'Is-sur-Tille va à Blainville, mais comme cette situation crée de nouvelles difficultés dans la région de Nancy, elle devra se porter plus tard à Sarrebruck.

Il ne reste sur le réseau de l'Est que les régulatrices de Connantre et de Gray, qui opèrent à la fois avec le réseau de l'Est et avec la Commission créée à Strasbourg pour l'Alsace et la Lorraine.

Dans cet ensemble, l'exploitation assurée par la Commission des Ardennes présente des difficultés particulières : elle dispose d'un personnel qui ne connaît pas les lignes, d'un matériel de traction composé surtout de machines allemandes en mauvais état et qu'on ne peut réparer faute de matières premières et d'outillage, d'un personnel auxiliaire médiocre; enfin la différence des langues, français, belge, allemand, n'est pas pour faciliter le service.

Au point de vue militaire on continue à suivre les errements de la guerre pour les ravitaillements qui doivent correspondre à des effectifs journaliers alors qu'on devrait se contenter d'approvisionner des magasins sur lesquels vivraient les armées, les leçons même de la guerre n'ont pas porté leurs fruits; d'une manière générale, aucun des services militaires ne consent à se départir de ses exigences administratives.

Il faut noter les interruptions nombreuses qui surviennent sur les lignes à la suite de l'explosion d'obus abandonnés ou même de dépôts de munitions proches des voies.

La pénurie de personnel se fait gravement sentir : le réseau dispose de 12.000 auxiliaires des classes anciennes qui vont être démobilisés avec les premiers contingents, il faudra pourvoir à leur remplacement alors qu'ils commençaient à rendre des services.

On ne peut guère songer à l'emploi des prisonniers de guerre, leur utilisation est entourée de formalités insurmontables et on ne peut les répartir par petits groupes; on ne peut que faire appel à des volontaires pris parmi les classes non libérées, on recevra un nombre de demandes intéressant, mais ce personnel ne sera mis à la disposition du réseau que progressivement et après un très long délai, il faudra en outre l'instruire : dans tous les cas on aurait pu rendre les 3.000 agents qui sont encore sous les drapeaux, on n'a pas cru devoir prendre cette mesure.

Les Américains fournissent dans certaines régions un appoint qui n'est pas négligeable.

L'approvisionnement en charbon est de plus en plus déficitaire; à la fin de novembre, on doit en certains points refuser de former des trains par manque de combustible; les instructions données restent sans effet, on vit au jour le jour et ce n'est que plus tard que la situation deviendra meilleure.

Une autre source de difficultés provient de la livraison des machines allemandes; les Allemands doivent remettre 5.000 locomotives et 150.000 wagons, chaque machine devant être montée par trois agents allemands qui resteront temporairement à notre disposition; ce matériel est destiné à tous les réseaux français mais la plus grande partie sera acheminée en traversant le réseau de l'Est imposant ainsi une charge nouvelle; on admet que l'on pourra recevoir 16 trains par jour.

Si le problème de la remise des wagons se réduit à une question de circulation et de surveillance, car on a trouvé

des pastilles incendiaires dans de nombreux véhicules, il n'en est pas de même des machines : il faut d'abord assurer le logement et la nourriture du personnel allemand de conduite et déterminer les conditions techniques de circulation de ces machines sur les diverses lignes.

Mais les agents de l'Est qui servent de pilotes ne connaissent pas la langue allemande, les incidents ou les accidents sont nombreux; les machines se présentent à l'entrée sur le réseau sans charbon ou avec un personnel recruté même en dehors du personnel chemin de fer et par suite sans valeur; ce personnel s'enfuit souvent pour rentrer en Allemagne car, avec leur honnêteté habituelle, les Allemands lui ont spécifié qu'il devait seulement conduire les machines en France; il a d'ailleurs, pour le défendre, un délégué allemand auprès de la Commission de réseau, ce sont des réclamations de tout ordre, des plaintes toujours injustifiées; quelques sanctions sévères mettent fin, il est vrai, à ces récriminations : tout ce personnel est renvoyé sans le moindre regret en mars 1919.

Les machines restent et vont s'entasser dans des cimetières car si les commissions de réception ont été difficiles, elles n'ont pu cependant choisir que dans un parc où la moitié des locomotives était hors de service; les alliages les plus divers y remplacent le cuivre et le bronze, on ne possède aucune pièce de rechange, les foyers sont établis pour brûler un charbon tout différent de celui dont nous disposons, on ne peut que choisir quelques types parmi les moins avariés et s'en servir malgré tout, plutôt mal que bien.

Cette aide supposée sur laquelle des esprits peu avertis avaient fondé de si grandes espérances pour le relèvement de notre situation ne se traduisait que par une charge nouvelle.

Enfin nous avons vu comment se présentait le concours américain et les difficultés qu'il suscitait.

Il manque dans l'ensemble une homogénéité que l'on ne retrouvera que lorsque l'exploitation sera partout assurée par le personnel de la Compagnie.

En résumé, le trafic après l'armistice a changé de nature mais n'a pas diminué d'importance, il a dû s'effectuer dans des conditions rendues difficiles par le relâchement de la discipline, par le désir de tous de voir reprendre au plus vite la vie économique normale, par la situation même du réseau privé de personnel et de matériel, obligé de remettre en état ses lignes détruites avec un concours de l'État ou de l'autorité militaire toujours insuffisant ou trop tardif.

Si on tient compte en outre des difficultés diverses résultant de l'acheminement du matériel allemand, des transports américains, ou de la nécessité d'assurer la plus grande partie des transports de démobilisation ou autres à destination des réseaux de l'intérieur, on peut conclure que la période qui a suivi l'armistice a été une des plus pénibles de toute cette époque qui avait commencé en 1914.

Le réseau de l'Est en sortait avec des blessures nombreuses et profondes susceptibles de ne se refermer qu'après une convalescence dont on ne pouvait apprécier la durée et pendant laquelle il faudrait déployer, comme aux plus mauvais jours de la guerre, une activité que cinq années d'efforts ininterrompus ne devaient pas encore avoir lassée.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R F IMPRIMÉS

CONCLUSION GÉNÉRALE

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS

Le chemin de fer avait dès le début de la campagne affirmé sa maîtrise par l'exécution impeccable des transports de concentration qu'une préparation éclairée avait, par la collaboration de l'État-major et des Compagnies, mise au point dès le temps de paix d'une façon complète et minutieuse : les opérations successives de la guerre de 1914-1918 ont montré que le chemin de fer était un instrument remarquable propre à se plier à toutes les circonstances militaires malgré leurs imprévus et malgré leurs aléas.

Il appartient au Commandement d'en assurer le fonctionnement certain en l'entourant de toute sa sollicitude et en lui fournissant tous les moyens d'action qui lui sont indispensables pour le trouver toujours apte à l'exécution de ses plans; il appartient aussi au Commandement de le connaître mieux et de le faire connaître mieux à tous ceux, troupes et services, dont il assure la vie de chaque jour; dans la zone des armées notamment, ce n'est pas seulement une collaboration constante qu'il faut rechercher entre les états-majors et le chemin de fer. C'est encore une communauté de vues et de pensées entre les réseaux et les organes militaires si petits soient-ils, afin de réaliser un effort constant vers un but toujours plus large et plus élevé, affranchi de toutes les considérations d'intérêt personnel.

L'histoire encore mal connue du service des transports par voie ferrée n'a pas permis de donner dans l'œuvre commune sa part de gloire à cet organisme qui, dans l'ombre et le silence, a travaillé de façon continue, et on ne s'est aperçu de l'aide qu'il apportait que lorsque, temporairement, des événements militaires malheureux en ont privé les armées; plus tard peut-être des études plus approfondies montreront que le Chemin de fer eut en toute occasion un rôle parfois écrasant dont il sut se tirer à son honneur.

Ces études permettront de mettre en lumière les améliorations à envisager, elles comporteront des leçons nombreuses et fécondes qu'il ne faut pas laisser échapper et qui guideront la préparation des réseaux pour leur adaptation à la guerre, c'est dans ce sens que cet ouvrage a été écrit; la guerre de 1914-1918 est terminée mais la lutte continue; il faut agir comme si cette lutte, aujourd'hui sur le terrain économique, devait dans l'avenir se transporter encore sur le terrain militaire.

Parmi les réseaux français le réseau de l'Est a assumé, comme le réseau du Nord, une tâche toute spéciale; placé le long de la frontière il a vu la concentration s'opérer presque tout entière sur son territoire, c'est sur son territoire que se sont déroulées ensuite une grande partie des opérations militaires; en contact direct et permanent avec les armées il a vécu de leur vie même, souffrant de leurs déboires passagers, respirant mieux dans les périodes heureuses, il a fait partie de ces organismes du front créés et mis en œuvre pour la guerre et que la guerre a atteints plus directement et de façon plus intense; il est sorti de la lutte mutilé : mutilé dans son personnel dont les pertes attestent en maintes circonstances la conduite courageuse; mutilé dans ses installations que l'ennemi a saccagées; en étroite communion d'idées avec le Commandement il a secondé ses desseins avec l'enthousisame que lui donnait sa confiance dans le succès final.

Préparé depuis 1871 à la guerre inévitable, le réseau de l'Est a été un véritable instrument de guerre; comme les plantes vivaces il retrouvera après la tourmente un essor nouveau, il reste toujours à l'avant-garde du pays et son passé répond de son avenir.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS

Pages

AVANT-PROPOS v

LIVRE I

LES TRANSPORTS DE CONCENTRATION DES ARMÉES FRANÇAISES

I. ORGANISATION ET PRÉPARATION. 1

a) Organisation. 1
b) Préparation 3
c) Le plan 9
d) Le personnel. 15
e) La situation matérielle du réseau 18

II. LE PLAN XVII 19

a) Bases générales 19
b) Bases techniques. 21
c) Surveillance des lignes 25
d) Communications téléphoniques 26
e) Marche en avant. 26
f) Retraite. 27
g) Trains type combattants en réserve 28
h) Charge des lignes de transport 28
k) Évacuation des bouches inutiles et des étrangers. . . . 29
l) Ravitaillements et évacuations des troupes 30
m) Charge du réseau de l'Est 32

III. QUELQUES INDICATIONS SUR LES TRANSPORTS 36

a) Concentration 36
b) Couverture. 37

IV. L'EXÉCUTION DE LA COUVERTURE ET DE LA MOBILISATION . . 38

a) Avant la mobilisation 38
b) Les quatre premiers jours 46
c) Les transports de couverture. 50
d) Les transports de mobilisation 51
e) Les trains de voyageurs 52
f) Trains divers 52
g) Toilette du réseau et mouvement d'ensemble des quatre premiers jours 53

V. LES ÉVACUATIONS DANS LA ZONE FRONTIÈRE 54

Pages

VI. La protection des voies ferrées 56
VII. L'exécution de la concentration 60
VIII. Conclusions et enseignements 68
a) Transports de mobilisation 68
b) Transports de couverture 70
c) Transports de concentration 71
d) Les régulatrices de concentration 77
e) Surveillance des voies ferrées 78
f) Protection contre les avions 81
g) Préparation 83

LIVRE II

LA VIE DES ARMÉES

CHAPITRE I

Gares régulatrices

I. Les idées sur les régulatrices avant la guerre 87
II. Les premières régulatrices après la concentration . . 91
a) Fonctionnement général. 91
b) Quelques régulatrices du début 99
Reims. 99
Châlons 100
Gray 101
III. Les régulatrices de la fin de 1914 102
a) Chaumont—Bricon 109
b) Noisy-le-Sec 110
IV. Constitution d'une nouvelle G. R. a Is-sur-Tille en janvier 1915 112
V. Troyes et l'offensive de Champagne en septembre 1915. 121
VI. Quelques considérations sur les régulatrices de 1915 . 125
a) Principes d'organisation d'une G. R. 127
b) Une journée d'action dans une G. R. 135
VII. Troyes, Saint-Dizier et les opérations de Verdun. . . 144
VIII. Troyes—Connantre et l'offensive de l'Aisne en 1917. . 149
IX. La campagne de 1918. — La G. R. de Connantre 160
a) La préparation 160
b) La G. R. de Connantre. 162
c) Les opérations de 1918 166
d) Après l'armistice 166
X. Conclusions 168
Une G. R. de la fin de la guerre 171
L'emplacement des G. R. 174
Zones d'action 175

Pages

Relations entre les commissions régulatrices et les services techniques du réseau 176
Délégations et régulatrices de mouvement. 177
Commissions de gare 178
Organisation intérieure des G. R. 178

CHAPITRE II

Ravitaillements

I. Principes généraux 180
II . Vivres et approvisionnements divers 181
Les ravitaillements pendant la première période. 181
Les ravitaillements en Woëvre en mars-avril 1915 185
La situation en 1916. 188
Pendant les opérations de Verdun 190
L'offensive de l'Aisne en 1917 194
La bataille de France en 1918. 199
Conclusion 201
III. Munitions 202
IV. Conclusions 206

CHAPITRE III

Évacuations sanitaires

I. Les débuts de la guerre 208
L'organisation 208
Trains sanitaires 210
Les évacuations du 20 août au 12 septembre 1914 210
II. De septembre 1914 a avril 1916 212
Évacuations quotidiennes 213
Trains sanitaires au début de 1915 214
Les opérations en Woëvre d'avril 1915. 216
L'offensive de Champagne de septembre 1915 226
Observations générales. 230
Les opérations de Verdun 235
Les trains sanitaires en 1916 236
III. L'offensive de l'Aisne en avril 1917. 239
L'instruction de 1916 sur les évacuations 239
La préparation 249
La situation au moment de l'attaque. 258
L'exécution. 261
Observations 266
IV. Les opérations de 1918. 271
V. Conclusion 274
Les organisations successives des évacuations intensives . 274
L'importance des évacuations. 280
Évacuations quotidiennes 280
Les trains sanitaires 281
Schéma de l'organisation 282

LIVRE III

TRANSPORTS DE TROUPES

CHAPITRE I

Transports pour la manœuvre

Pages

I. Considérations générales 287

II. Les premiers transports en cours d'opérations 291

III. Les transports de troupes pour la bataille de la Marne 296

IV. La course a la mer. 308

V. En 1915 312
Avant l'offensive de septembre 312
L'offensive de septembre en Champagne 314

VI. Quelques réflexions sur les transports en cours d'opérations au début de 1916 316
Quelques principes 319
Cas particuliers des transports par alerte 323

VII. Verdun et la Somme 324

VIII. L'offensive de 1917 327

IX. Après l'offensive de 1917 329
Transports en France. 329
Influence des encombrements. 330
Transports sur l'Italie 331
Projets divers. 335

X. La bataille de France en 1918. 336

XI. Démobilisation et déconcentration. 340
Démobilisation 340
Déconcentration. 342

XII. Conclusion 342

CHAPITRE II

Transports des permissionnaires

Les débuts 344
A partir de 1916. 347
Gares de triage 351
Conclusion 352

LIVRE IV

TRANSPORTS AMÉRICAINS

Pages

I. Le premier programme. 355
II. Aide apportée par les Américains 360
III. Installations américaines 364
Is-sur-Tille 364
Liffol-le-Grand 365
Villiers-le-Sec. 365
IV. Un an après la déclaration de guerre des États-Unis. . 366
V. Exploitation américaine 369
VI. Le concours américain 374
Personnel et traction. 374
Travaux. 378
VII. Démobilisation 379
VIII. Conclusion 379

LIVRE V

LES OPÉRATIONS DE GUERRE

CHAPITRE I

Les actions offensives

I. Observations générales 383
Les conditions d'une offensive de rupture 384
II. L'offensive de Champagne en septembre 1915 385
Les conditions de l'offensive. 385
La préparation 390
L'offensive 392
Conclusion 394
III. L'offensive de l'Aisne en avril 1917 395
Situation générale. 395
L'expérience de la Somme 396
Organisation générale des communications en vue d'une action offensive 397
Organisation nouvelle des états-majors d'armée et de groupe d'armées 400
Le plan d'attaque 402
Le terrain et les communications 405
Plan des communications 408
Équipement du front 412
Fonctionnement d'ensemble 413
L'attaque. 417
Conclusion 419
IV. L'exécution d'une offensive 420

CHAPITRE II

Les actions défensives

Pages

I. Verdun 425
La surprise 425
L'amélioration des moyens. 433
Conclusion 435

II. L'offensive des Allemands dans l'Aisne en mai 1918 . . 436
L'offensive ennemie 436
Le repli 439

III. La défensive 443

CHAPITRE III

La bataille

I. Les opérations de 1914. 445
Avant la bataille de la Marne 445
Les opérations de repli. 450
Les destructions 456
La marche en avant et la remise en état des lignes 458
La reprise de l'exploitation 461

II. La bataille de France 462
Les bases de la préparation. 462
Plan de renforcement 468
Les offensives allemandes 474
Les contre-offensives alliées. 478
La poursuite et l'armistice 482

III. Conclusion 485

LIVRE VI

LA VIE DU RÉSEAU

CHAPITRE I

Les diverses périodes de la guerre

D'août à décembre 1914. 489
La stabilisation de décembre 1914 à juillet 1915 494
L'hiver 1915-1916. 497
L'année de Verdun et la crise des transports 498
1917. 503
Le réseau de l'Est en mars 1918 505
Pendant la bataille de France 508

CHAPITRE II

Trafic militaire et service commercial

Pages

Les derniers mois de 1914, reprise du service commercial . . 513
En 1915 515
En 1916 516
En 1917 518
Pendant la bataille de France 519
Conclusion 522

CHAPITRE III

Les travaux militaires

I. Travaux de réparation après la bataille de la Marne . 524
II. De la bataille de la Marne a l'offensive d'avril 1917. . 528
III. La bataille de France 532
Travaux d'amélioration générale. 534
Les méthodes suivies 536
Main-d'œuvre et matériel. 540
De mars 1918 à l'armistice 541
IV. Conclusion 542

CHAPITRE IV

Les moyens d'action

Les voies ferrées et la liberté de circulation. 546
Les installations du réseau 548
Matériel roulant 549
Combustibles. 550
Personnel. 552

CHAPITRE V

La vie financière

I. Avant la guerre. 555
II. Les années de guerre 556
La guerre et les recettes de l'exploitation commerciale . . 558
Les recettes du trafic militaire 560
Les dépenses de l'exploitation 562
Dépenses de premier établissement, émissions d'obligations, charges du capital. 564
L'équilibre des exercices de 1914 à 1918 566
Les secours apportés par l'État. 566

Pages

III. Après la guerre. 569
Les recettes de l'exploitation 570
Les dépenses de l'exploitation. 571
Les dépenses de premier établissement et les charges du capital. 572
Le rétablissement de l'équilibre financier 573
Révision du traité Cotelle. 574
Deuxième majoration des tarifs 575
Le nouveau régime des chemins de fer 575
IV. Conclusion 577

CHAPITRE VI

L'organisation du service militaire des chemins de fer dans la zone des armées

L'autorité du ministre et les lois d'organisation 579
L'organisation supérieure aux armées 582
L'organisation militaire du réseau. 583

CHAPITRE VII

Après l'armistice

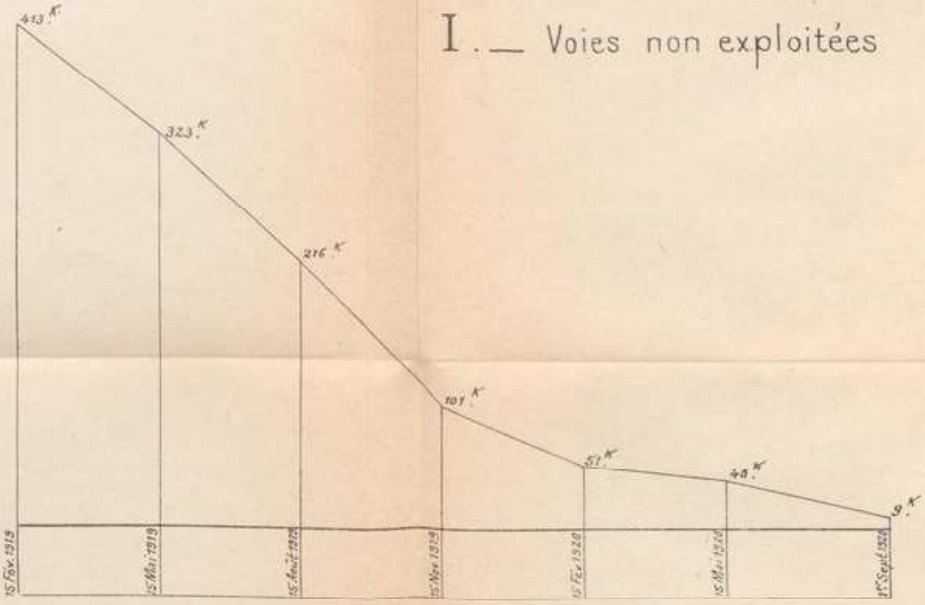
I. La remise en état 587
La situation 587
Programme de reconstitution 588
Les travaux 590
Les méthodes adoptées. 591
II. L'exploitation d'après-guerre. 594

CONCLUSION GÉNÉRALE 599

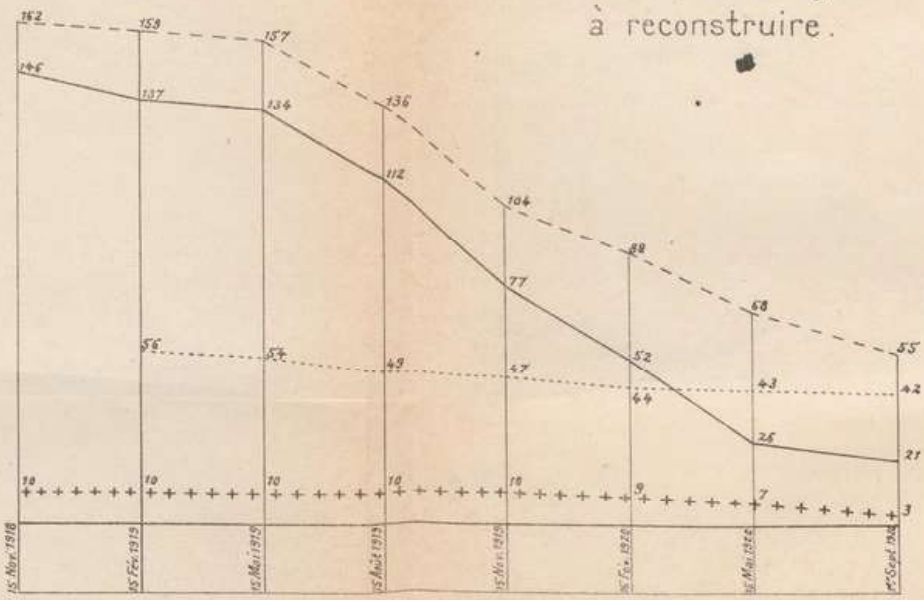
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
R F
IMPRIMÉS

Graphiques relatifs aux travaux de reconstitution.

I. — Voies non exploitées

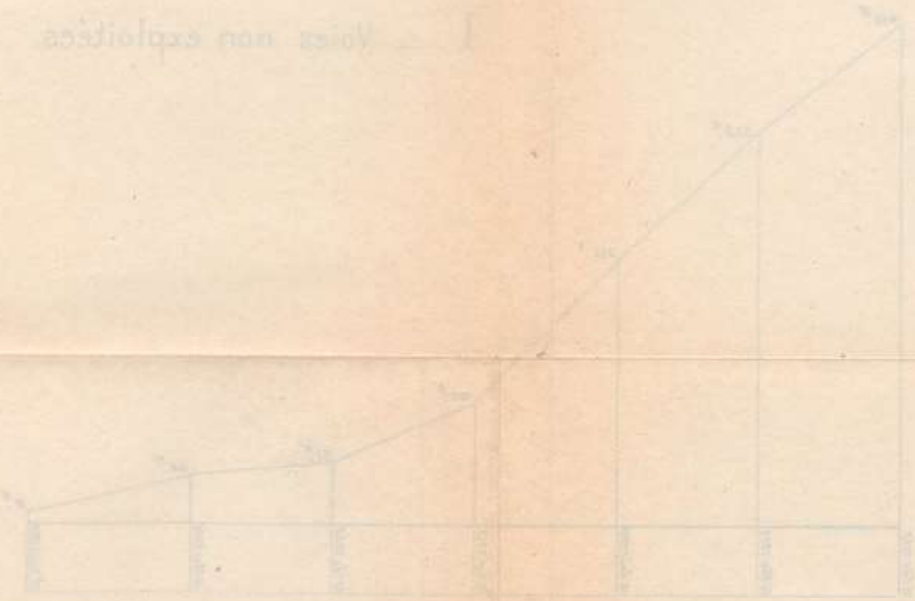


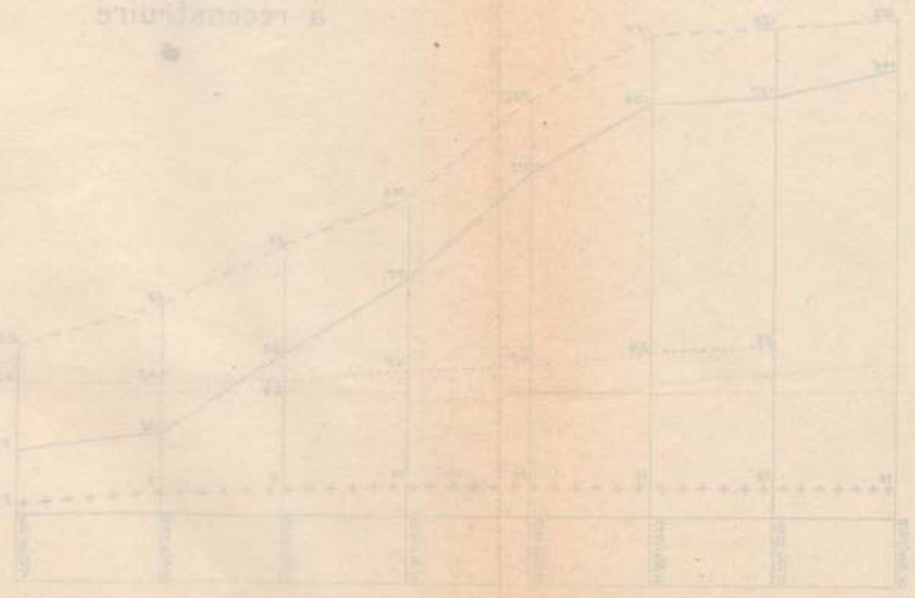
II. — Nombre d'ouvrages à reconstruire.



LÉGENDE.

——— P.I. en maçonnerie. – – – – P.I. à tabliers métalliques ..... P.S. +++++ Souterrains.





CARTES ET PLANS

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS

LIVRE I

Pages

ZONES DE DÉBARQUEMENT DES ARMÉES EN LIGNES DE TRANSPORT . . 22
SECTEURS ET COURANTS DE COUVERTURE. 26

LIVRE II

GARE RÉGULATRICE DE REIMS 100
— DE SAINT-DIZIER. 148
RÉGULATRICE DE MOUVEMENT DE FÈRE-EN-TARDENOIS 154
GARE RÉGULATRICE DE CONNANTRE 166
CARTE DU RÉSEAU DE L'EST POUR L'HISTOIRE DES GARES RÉGULATRICES ET DES RAVITAILLEMENTS 178
INSTALLATIONS DE CHATRES 200
PARC D'ARTILLERIE DE BRIENNE-LE-CHATEAU 204
CHANTIER A MUNITIONS DES HALIÈRES 206
CARTE POUR SERVIR A L'HISTOIRE DES ÉVACUATIONS SANITAIRES . . 272
GRAPHIQUE DU NOMBRE DE TRAINS SANITAIRES FRANÇAIS CHARGÉS MIS EN MARCHE SUR LE RÉSEAU DE L'EST. 280

LIVRE III

CARTE DU RÉSEAU DE L'EST (transports pour la bataille de la Marne). 306
CARTE DES TRANSPORTS EN COURS D'OPÉRATIONS (TRAINS CHARGÉS) du 25 août au 24 novembre 1914 (Marne, Course à la mer, Yser) 310
— du 11 juillet au 29 octobre 1915 (offensive de Champagne). . 316
— du 21 février au 1er juin 1916 (premières opérations de Verdun). 324
— du 1er juin au 30 septembre 1916 (Somme et deuxièmes opérations de Verdun) 326
— du 6 décembre 1916 au 8 mai 1917 (offensive de l'Aisne). . . 328
— du 21 mars au 25 mai 1918 (offensives allemandes dans le Nord) 338
— du 26 mai au 30 juin 1918 (offensives allemandes sur l'Est) . 340
— du 1er juillet au 31 août 1918 (contre-offensives alliées). . . . 340
— du 1er septembre 1918 à l'armistice (poursuite) 340
GARE DE PERMISSIONNAIRES DE FAVRESSE. 352

LIVRE IV

Pages

Gare d'Is-sur-Tille en 1918 364
Dépôt de munitions américain de Villiers-le-Sec 366

LIVRE V

Carte des communications pour l'offensive de Champagne en septembre 1915 394
Carte des communications pour l'offensive de l'Aisne en avril 1917. 418
Zone d'action de la G. R. de Saint-Dizier pour les opérations de Verdun a partir de mai 1916 434
Carte des évacuations des lignes dans le mouvement de repli du 22 aout au 9 septembre 1914 454
Carte des ouvrages importants détruits en aout et septembre 1914 458
Carte des limites atteintes successivement pour l'exploitation a partir du 12 septembre 1914. 462
Carte des travaux d'équipement du front en 1917. 474
Carte des opérations de la bataille de France. 484

LIVRE VI

Graphique du nombre des trains militaires français 522
Graphique des kilomètres-trains 522
Carte des destructions en novembre 1918. 590
Graphique de reconstitution 594

ILLUSTRATIONS HORS TEXTE

Pont d'Isles-lès-Villenoy détruit (1914).
Pont de Chalifert détruit et pont provisoire, système Henry (1914).
Pont de Trilport détruit, pont provisoire système Mareille et reconstruction définitive (1914)
Pont détruit a Rethel sur l'Aisne (1918).
Pont détruit de Montcy (1918).
Plate-forme de la voie aux abords de Loivre (1918).
Pont de Revin en cours de reconstruction (1918).
Souterrain de Manre détruit (1918).
La station et le village de Saint-Souplet (1918).
Pont de Guignicourt détruit (1918).
Pont de Guignicourt reconstruit (1919).
Pont détruit près de Vouziers (1918).

IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT, NANCY-PARIS-STRASBOURG

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R F