

Auteur ou collectivité : Javary, M.

Auteur : Javary, M.

Titre : L'effort du Réseau du nord pendant et après la guerre : conférence faite à la Société industrielle du nord de la France à Lille le 16 janvier 1921

Adresse : Lille : Imprimerie L. Danel, 1921

Collation : 1 vol. (124 p.) : ill., cartes ; 25 cm

Cote : CNAM-BIB 8 Le 645

Sujet(s) : Chemins de fer -- France (nord) -- 1900-1945 ; Chemins de fer -- Utilisation militaire

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?8LE645>



L'EFFORT
DU
RÉSEAU DU NORD
Pendant et Après la Guerre

80 Le 645

L'EFFORT DU RÉSEAU DU NORD Pendant et Après la Guerre

CONFÉRENCE

faite à la Société Industrielle du Nord de la France
à Lille le 16 Janvier 1921

PAR

M. JAVARY,

INGÉNIEUR EN CHEF DE L'EXPLOITATION
DU CHEMIN DE FER DU NORD.



LILLE

IMPRIMERIE L. DANIEL

1921



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



La Société Industrielle du Nord de la France qui groupe huit cents membres, après avoir été spectatrice des efforts de la Compagnie du Nord pour réparer ses ruines, a fait à cette Compagnie le très grand honneur de reconnaître ses efforts en lui attribuant sa Grande Médaille d'Or de la fondation Kuhlmann.

A l'occasion de la remise solennelle de cette médaille, elle a demandé à l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation du Réseau de retracer, dans une conférence, ce qu'avait fait le Réseau du Nord pendant la Guerre, ce qu'il avait fait pour la reconstitution, après la guerre, et ce qu'il entend faire dans l'avenir.

Telle est l'origine de la Conférence dont voici le texte.

TABLE DES MATIÈRES

I. — LA GUERRE

LES DÉBUTS

La mobilisation.....	PAGE	15
L'enyahissement.....	»	16
Le rétablissement.....	»	18
La stabilisation.....	»	21

LES QUATRE ANS DE GUERRE

CE QU'A ÉTÉ LA TÂCHE À REMPLIR

La nature des transports.....	PAGE	32
L'intensité des transports.....	»	35
L'instabilité des transports.....	»	39

PAR QUELS MOYENS LA TÂCHE A ÉTÉ REMPLIE

L'extension des moyens matériels.....	PAGE	54
L'effort du Personnel.....	»	65

II. — L'ARMISTICE

L'ART DE DÉTRUIRE

LE RÉSEAU DANS LE COMA.....	PAGE	75
-----------------------------	------	----

LE PREMIER RAPPEL À LA VIE DU RÉSEAU.....	PAGE	86
--	------	----

LES DÉBUTS DE LA CONVALESCENCE

LE RÉTABLISSEMENT DES LIGNES.....	PAGE	96
LE RÉTABLISSEMENT DU PERSONNEL.....	»	104

III. — LA PAIX

LA RECONSTRUCTION DU RÉSEAU.....	PAGE	115
----------------------------------	------	-----

L'AVENIR

LE SOUFFLE DE LA VICTOIRE.....	PAGE	123
--------------------------------	------	-----

TABLE

DES

FIGURES ET PHOTOGRAPHIES

	PAGES
Fig. 1. — Carte du Réseau du Nord au début de Septembre 1914	17
» 2. — Carte du Réseau du Nord résumant les mouvements des trains militaires pendant la bataille dite de " la Course à la Mer ".	20
» 3. — Pont sur l'Oise, à Laversine, après sa destruction.....	22
» 4. — Déviation de St-Maximin. — Plan général.....	23
» 5. — Déviation de St-Maximin. — Vue panoramique.....	23
» 6. — Déviation de St-Maximin.— Premier train passant sur l'estacade en charpente.....	24
» 7. — Déviation de St-Maximin.— Péniche passant sous la travée levante de l'estacade en charpente.....	25
» 8. — Pont de Laversine reconstruit.....	25
» 9. — Pont de Verberie reconstruit.....	26
» 10. — Viaduc de Poix.— Après sa destruction partielle.....	26
» 11. — Viaduc de Poix. — 6 ^e arche remise sur cintre et présentant une fissure.....	27
» 12. — Viaduc de Poix. — Pile déversée, en cours de sciage pour son rétablissement dans la position verticale.....	28
» 13. — Viaduc de Poix. — Pile après son rétablissement vertical.....	29
» 14. — Viaduc de Poix. — Ensemble des arches remises sur cintres...	30
» 15. — Viaduc de Poix. — Ouvrage rétabli définitivement.....	30
» 16. — Gare régulatrice de Romescamps. — Plan général.....	34
» 17. — Graphique mensuel des transports pendant l'année 1913 et les années 1917 à 1920.....	36
» 18. — Graphique journalier des transports pendant l'année 1917 ...	37
» 19. — Graphique journalier des transports pendant l'année 1918....	38

	PAGES
Fig. 20. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 21 Mars 1918.....	40
» 21. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 28 Mars 1918.....	41
» 22. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 4 Avril 1918.....	42
» 23. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 11 Avril 1918.....	43
» 24. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 18 Avril 1918.....	44
» 25. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 25 Avril 1918.....	45
» 26. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 2 Mai 1918.....	46
» 27. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 9 Mai 1918.....	47
» 28. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 16 Mai 1918.....	48
» 29. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 23 Mai 1918.....	49
» 30. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 30 Mai 1918.....	50
» 31. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 5 Juin 1918.....	51
» 32. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 13 Juin 1918.....	52
» 33. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 20 Juin 1918.....	53
» 34. — Doublement de la ligne de St-Omer-en-Chaussée à St-Roch. — Chantier près de Crèvecœur-le-Grand.....	55
» 35. — Doublement de la ligne de Frévent à St-Pol. — Annamites au travail dans une tranchée au Nord de Frévent.....	56
» 36. — Doublement de la ligne de Canaples à Doullens. — Pont en charpente au-dessus du chemin de Fieffes.....	57
» 37. — Raccordement de Frévent. — Pont sur le chemin de grande communication N° 53.....	57
» 38. — Raccordement de St-Pol. — Pont sur le chemin de grande communication N° 85.....	58
» 39. — Raccordement de la Hotoie. — Origine côté Montières.....	59

	PAGES
Fig. 40. — Ligne de Feuquières-Broquiers à Ponthoile. — Tracé général..	60
» 41. — Carte du réseau du Nord indiquant les travaux réalisés pendant la guerre par les Armées Française et Anglaise.....	64
» 42. — Ateliers de St-Etienne-du-Rouvray. — Hall des machines-outils.	69
» 43. — Ateliers de St-Etienne-du-Rouvray. — Hall de la chaudronnerie.	70
» 44. — Ateliers de St-Etienne-du-Rouvray. — Hall du montage.....	70
» 45. — Cité de St-Etienne-du-Rouvray. — Vue d'ensemble.....	71
» 46. — Cité de St-Etienne-du-Rouvray. — École.....	73
» 47. — Cité de St-Etienne-du-Rouvray. — Camp de prisonniers allemands.....	73
» 48. — Carte du réseau du Nord indiquant les zones de destruction chaotique et systématique.....	76
» 49. — Pont de Missy. — Locomotives allemandes dans l'Aisne.....	77
» 50. — Gare de Lens après destruction. — Panorama.....	78
» 51. — Gare de Montdidier après destruction. — Panorama.....	78
» 52. — Gare de Noyon après destruction. — Panorama.....	79
» 53. — Gare de Laon après destruction. — Panorama.....	79
» 54. — Gare de Chauny après destruction. — Panorama.....	80
» 55. — Bâtiment des voyageurs de Chauny, tel qu'il a été retrouvé...	80
» 56. — Bâtiment principal de Tergnier, après le départ de l'ennemi ...	81
» 57. — Ateliers de Tergnier, après le départ de l'ennemi.....	81
» 58. — Intérieur du bâtiment principal de Valenciennes, après destruction.....	82
» 59. — Hall métallique de la gare de Valenciennes, après destruction..	83
» 60. — Tranchée sur la ligne d'Arras à Lens, après le départ de l'ennemi	83
» 61. — Alimentation d'eau de Valenciennes, après destruction.....	84
» 62. — Charrue allemande à détruire les voies.....	85
» 63. — Brèche du viaduc de St-Benin après sa destruction, avec le fantôme du viaduc.....	87
» 64. — Détonateur automatique allemand pour mine à retardement...	91
» 65. — Pont de Villeneuve, sur l'Aisne, au Nord de Soissons.— Ouvrage provisoire.....	94
» 66. — Pont de Villeneuve, sur l'Aisne, au Nord de Soissons, reconstruit.	95
» 67. — Brèche du pont d'Athies, sur la Scarpe (ligne d'Arras à Lens)...	97

	PAGES
Fig. 68. — Pont d'Athies, sur la Scarpe, reconstruit.....	97
» 69. — Brèche du viaduc de St-Benin, sur la Selle, près du Cateau (ligne de Paris à Bruxelles et à Liège).....	98
» 70. — Viaduc de St-Benin, reconstruit.....	99
» 71. — Viaduc de Blangy, sur l'Oise, détruit (ligne de Lille à Valenciennes et à Hirson).....	99
» 72. — Viaduc de Blangy, sur l'Oise, reconstruit.....	100
» 73. — Viaduc d'Ohis, sur l'Oise, détruit (Ligne de Douai-Cambrai- Hirson).....	101
» 74. — Viaduc d'Ohis, sur l'Oise, reconstruit.....	101
» 75. — Tunnel de Vauxaillon (ligne de Paris à Laon et Hirson). — Tête sud après l'explosion.....	102
» 76. — Tunnel de Vauxaillon. — Tête nord après l'explosion.....	103
» 77. — Type de maisons en bois pour cités.....	105
» 78. — Type de maison en matériaux demi-durs pour cités.....	106
» 79. — Type de maison isolée en matériaux durs pour cités.....	106
» 80. — Type de maison double pour cités.....	107
» 81. — Type de maison quadruple pour cités.....	107
» 82. — Cité de Tergnier. — Vue générale.....	108
» 83. — Cité de Tergnier. — Plan général.....	109
» 84. — Cité de Tergnier. — École ménagère.....	110
» 85. — Cité de Tergnier. — Place de la Concorde.....	110
» 86. — Cité de Béthune. — Plan général.....	111
» 87. — Cité de Béthune. — Place des Sports.....	112
» 88. — Environs de Lille. — Gares de la Délivrance future et de Fives actuelle.....	118
» 89. — Lille et ses accès. — Nouvelles gares et acheminement des courants y accédant.....	119
» 90. — La Ville de Lille et le projet de gare de passage.....	120
» 91. — Gare de Laon avant la guerre et projet d'avenir.....	121
» 92. — Gare de Valenciennes avant la guerre et projet d'avenir.....	122

L'EFFORT DU RÉSEAU DU NORD

Pendant et Après la Guerre

MESDAMES, MESSIEURS,

Les vieux Grogards de l'Empereur NAPOLÉON 1^{er} disaient que, pour avoir la Légion d'Honneur, il fallait « mourir trois fois ».

Je crois que, pour mériter l'honneur que nous fait la Société Industrielle du Nord de la France, en conférant à la Compagnie du Nord sa Grande Médaille d'Or, il faut bien avoir regardé la mort en face, en tant que Réseau du Nord, mais il faut l'avoir vaincue et être bien vivant pour réaliser dans l'avenir ce que nos pairs, les Industriels et les Commerçants de la région du Nord, attendent légitimement de nous.

Ce programme, l'avons-nous rempli dans un passé récent dont nous sommes encore tout meurtris ? Le remplissons-nous aujourd'hui et pouvons-nous légitimement espérer le remplir dans le prochain avenir ? C'est ce que je vous demande la permission d'examiner devant vous, en retraçant ce que le Réseau du Nord a fait pendant la guerre, ce qu'il a fait depuis l'Armistice et ce qu'il désire faire encore.

Je ferai cet examen en toute simplicité, ne fût-ce que pour faire ressortir, comme il convient, la dette de reconnaissance que la Compagnie du Nord contracte envers la Société Industrielle du Nord de la France en recevant d'elle la marque d'estime qu'elle lui confère.

I. — LA GUERRE

LES DÉBUTS

LA MOBILISATION

Le premier acte de la guerre, au regard du Chemin de fer, a été la réquisition du Réseau par l'Autorité militaire, conformément à la Loi du 5 Juillet 1877 et, comme conséquence, son passage direct sous les ordres de l'Autorité militaire, par l'intermédiaire d'une Commission du Réseau composée d'un Commissaire militaire, M. DUMONT, Officier supérieur du Service des Chemins de fer, alors Chef d'escadrons puis Lieutenant-Colonel, puis Colonel et d'un Commissaire technique, M. Albert SARTIAUX, alors Ingénieur en Chef de l'Exploitation.

Cette Commission de Réseau a inauguré son rôle, suivant le plan de mobilisation prévu jusque dans ses moindres détails, par le chargement et la mise en route, dans l'espace de quelques heures, de 92 trains transportant à la frontière de l'Est les troupes de l'armée active dites de couverture. Est venu ensuite le rassemblement des hommes mobilisés et le transport des unités qu'ils constituaient aux points désignés par l'Etat-Major de l'Armée. Tout cela a représenté, pour le Nord seul, un total de 6.519 trains à mettre en marche, dans le sens de la charge, c'est-à-dire sans tenir compte du retour à vide, et à conduire par ses machines jusqu'aux points extrêmes de débarquement sur le Réseau de l'Est ; et cela a marché

comme une bonne horloge bien huilée, sans un accroc, sans un retard.

Le succès en revient à la préparation minutieuse faite en collaboration avec l'Etat-Major de l'Armée et qui a porté ses fruits sur tous les Réseaux.

Tout au plus puis-je ajouter que, si nous n'étions pas appelés à jouer un rôle comparable à celui qu'a joué le Réseau de l'Est, nous avons eu pourtant une tâche spéciale à remplir sous forme de transport de l'Armée Anglaise, des ports de BOULOGNE, du HAVRE et ROUEN, dans lesquels elle a débarqué, aux points de concentration qui lui étaient assignés. Ce transport n'a pas représenté moins de 420 trains, non compris dans ceux que j'ai cités plus haut.

L'ENVAHISSEMENT.

La guerre s'engrenait donc pour nous selon les règles prévues pour ce jeu sauvage.

Mais ces règles ont été promptement transgressées quand, après la bataille de CHARLEROI, nous avons dû, dès la seconde quinzaine d'Août, subir la vague de l'invasion par l'armée du Général von Kluck, vague extraordinaire, inattendue quant à son itinéraire, quant à son caractère foudroyant, quant à ses moyens. — Personne n'avait imaginé une invasion qui n'aurait aucunement recours au chemin de fer ; l'Autorité militaire a accumulé bien inutilement une série de destructions des voies ferrées du Nord sur lesquelles j'aurai à revenir tout-à-l'heure, pendant qu'elle laissait intacts les ponts sur les routes. — De notre côté, nous improvisons l'évacuation des populations, en amenant sur PARIS en dix jours plus d'un million et demi d'habitants des régions du Nord, et nous improvisons l'évacuation

de nos propres lignes en laissant aux mains de l'ennemi le moins de personnel possible, le moins de matériel possible, *surtout* le moins de locomotives possible. En fait, nous avons réussi à n'en laisser que 74, toutes machines en réparation dont les roues avaient été envoyées dans les ateliers spéciaux ; et pourtant nous avons compris dans notre évacuation, en sus de nos propres machines, 658 machines Etat-Belge, 175 machines Nord-Belge et je ne sais combien de machines appartenant aux chemins de fer d'intérêt local, ou aux charbonnages ou aux grandes usines, toutes ressources qui, ultérieurement, ont grandement fait défaut à l'ennemi, en même temps qu'elles nous ont rendu d'importants services.

Nous ne nous en sommes pas moins trouvés au début de Septembre en présence du réseau que voici (Fig. 1):

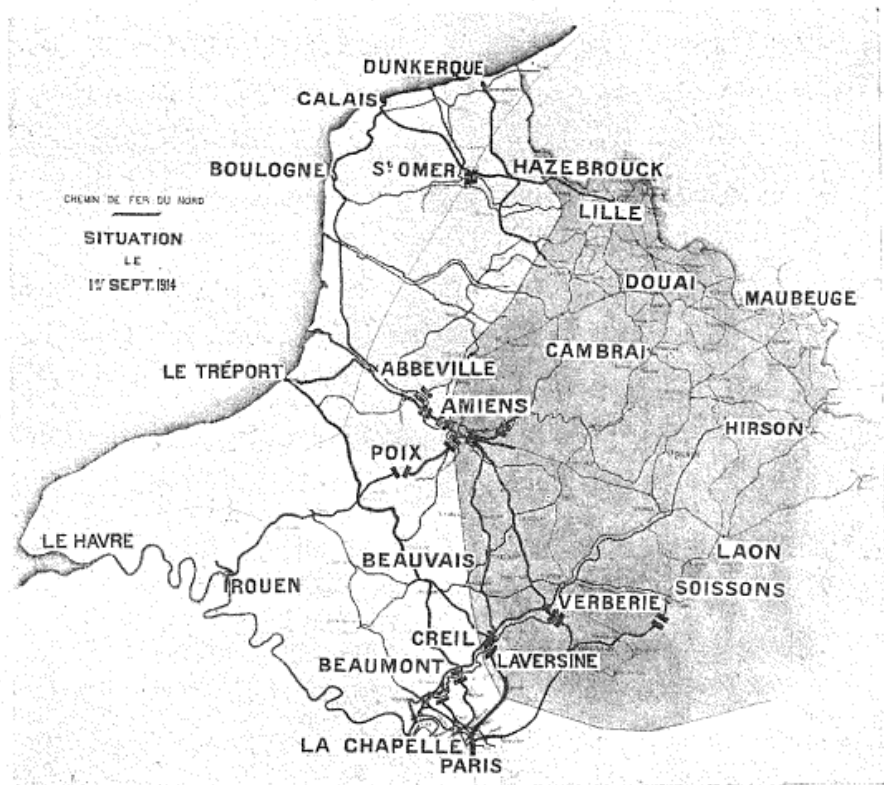


Fig. 1. — Carte du Réseau du Nord au début de Septembre 1914.

Pratiquement, ce réseau était réduit à 1.500 kilomètres au lieu de 3.840, et, chose plus grave encore, tout ce qui restait de ce Réseau au nord d'ABBEVILLE ne communique plus avec la France que par la ligne du Littoral. L'holocauste d'AMIENS est consommé ; l'ennemi occupe la ville depuis le 31 Août 1914. Dans les trois jours qui ont précédé, l'Armée Française a fait autour d'AMIENS, sauf sur la ligne de CREIL, une ceinture de ponts coupés : ponts de LAMOTTE et de VECQUEMONT, entre LONGUEAU et CORBIE ; ponts de PICQUIGNY sur la Somme, entre ST-ROCH et LONG-PRÉ ; viaduc de POIX, entre ST-ROCH et ABANCOURT, pour ne citer que les principaux. Pour gagner la communication précaire avec la région du réseau au nord d'ABBEVILLE, il ne nous reste plus que l'itinéraire viâ ABANCOURT-EU-ABBEVILLE, tout entier à voie unique et à fortes rampes. Au sud d'AMIENS, des destructions encore plus considérables ont été faites pour couvrir PARIS : les trois ponts sur l'OISE, celui de BEAUMONT, sur la ligne de PARIS à BEAUVAIS, celui de LAVERSINE, sur la ligne de PARIS à CREIL, celui de VERBERIE, sur la ligne de PARIS à MONTDIDIER par ORMOY, sont tous les trois détruits. Pour rejoindre l'itinéraire de fortune vers le Nord dont je viens de vous parler, nous ne disposons plus que d'un pont sur l'Oise, celui d'AUVERS, et il nous faut passer par EPLUCHES, BEAUMONT, BEAUVAIS, ABANCOURT, EU, ABBEVILLE ; voilà la situation dans les tout premiers jours de Septembre.

LE RÉTABLISSEMENT.

Vint alors le Miracle de la MARNE.

Réduits comme nous l'étions, nous n'avons concouru que subsidiairement à la préparation de ce Miracle.

Après le recul allemand qui l'a suivi, nous avons simplement réoccupé, c'est-à-dire regarni en personnel et en outillage, un certain nombre de sections de lignes, rétabli une exploitation de fortune et remis en état sommaire quelques ponts mal détruits, notamment les ponts autour d'AMIENS.

Barré sur PARIS, le flot allemand reflue en arrière. Quelque méprisable que parût à l'Empereur Guillaume la « petite Armée Anglaise » il a tout de même fallu la refouler depuis la région d'AULNOYE-LE CATEAU, et les Anglais se préparent pour une réaction violente. L'armée allemande veut au moins tâcher de les priver du rivage de la Mer du Nord et même de la Manche; de là, d'une part, le commencement de l'envahissement de la Belgique vers ANVERS et, en même temps, l'essai de débordement vers la mer du front français, face au Nord.

A cet essai de débordement, l'Etat-Major de l'Armée Française oppose un premier afflux de troupes. Nous commençons à recevoir les premiers transports massifs qui, arrivant du front de l'Est, font le tour de PARIS par le Sud et débarquent en arrière de nos coupures. Le commandement allemand essaye de nous déborder plus au Nord; le nôtre élève à la hâte un second barrage; et ainsi de suite, les courants de transports de troupes se succèdent sur la ligne du littoral, par paquets de 100 trains en moyenne, sans interruption, avec zones de débarquement remontant graduellement jusque dans les Flandres.

Voici une carte schématique (fig. 2) résumant comment les commandements français et anglais ont garni, à dose massive, le front qui s'improvise jusqu'à la Mer du Nord où il se heurte, à l'embouchure de l'YSER, au flot allemand qui a pris ANVERS et envahi la BELGIQUE le long des côtes de la Mer du Nord.

Permettez-moi de vous arrêter un instant sur cette carte qui résume ce qu'a été, du 15 Septembre au 10 Novembre 1914.,

par des explosions maladroites et dont nous avons enrobé en hâte les blessures dans des masses de béton, ou encore sur des tabliers métalliques voilés par l'explosion incomplète d'une de leurs culées, que nous n'avons pas eu le temps de redresser et sur lesquels la voie a été rétablie horizontalement par des traverses empilées sur le tablier voilé, de manière à en rattraper le gauchissement. Et, pendant cette période de transports intensifs des troupes vers le Nord, nous assurons avec une intensité égale l'évacuation des débris de la région du Nord en bordure du premier flot allemand et l'évacuation de toute la région Ouest de la BELGIQUE.

Combien de centaines de milliers de fugitifs avons-nous écoulés ainsi? Je ne saurais le dire, mais nous avons fait passer dans cette période 1.277 locomotives belges, 5.320 wagons belges : tout cela toujours sur cette ligne du littoral et sur le fameux pont tournant d'ABBEVILLE.

LA STABILISATION

A cette époque, la bataille de l'YSER s'allume. Il faut assurer tout le service de l'arrière des armées en bataille; d'autre part, les troupes coloniales anglaises commencent à arriver. Ce sont : les divisions indiennes qui viennent de MARSEILLE, les divisions canadiennes qui viennent du HAVRE; tout cela va affluer vers le Nord. Il faut en hâte suppléer à la coupure de la ligne d'AMIENS-ROUEN, à la coupure de la grande artère de PARIS-AMIENS à CREIL, à celle de la ligne de PARIS-BEAUVAIS à BEAUMONT; pendant que la bataille de l'YSER bat son plein, nous devons entreprendre les premiers travaux qui nous ont paru alors énormes pour des travaux de guerre et qui consistent à remettre en état le viaduc de POIX, à suppléer au pont de LAVERSINE par une déviation de 3.850 mètres de longueur,

comportant 32.000 mètres cubes de terrassements et un pont en charpente sur l'OISE, à remplacer momentanément le pont de VERBERIE par une charpente provisoire, etc...

Nous allons vous présenter quelques photographies qui donneront une idée de ce genre d'ouvrages, dont nous avons eu plus tard à faire un si grand usage.

A LAVERSINE, au sud de CREIL, nous sommes privés d'un pont comportant un tablier métallique de 100 mètres d'ouverture avec trois travées de 33 et 34 mètres chacune et situé à une hauteur relativement grande au-dessus de l'OISE. Voici ce qu'il en reste (fig. 3) :

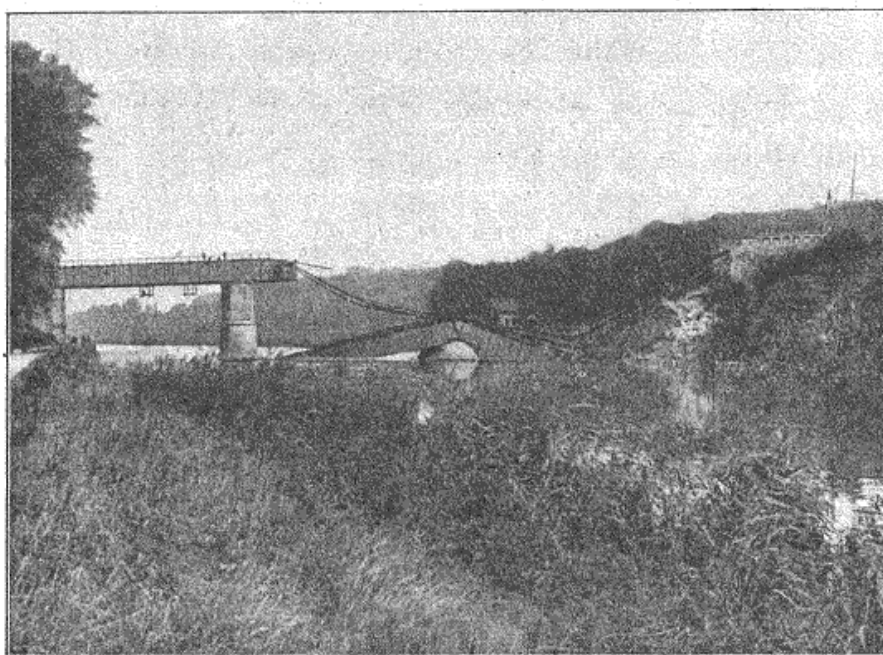


Fig. 3. — Pont sur l'Oise, à Laversine, après sa destruction (1).

Rien à faire pour le réparer sur place : ce sera trop long. Nous entreprenons une déviation, dite de SAINT-MAXIMIN, dont voici le plan général (fig. 4) :

(1) Cliché exécuté par le Service photographique de la Compagnie du Nord (S. Ph. N.)

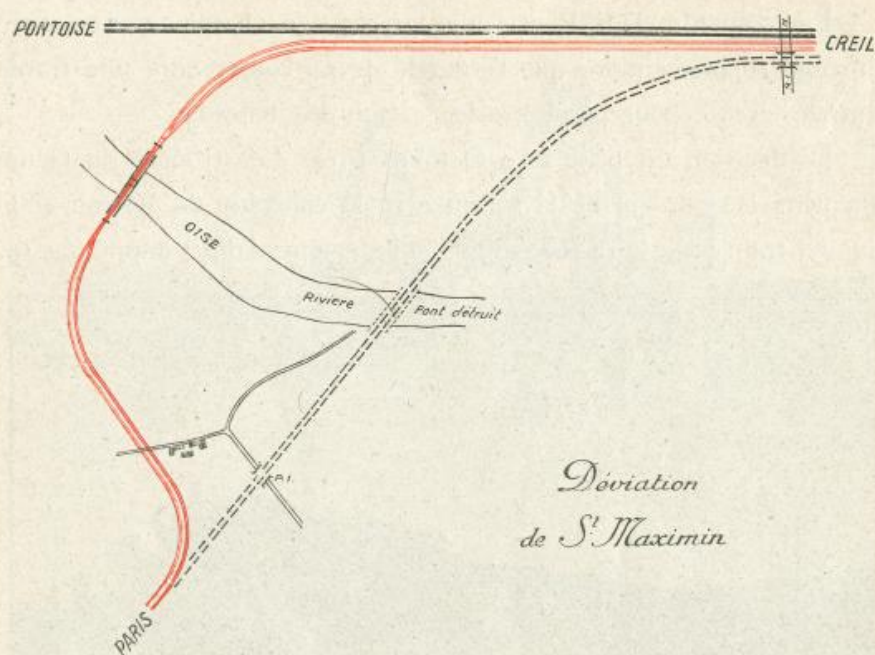
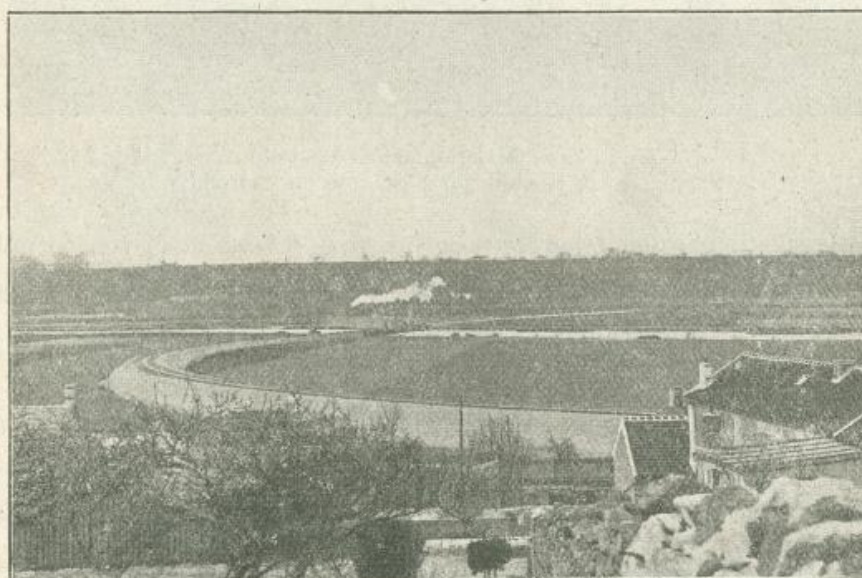


Fig. 4. — Déviation de St-Maximin. — Plan général.

et une vue panoramique donnant idée de son ampleur (fig. 5) :



Gliché S. Ph. N.

Fig. 5. — Déviation de St-Maximin. — Vue Panoramique.

Elle franchira l'OISE par une estacade en charpente avec cette difficulté supplémentaire que l'estacade devra comprendre une travée centrale levante pour permettre le passage des bateaux.

La décision est prise le 9 Octobre 1914. Les troupes du Génie attaquent le jour même le travail avec le concours du Réseau et le premier train passe le 12 Novembre, 35 jours après l'ordre donné (fig. 6).

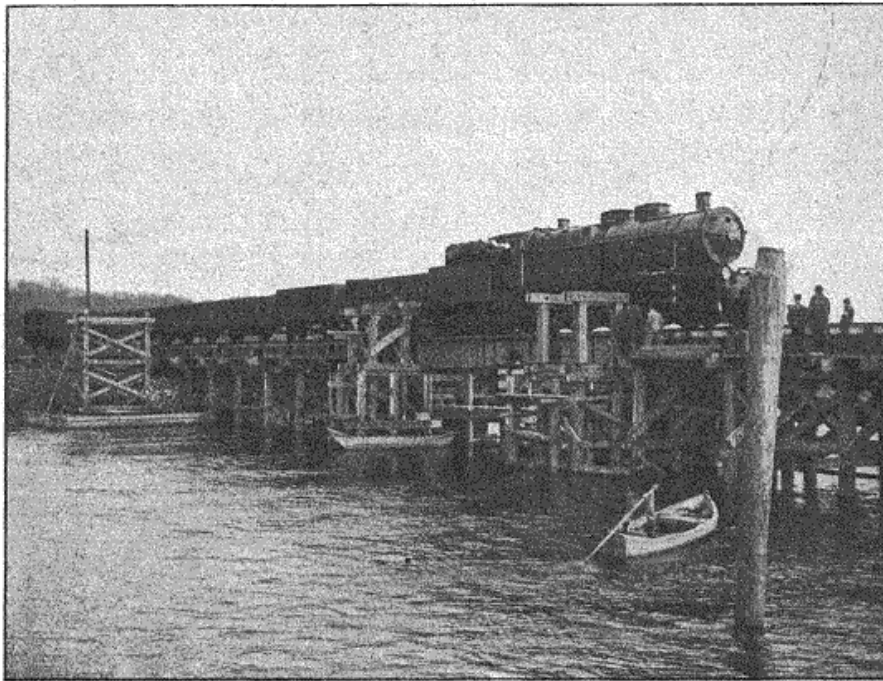


Fig. 6. — Déviation de St-Maximin. Cliché S. Ph. N.
Premier train passant sur l'estacade en charpente.

Le plus remarquable dans cette déviation, c'est l'estacade en charpente sur l'OISE entièrement construite par le 5^e Régiment du Génie avec la travée levante dont j'ai parlé tout à l'heure et dont voici une photographie dans la position levée, avec une péniche passant dessous (fig. 7).

Au pont voisin, sur l'OISE, à VERBERIE, solution tout-à-fait analogue. Là aussi, estacade en charpente avec travée levante. Dans ces deux cas d'ailleurs, à LAVERSINE comme à VERBERIE, nous entreprenons immédiatement l'ouvrage définitif, car les déviations sont une sujétion grave pour l'exploitation intensive, ne fût-ce que du fait de la voie unique sur l'estacade.

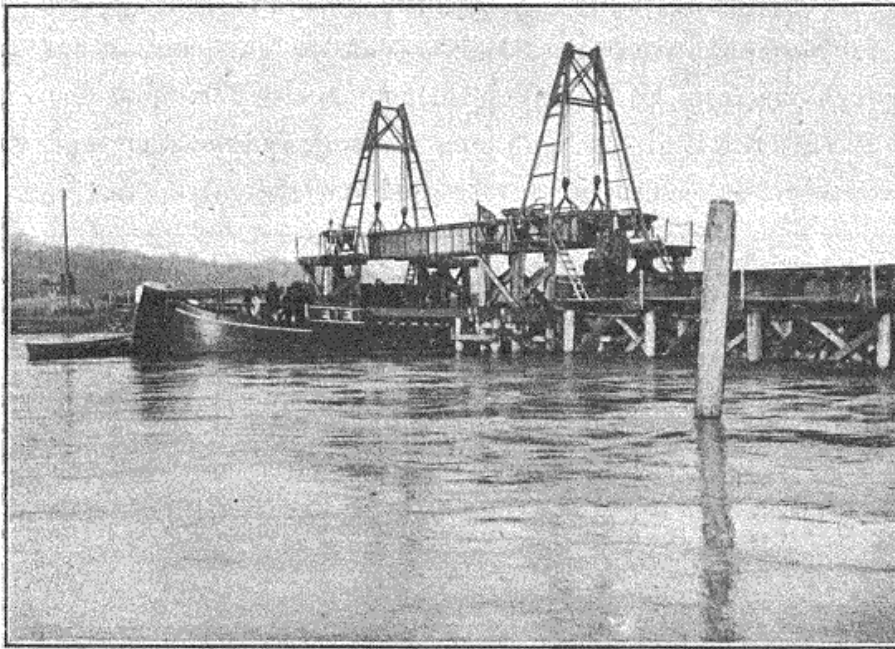


Fig. 7. — Déviation de St-Maximin. Cliché S. Ph. N.
Péniche passant sous la travée levante de l'estacade en charpente.

A LAVERSINE, nous rétablissons le pont définitif en gros béton
le 31 Mai 1915. Le voici (fig. 8) :

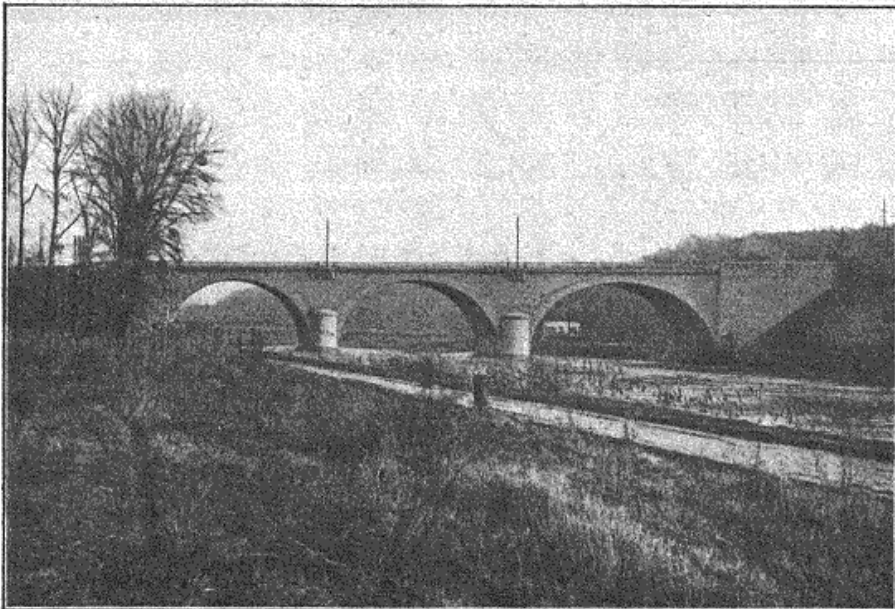


Fig. 8. — Pont de Laversine reconstruit. Cliché S. Ph. N.

A VERBERIE, où le rétablissement provisoire avait été terminé le 12 Novembre 1914, nous profitons de ce que nous avons en approvisionnement les éléments d'un pont destiné à la ligne nouvelle de RIVECOURT à AULNAY pour construire ce nouveau pont qui a été achevé le 22 Octobre 1915 et que voici (fig. 9) :

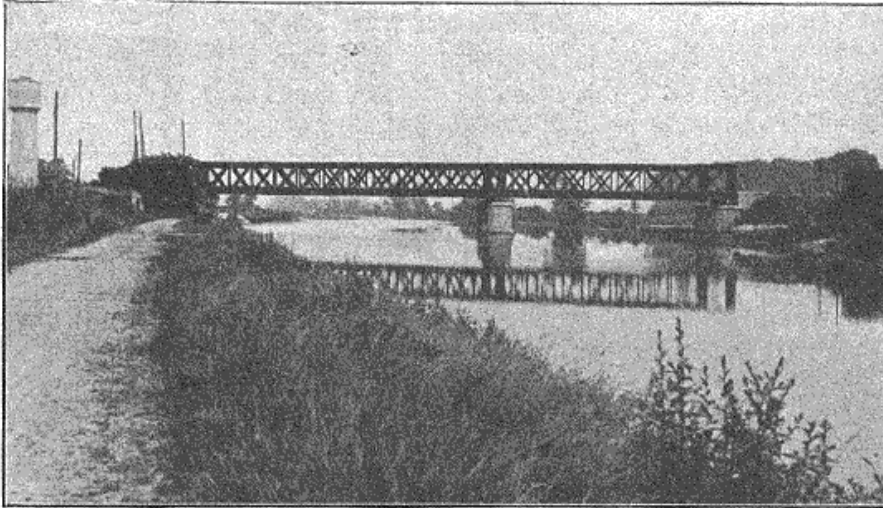


Fig. 9. — Pont de Verberie reconstruit.

Cliché S. Ph. N.

Au viaduc de POIX, qui coupe la ligne d'AMIENS-ROUEN, voici la situation initiale après destruction (fig. 10) :

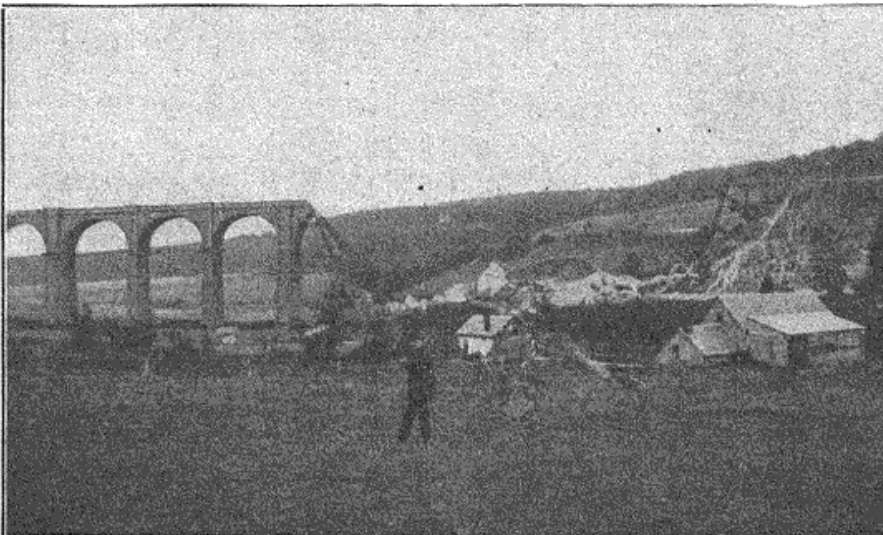


Fig. 10. — Viaduc de Poix. — Après sa destruction partielle.

Ici le mal est plus grave qu'à LAVERSINE et à VERBERIE, parce qu'il n'y a pas de déviation possible. Il ne subsiste que 6³ arches sur 12. Encore la 6^e arche doit-elle être démolie : la pile sur laquelle elle s'appuie du côté de la brèche s'est fortement déversée et la voûte a des fissures qui atteignent jusqu'à 0^m,30 de largeur. La voici remise sur cintre : vous voyez la fissure (fig. 11) :

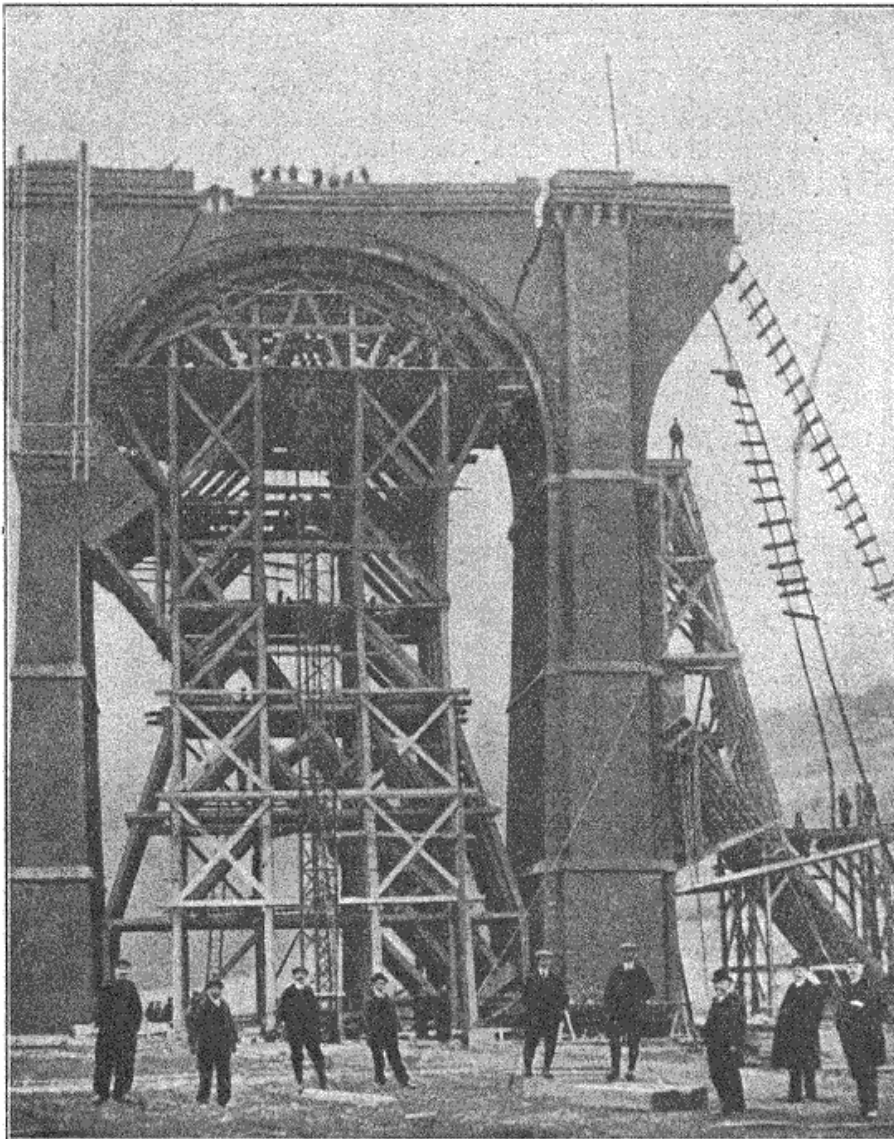


Fig. 11. — Viaduc de Poix.

Cliché S. Ph. N.

6^e arche remise sur cintre et présentant une fissure

C'est alors qu'un de nos Ingénieurs, M. Candelier, aujourd'hui Ingénieur en Chef adjoint du Service de la Voie et des Travaux, déjà l'auteur des reconstructions rapides que je viens de vous décrire, conçoit, entreprend et réalise le redressement sur place de cette pile. Le cintre, qui va soutenir la voûte cassée et permettre de la démolir, comporte une charpente qui contrebutte les voûtes intactes, en reportant leur poussée sur la fondation même de la pile déversée. Grâce à cette butée provisoire, l'arche cassée est démolie sans nouveau dommage. La pile déversée est isolée. On la scie en avant et en arrière, sur une épaisseur d'une brique environ (fig. 12),

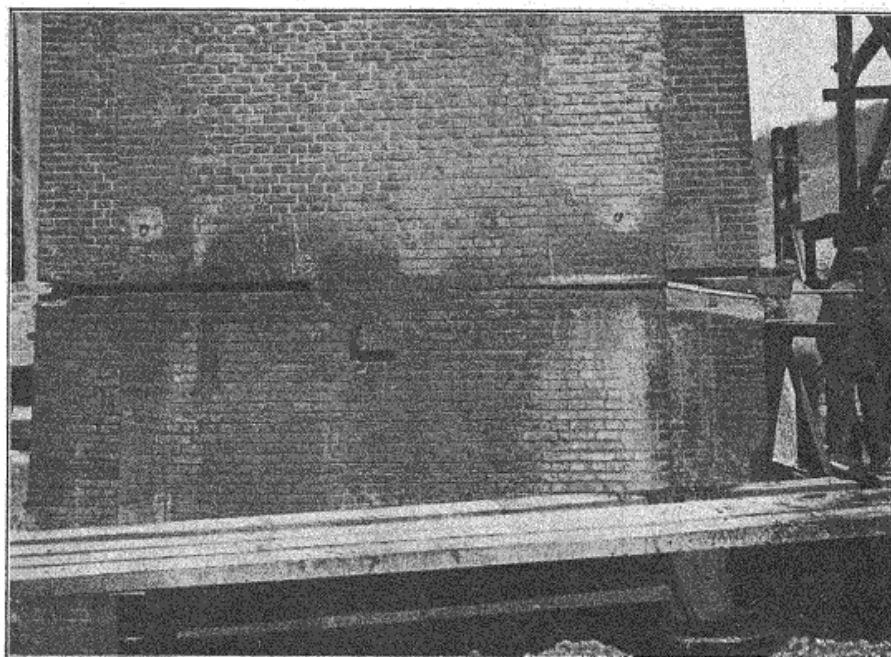
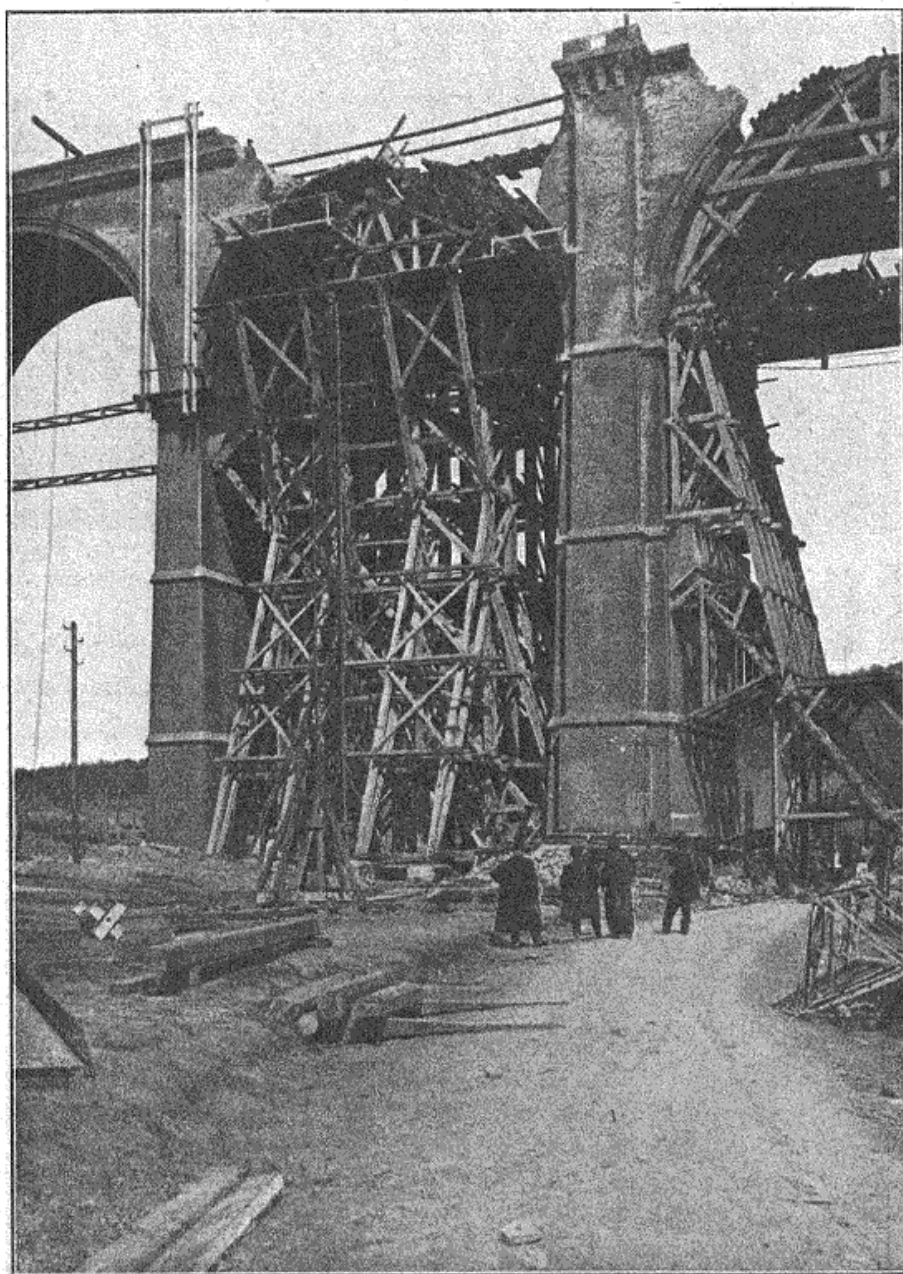


Fig. 12. — Viaduc de Poix. — Pile déversée en cours de sciage pour son rétablissement dans la position verticale. Cliché S. Ph. N.

en ne laissant intacte qu'une fraction de la maçonnerie vers le milieu de la pile. Le sciage se fait avec un fil d'acier et du sable mouillé, c'est-à-dire avec les engins courants que l'on emploie dans les carrières à pierres de taille. Puis, au moyen de vérins placés du côté de la pile où s'était fait le déversement, on la fait tourner sur la partie de maçonnerie

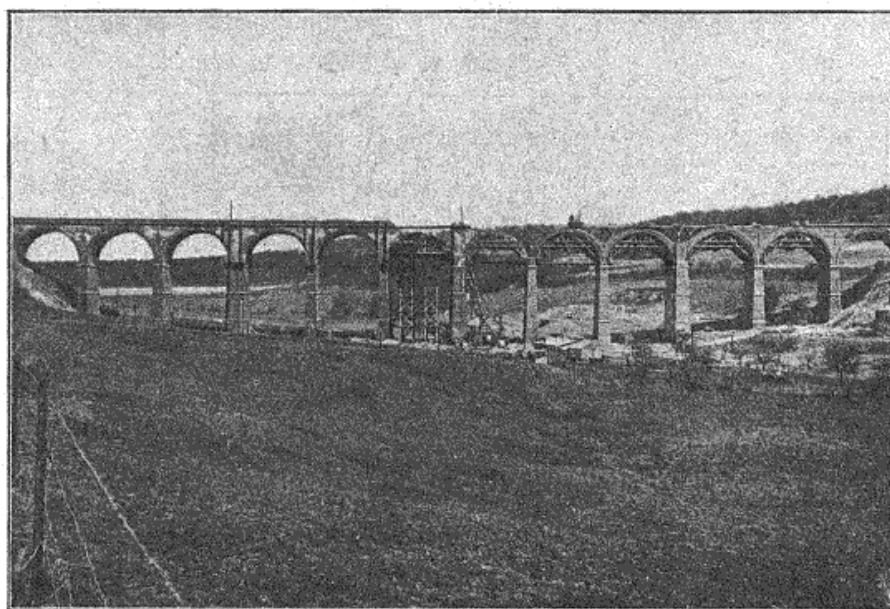
respectée, comme sur le couteau d'une balance ; une fois la pile ramenée verticale, on regarnit de béton les deux traits de scie et voilà la pile rétablie, telle qu'elle est aujourd'hui (fig. 13) :



Gliché S. Ph. N.

Fig. 13. — Viaduc de Poix. — Pile après son rétablissement vertical.

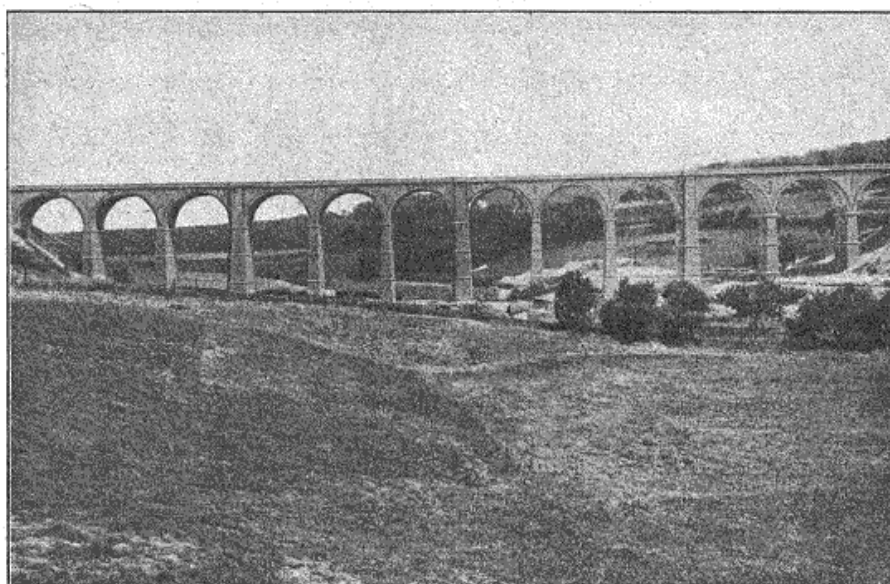
Pendant cette opération, les autres arches détruites ont été remises sur cintres (fig. 14),



Cliché S. Ph. N.

Fig. 14. — Viaduc de Poix. — Ensemble des arches remises sur cintres.

et. sur le tout, les arches sont coulées en béton derrière des murettes de tête en briques respectant l'homogénéité dans l'aspect



Cliché S. Ph. N.

Fig. 15. — Viaduc de Poix. — Ouvrage rétabli définitivement.

général de l'ouvrage, car, même dans les circonstances les plus critiques, la coquetterie ne perd pas ses droits en France et le souci de l'élégance est un signe de force morale. Et voici le résultat (fig. 15).

Ce travail a été accompli tout entier dans le délai de 221 jours (du 22 Novembre 1914 au 1^{er} Juin 1915).

Je passe sur toute une série de travaux de moindre importance aboutissant à la remise en état d'utilisation intensive de nos trois grandes artères de ROUEN à AMIENS, dont l'Armée Anglaise va faire un si grand usage, et de PARIS à AMIENS par CREIL et par MONTDIDIER sur lesquelles s'organise l'utilisation dont j'ai maintenant à vous parler.

LES QUATRE ANS DE GUERRE

CE QU'A ÉTÉ LA TÂCHE A REMPLIR

LA NATURE DES TRANSPORTS

Nous voilà donc, au début de 1915, en présence d'un front stabilisé dans ses grandes lignes.

Permettez-moi de vous exposer en quoi a consisté le service des transports derrière ce front.

L'Armée Française, d'une part, l'Armée Anglaise, d'autre part, ont en ligne un certain nombre de Corps d'Armée et d'autres en réserve en arrière. Chacun de ces Corps d'Armée est alimenté, en ce qui concerne la FRANCE, par une région de l'intérieur, en ce qui concerne l'ANGLETERRE, par un port.

De la région nourricière de FRANCE, les transports intéressant le Corps d'Armée : vivres, munitions, équipements, objets de consommation de toute nature, renforts, s'acheminent par un itinéraire déterminé d'avance et qu'on appelle une ligne de communication, mais cela seulement jusqu'à une gare régulatrice, car le Corps d'Armée est mobile et la région nourricière ne peut pas savoir où elle doit faire ses envois. Elle fait d'ailleurs ses envois en gros ; il faut un organe intermédiaire qui en fasse la répartition ; c'est le rôle de la gare régulatrice : celle-ci communique avec le Corps d'Armée qu'elle alimente par une autre ligne de communication,

aboutissant à un certain nombre de gares de ravitaillement, souvent par un épanouissement de lignes dans le voisinage du front.

En sens inverse, le Corps d'Armée combattant évacue de la même manière ses déchets, blessés, malades, armes avariées, douilles, etc... etc...

Cela, c'est la théorie : en fait, la pratique conduit à toute une série de complications. Les régions nourricières sont loin de fournir tout ce qui est nécessaire aux troupes dont elles sont l'origine. Des éléments de consommation prévus pendant la guerre, quelques-uns, comme les munitions par exemple, prennent une importance inattendue. D'autres éléments de consommation sont entièrement nouveaux, les rondins ou poteaux de mines, par exemple, pour faire les sapes, les abris, les tranchées, les cailloux pour réparer les routes détruites en permanence par les transports automobiles. Finalement, les régulatrices deviennent le point d'aboutissement d'une série de transports massifs en provenance des régions de France les plus appropriées pour les fournir. Elles servent même de magasins pour envoyer aux troupes ce dont elles ont besoin.

Et ces besoins eux-mêmes, ils passent en ampleur tout ce qu'on avait prévu. On nous avait enseigné, avant la guerre, que la rame quotidienne d'alimentation d'un Corps d'Armée de deux Divisions comporterait 26 wagons. L'expérience nous apprend à compter, pour une Division seule, en secteur calme, l'envoi d'un train $1/2$ par jour, à l'arrière un train et, en cas de combat, 2 trains $1/2$ à 3 trains.

Nous avons, comme régulatrices sur le réseau du Nord, pour l'Armée Française, CREIL et LE BOURGET, cette dernière débordant d'ailleurs sur le réseau de l'Est à certaines périodes. Le nombre des trains expédiés chaque jour de ces régulatrices varie, suivant les époques et l'activité du front, entre 45 et 75 trains pour CREIL et entre 25 et 35 trains pour LE BOURGET. Pour l'Armée Anglaise, les deux grandes régulatrices sont BOULOGNE, d'une

part, avec CALAIS pour annexe, et une gare entièrement nouvelle, créée de toutes pièces sur la ligne d'AMIENS à ROUEN, au point d'intersection de cette ligne et de la ligne de BEAUVAIS au TRÉPORT, à ROMESCAMPES.

Voici cette régulatrice de ROMESCAMPES, régulatrice d'importance moyenne d'ailleurs qui a été aidée dans son travail par les centres d'expédition de DIEPPE, du HAVRE et de ROUEN (fig. 16).

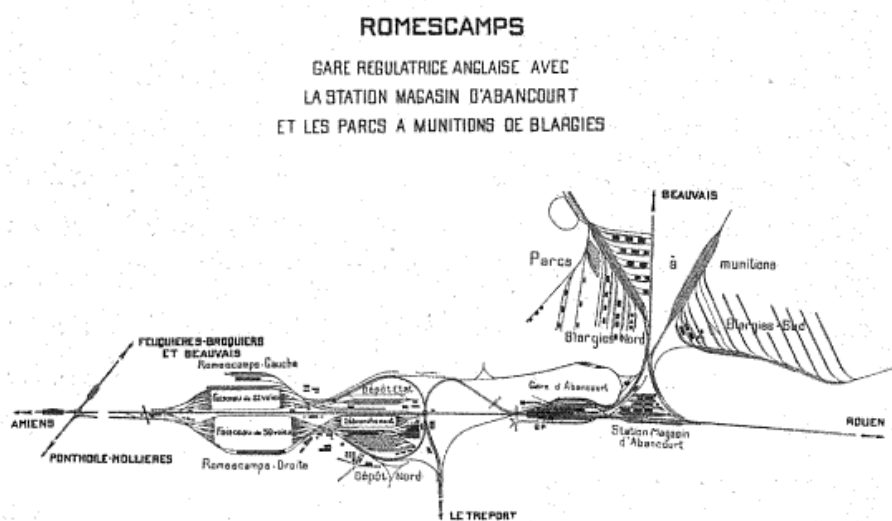


Fig. 16. — Gare régulatrice de Romescamps. — Plan général.

Remarquez qu'avant la guerre, il n'existait, de tout ce que représente ce plan, que le petit noyau correspondant à la gare d'ABANCOURT.

Les mêmes régulatrices assurent également les mouvements des trains sanitaires, enlevant les malades et les blessés, entre les gares d'évacuation près du front et les régions de l'Intérieur destinées à les recevoir. Il y a eu de 50 à 60 trains de cette nature par jour en moyenne : il y en a eu plus de 200 à certains jours. Les mêmes régulatrices effectuent, en outre, les mouvements des permissionnaires, qui prennent de plus en plus d'intensité, au fur et à mesure que la

durée de la guerre s'allonge ; ils ont dépassé, dans l'hiver 1917-1918, 80 trains par jour transportant 30.000 hommes.

Indépendamment de leur rôle individuel d'intermédiaires entre les régions ou les centres nourriciers et les troupes, ces régulatrices communiquent entre elles pour échanger certains transports ; certaines munitions, par exemple, sont plus spécialement débarquées par les Anglais à DIEPPE ; il faut pourtant les répartir sur tout le front anglais : ROMESCAMPS, tout en servant sa part de front, envoie à BOULOGNE la sienne. De même, CREIL, alimenté de cailloux par les carrières de Normandie, en repasse une partie aux régulatrices anglaises jusqu'à ce que ces dernières se soient organisées pour se servir dans les carrières du Boulonnais et ainsi de suite.

Outre ce travail de transports des régulatrices, nous avons pour l'Autorité Militaire les transports d'unités combattantes ; d'une manière continue, les unités fatiguées par une période d'activité sont envoyées dans les secteurs calmes et inversement ; et je ne parle pas des périodes de préparation de bataille où recommencent des transports massifs comme ceux dont je vous ai donné des exemples à propos de la Course à la Mer.

L'INTENSITÉ DES TRANSPORTS.

Tout cela se traduit pour le réseau du Nord, ou plutôt pour la fraction du réseau du Nord qui, je le rappelle, ne comprend plus que 1.950 kilomètres, par une activité quotidienne de 800 à 900 trains militaires, retours à vide compris, et comme il nous incombe non seulement de faire face à ces transports, mais aussi de continuer à desservir les populations et même certaines des industries de la région non envahie du Réseau, nous en venons à faire face à un mouvement quotidien que je vous demande la permission de faire

passer sous vos yeux en le comparant au mouvement auquel nous avons fait face sur le Réseau tout entier pendant l'année 1913.

Ce mouvement, le voici :

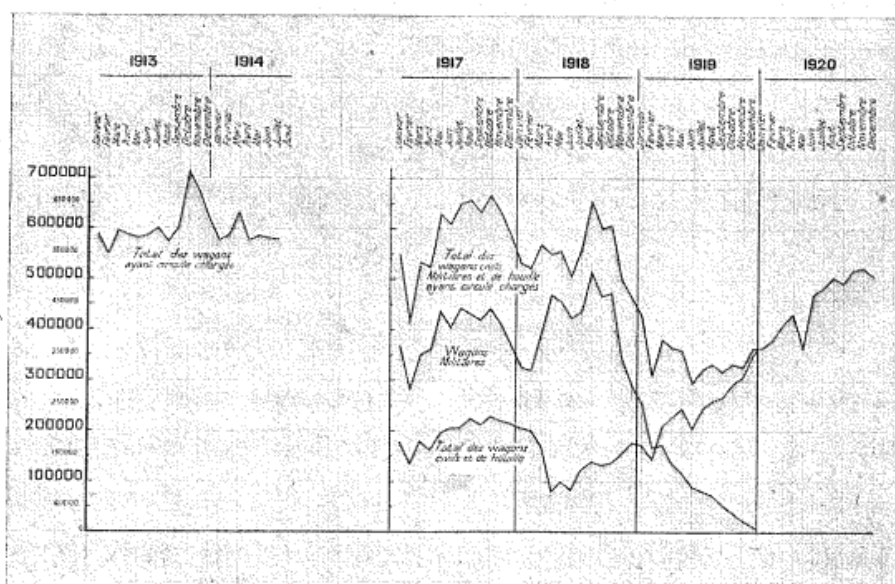


Fig. 17. — Graphique mensuel des transports pendant l'année 1913 et les années 1917 à 1920.

Vous voyez à gauche, mois par mois, en 1913, le nombre de wagons chargés ou entrés chargés sur le réseau du Nord tout entier. Vous voyez que nous oscillons, suivant les mois, entre 600.000 et 700.000 wagons.

Vous voyez à droite ce que nous avons fait, mois par mois, pendant la guerre, non pas à vrai dire pendant les premières années de la guerre, parce que nous n'avons pas les chiffres, mais à partir de 1917.

Vous voyez que nous oscillons en 1917 entre 520.000 et 660.000 wagons, suivant les mois, et, en 1918, entre les mêmes limites, malgré les blessures cruelles que nous recevons au printemps de 1918. Et ces totaux se composent de transports militaires pour les $\frac{3}{4}$ et de transports civils pour le dernier quart.

Je vous demande la permission de faire défiler sous vos yeux, pour les années 1917 et 1918, le même graphique (fig. 18 et 19), mais donnant jour par jour le nombre des wagons chargés ou entrés chargés sur le réseau. La courbe supérieure correspond au total des wagons militaires, caractérisés par la courbe intermédiaire, et des wagons civils, caractérisés par la courbe inférieure, de beaucoup la plus modeste. La forme en dents de scie vient de l'accalmie relative des Dimanches, qui n'existe guère que sur les transports civils.

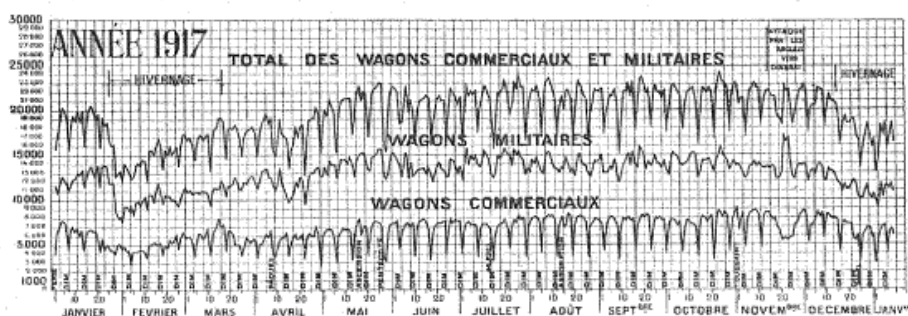


Fig. 18. — Graphique journalier des transports pendant l'année 1917.

Ce graphique traduit, dans certaines de ses parties, la réaction de l'effort militaire sur les transports civils.

Remarquez, par exemple, l'attaque des Anglais sur CAMBRAI à la fin de Novembre 1917; l'effort total du réseau du Nord reste constant; nous ne pouvons pas faire plus que nous ne faisons, mais les transports militaires représentent une pointe et pour faire face à cette pointe, les transports civils subissent une dépression qui, d'ailleurs, commence avant la pointe militaire et se termine après cette pointe, parce qu'il faut le temps matériel d'enlever, de leur utilisation normale, les machines, le matériel et le personnel et de les y remettre ensuite.

En 1918, voyez d'abord la très grande variabilité des transports d'une période à l'autre (fig. 19) :

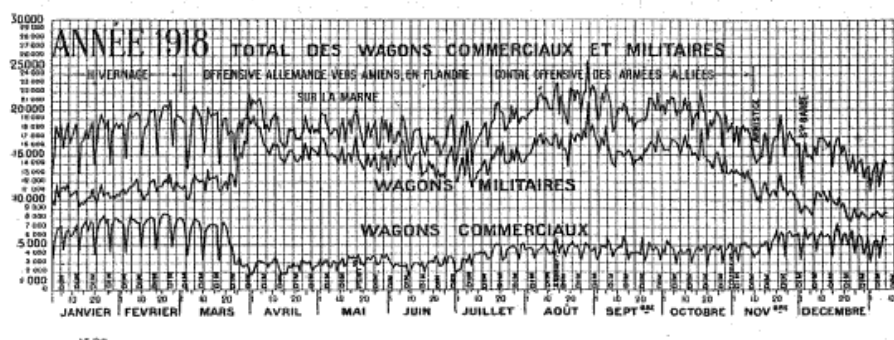


Fig. 19. — Graphique journalier des transports pendant l'année 1918.

Nous subissons une amputation nouvelle et non des moindres, puisqu'en Avril-Mai, nous ne passons plus à AMIENS par LONGUEAU ; néanmoins, nos transports totaux ne baissent que d'une façon peu sensible : ce sont les transports civils qui sont considérablement réduits et remplacés par les transports militaires.

Voyez l'Himalaya des transports, avec 26.000 wagons le 26 Août 1918, puis la décroissance résultant de ce que la poursuite par chemin de fer de l'ennemi en retraite est de plus en plus difficile du fait des destructions.

Et je répète que tout ce mouvement a été assuré sur un réseau réduit à la moitié de ce qu'il était en temps de paix. Aussi la circulation y atteint-elle des chiffres extraordinaires. Il était admis avant la guerre qu'il n'était pas pratique de faire plus de 72 trains dans chaque sens sur une ligne à double voie puissamment outillée : nous en faisons entre AMIENS et ÉTAPLES 120 pendant plusieurs mois consécutifs. A certains jours, nous en faisons 144, nous en avons même un jour fait 147, trois de plus que le maximum théorique. L'utilisation moyenne de ce qui reste du Réseau du Nord est de 50 trains par jour à distance entière, c'est-à-dire que tout le Réseau exploité est parcouru en moyenne 50 fois par jour.

L'INSTABILITÉ DES TRANSPORTS.

Si encore cette utilisation avait été régulière, c'eût été relativement facile : mais elle suivait la bataille ; dans cette période d'Avril à Juin 1918, vous vous souvenez que l'ennemi, dans un effort suprême, nous a pressés en FLANDRE, dans le PAS-DE-CALAIS, où il a touché HAZEBROUCK et BÉTHUNE, sur la SOMME où il a touché AMIENS, sur l'OISE où il a touché COMPIÈGNE, sur la MARNE où il a touché CHATEAU-THIERRY. Les poussées se succédaient, sur deux de ces points au moins à la fois, séparées sur chacun d'eux par de courts intervalles : il fallait que l'activité du chemin de fer se promenât constamment derrière les parties les plus ébranlées du front. Je voudrais vous en donner une idée en vous montrant une série de cartes schématiques du Réseau dont voici la première : elles donnent, par l'épaisseur de la bande qui représente chaque ligne, le nombre de trains militaires qui l'ont parcourue chaque jour. Cette bande se compose de plusieurs bandes différenciées suivant les provenances et les natures des trains militaires : cela vous donnera une idée de l'enchevêtrement des courants. Enfin, la série des cartes que je vais vous présenter comprend la carte faite, chaque semaine, *le même jour*, de manière à éliminer toute pensée de choix entre les journées tendant à exagérer les écarts d'une carte à la suivante.

Pour la complète intelligence de ces cartes, remarquez que les bandes figurant les trains militaires ayant pour origine des gares régulatrices françaises, ainsi que celles qui représentent les courants de troupes françaises comportent des pochés noirs alternant avec des parties blanches, tandis que les bandes sans discontinuité s'adressent aux trains émanant des gares régulatrices anglaises et les traits continus noirs indiquent des transports de troupes anglaises. Les traits sont disposés, à droite et à gauche des lignes, comme le sont les trains sur la double voie, prenant leur gauche. Vous pouvez

Voici le 25 Avril (fig. 25):

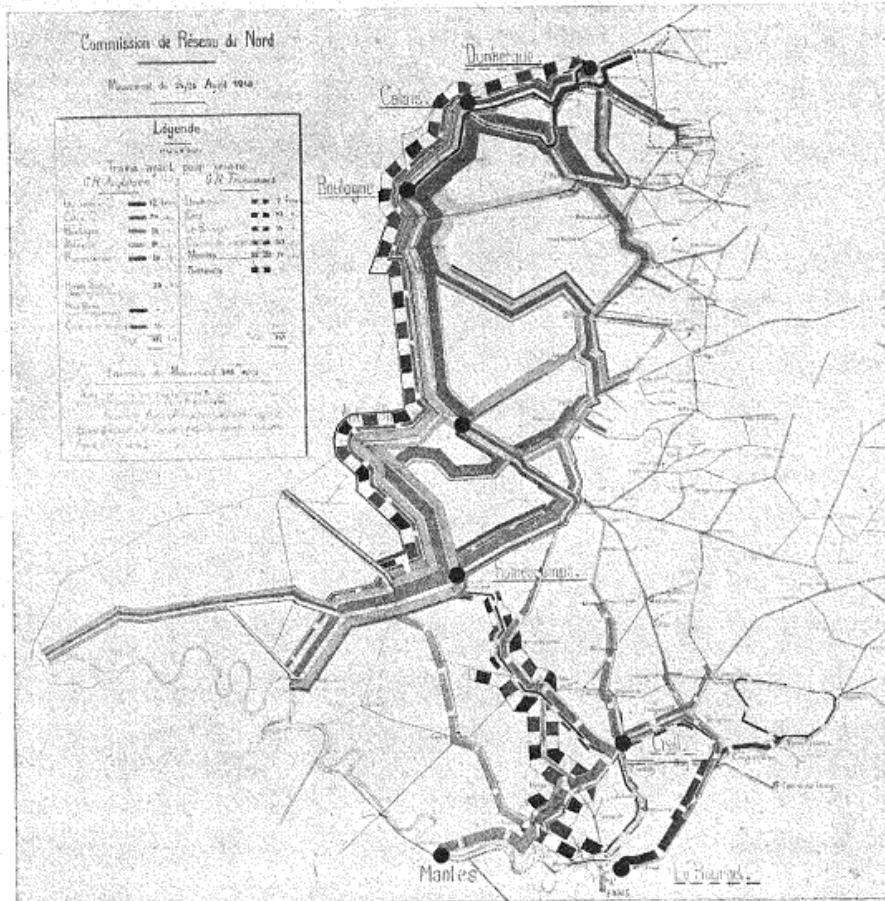


Fig. 25. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 25 Avril 1918.

Même congestion de la ligne du littoral d'ABANCOURT à CALAIS et nouvelle arrivée de troupes fraîches françaises dans la région de BEAUVAIS, toutes prêtes à parer le coup, en cas de nouvelle offensive

dans cette direction ; mais ce n'est rien, auprès de la carte du 2 Mai (fig. 26) :

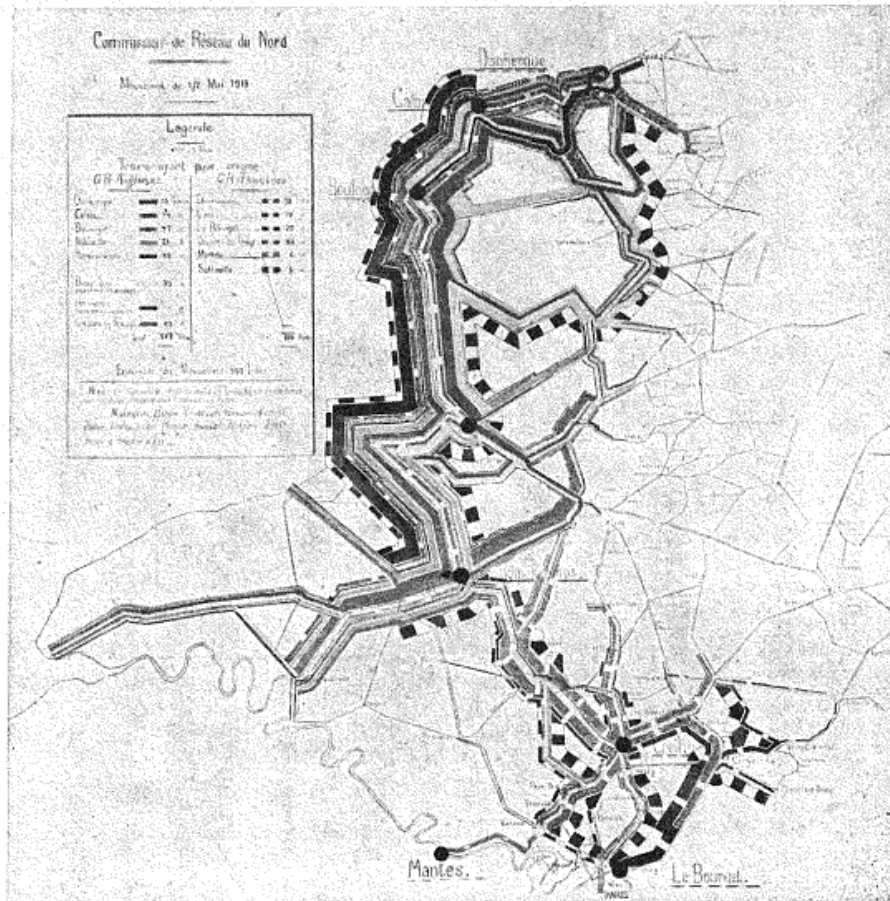


Fig. 26. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 2 Mai 1918.

Les Anglais continuent à monter vers CALAIS, les Français leur emboîtent le pas, tout en continuant à débarquer également dans la région au Nord de PARIS, pour protéger la banlieue parisienne.

Veuillez remarquer l'intensité des transports entre la région de ROMESCAMPES et le Nord du Réseau et vice-versa ; ces mouvements sont constitués par les expéditions des différentes régulatrices Anglaises pour alimenter le front de la bataille.

Puis, voici la carte du 9 Mai (fig. 27) :

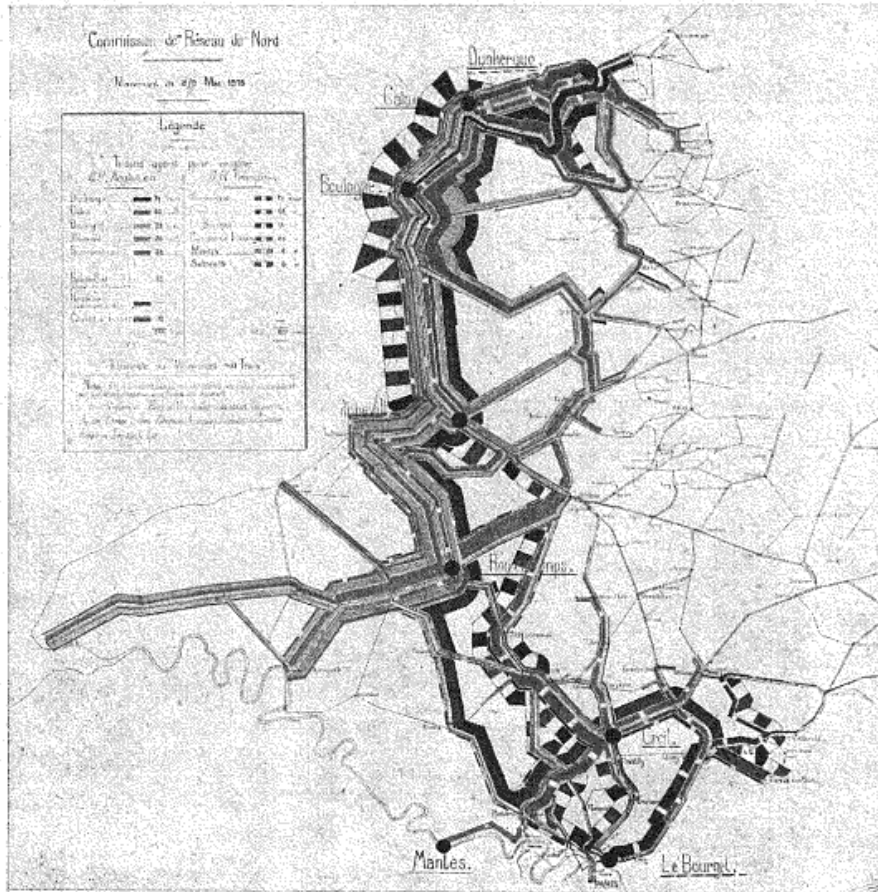


Fig. 27. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 9 Mai 1918.

C'est la continuation des mouvements précédents ; les Français continuent à monter vers CALAIS pour assurer l'intangibilité du front et, par contre, les troupes anglaises (traits noirs) descendant des Flandres pour aller, si je m'en souviens bien, renforcer leur front en ITALIE.

Voici le 23 Mai (fig. 29) :

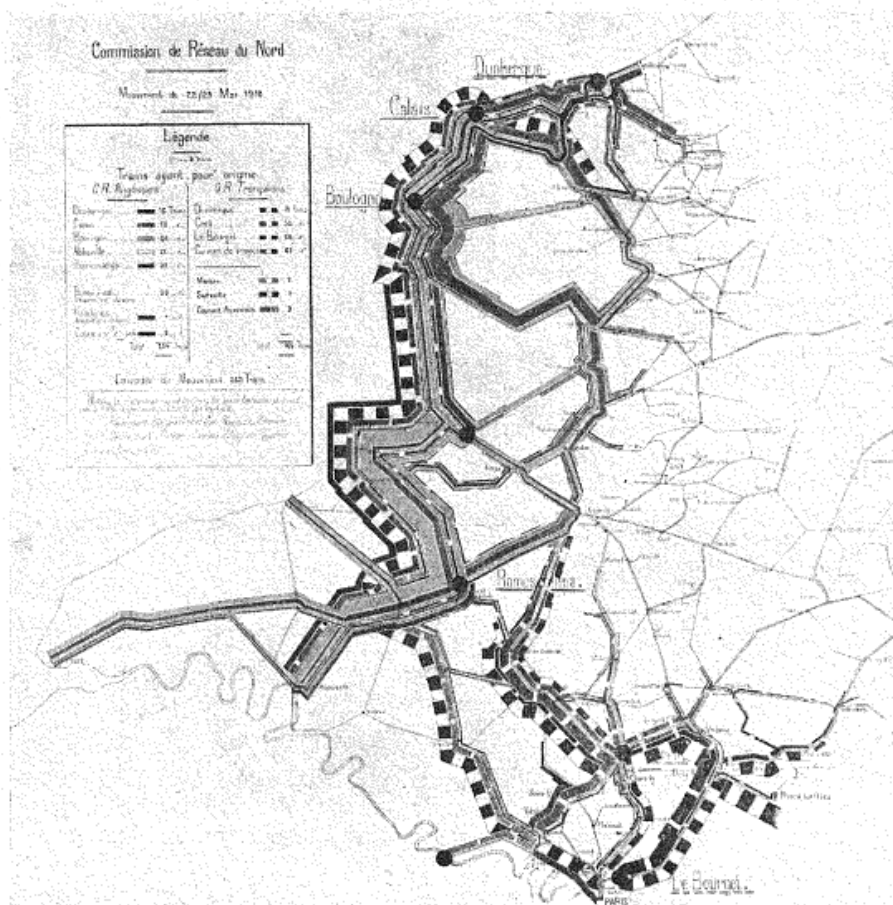


Fig. 29. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 23 Mai 1918.

où l'activité dans la région Sud s'étend vers la MARNE, sur laquelle s'exerce la poussée allemande.

Voici le 30 Mai (fig. 30):

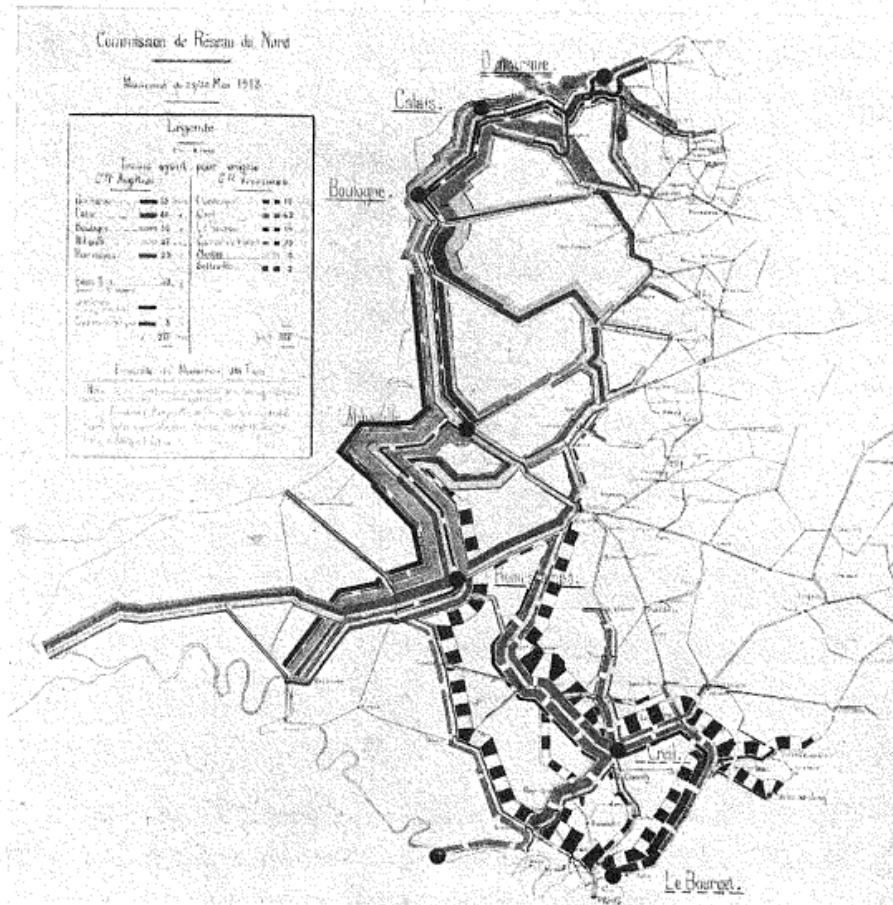


Fig. 30. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 30 Mai 1918.

La ligne du littoral est redevenue calme — d'un calme relatif — 100 trains par jour dans chaque sens, mais c'est la grande poussée au Nord et au Nord-Est de PARIS, au cours de laquelle les armées victorieuses de von Boehm ont franchi, en quelques jours, du 27 au 31 Mai, toute la région qui va du CHEMIN DES DAMES à la MARNE : les Français accourent au Nord de PARIS.

Voici enfin le 20 Juin (fig. 33)

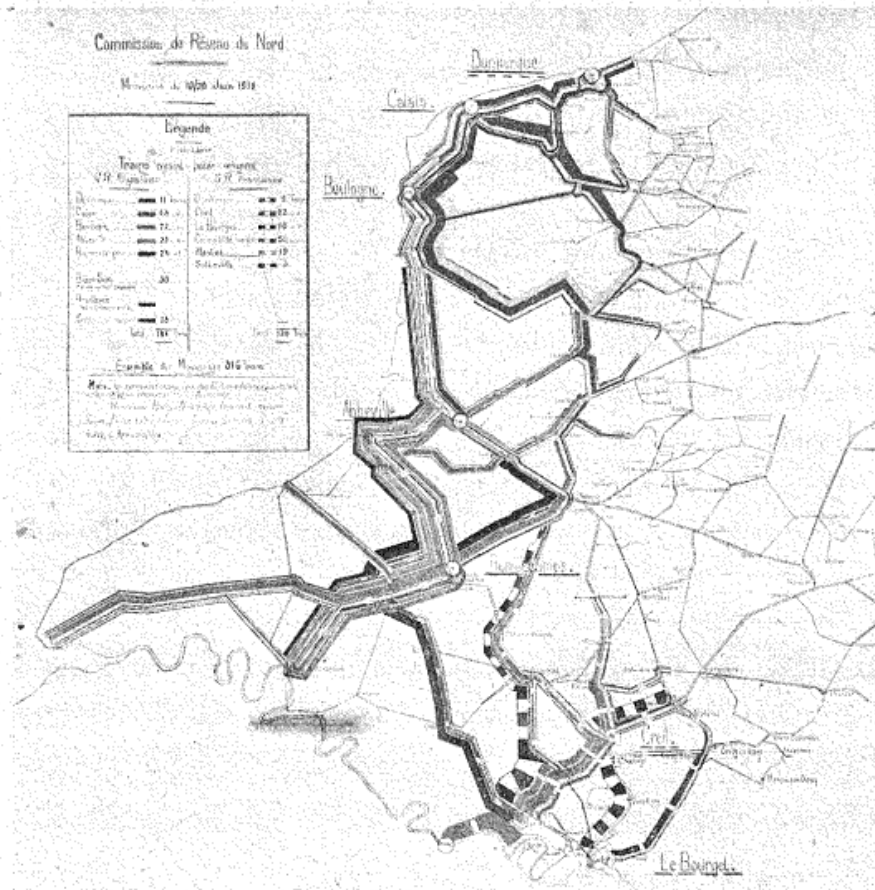


Fig. 33. — Carte du réseau indiquant les courants de trains militaires à la date du 20 Juin 1918.

qui tombe dans un jour d'accalmie relative et nous ramène à l'utilisation normale après les soubresauts dont j'ai essayé de vous donner une idée.

PAR QUELS MOYENS LA TÂCHE A ÉTÉ REMPLIE

L'EXTENSION DES MOYENS MATÉRIELS

Nous ne disposions pourtant, à l'origine de cette guerre de Chemins de fer, que de la région du Réseau la plus riche en voies uniques, la plus dure au point de vue des pentes et des rampes ; mais, avec une largeur de vues, un esprit d'initiative et un talent d'organisation auxquels je suis heureux de rendre hommage, le Commissaire Militaire du Réseau du Nord, le Colonel DUMONT, nous ménage, je devrais dire nous aménage un concours des Autorités Militaires, tant anglaises que françaises qui, peu à peu, aboutit à une transformation complète de ce qui reste du Réseau : le Colonel DUMONT se fait confier, graduellement, jusqu'à 30 compagnies de Sapeurs du 5^e Régiment du Génie, jusqu'au double de compagnies de Travailleurs de la Réserve de l'Armée Territoriale ; il organise le travail en commun des Officiers avec les agents du Réseau, à tous les degrés de la hiérarchie ; grâce à sa possession de la langue anglaise comme d'une seconde langue maternelle, grâce à ses allures de gentilhomme, grâce surtout à sa belle intelligence et à son autorité, il entraîne le Grand Quartier Général Anglais à la même collaboration intime avec le Réseau. On ne sait plus si ce sont les civils, ou les militaires, anglais comme français, qui créent toute une série de grandes gares, dont celle de ROMESCAMPS que je vous ai montrée, tout à l'heure, n'est qu'un exemple ; c'est grâce à cette collaboration, à cette fusion que la Commission de Réseau peut entreprendre toute une série de doublements de lignes, même de triplement et de quadruplement, des raccordements qui évitent les rebroussements dans les gares formant une étoile, de nombreuses et importantes gares de déchargement à proximité du front, et même

des lignes entièrement nouvelles ; et la Compagnie, en tant que personnalité civile, par l'organe de son Comité de Direction, concourt à cette œuvre d'union sacrée, ne fût-ce que par la consigne qu'elle donne constamment à son représentant, le Commissaire Technique, de ne rien épargner, de tout risquer, y compris la ruine financière, plutôt que de manquer à ménager à l'œuvre commune un appoint, si secondaire fût-il.

C'est autour d'AMIENS, plaque tournante de la guerre, que rayonne tout d'abord notre activité. Il faut d'abord y arriver, et tout en débitant à elles deux couramment leurs 200 à 250 trains par jour, les deux lignes de CREIL et de MONTDIDIER n'y suffisent pas. Nous doublons la ligne de ST-OMER-EN-CHAUSSÉE à ST-ROCH.

Voici un épisode de ce travail, près de CRÈVECŒUR-LE-GRAND (fig. 34) :

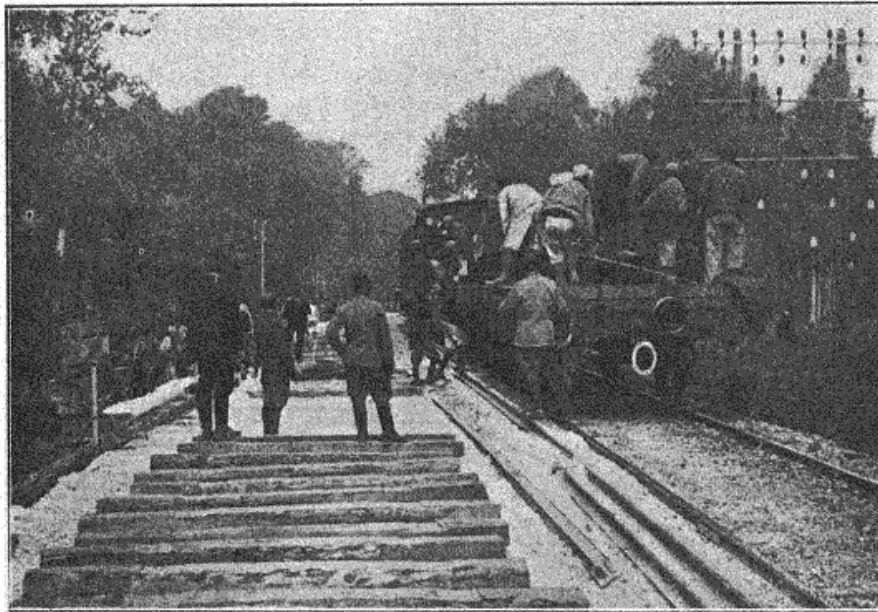


Fig. 34. — Doublement de la ligne de St-Omer-en-Chaussée à St-Roch.
Chantier près de Crèvecœur-le-Grand.

Cliché S. Ph. N.

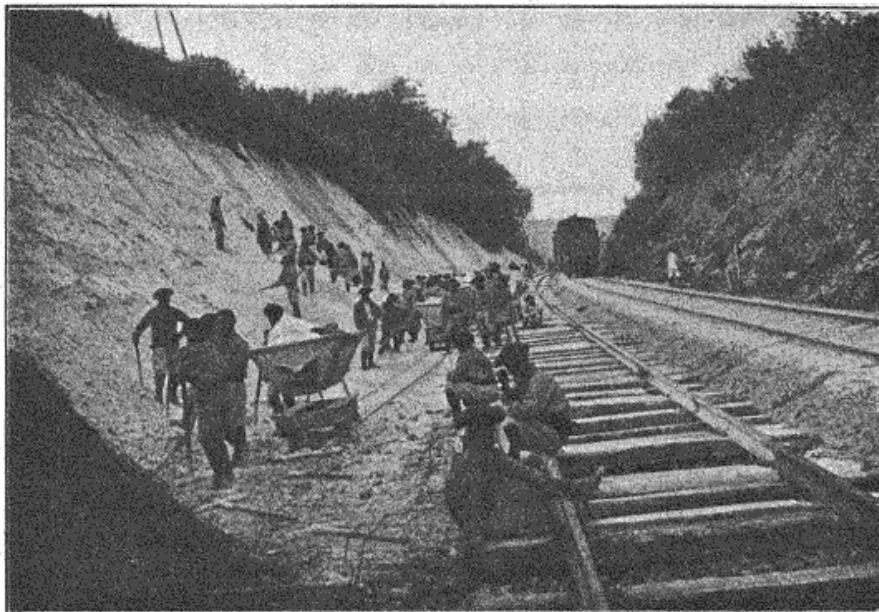
Mais ce n'est pas tout d'arriver, il faut repartir : nous doublons la ligne d'AMIENS à CANAPLES, puis de CANAPLES à



DOULLENS, de DOULLENS à FRÉVENT et de FRÉVENT à ST-POL.

Malgré les déclivités de 12 mm. par mètre dessinant trois dents de scie, par lesquelles cette ligne coupe successivement les trois vallées de l'AUTHIE, de la CANCHE et de la TERNOISE, elle va devenir l'artère qui va nourrir le front anglais, par elle-même et par les tentacules que les Anglais lancent sous forme de lignes stratégiques entièrement nouvelles de CONTAY à VECQUEMONT, de CANDAS à ALBERT, d'ACHEUX à MIRAUMONT et à ACHIET, et sous forme d'appropriation de la ligne de DOULLENS à ARRAS, etc.

A titre d'exemple de la grandeur de l'effort, voici des annamites élargissant une tranchée au nord de FRÉVENT (fig. 35) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 35. — Doublement de la ligne de Frévent à St-Pol.
Annamites au travail dans une tranchée au Nord de Frévent.

Voici des spécimens des solutions par lesquelles nous avons doublé les ponts :

Voici un passage inférieur sur la section CANAPLES-DOULLENS, au chemin de FIEFFES (fig. 36) :

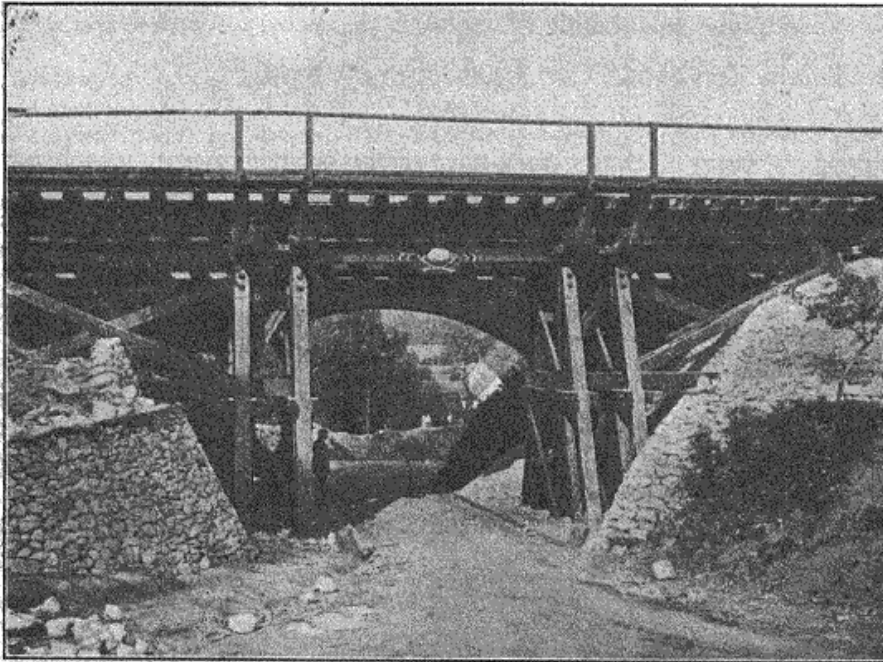


Fig. 36. — Doublement de la ligne de Canaples à Doullens.
Pont en charpente au-dessus du chemin de Fieffes.

Cliché S. Ph. N.

Voici un ouvrage analogue sur le raccordement de FRÉVENT,
au Chemin de Grande Communication N° 53 (fig. 37) :

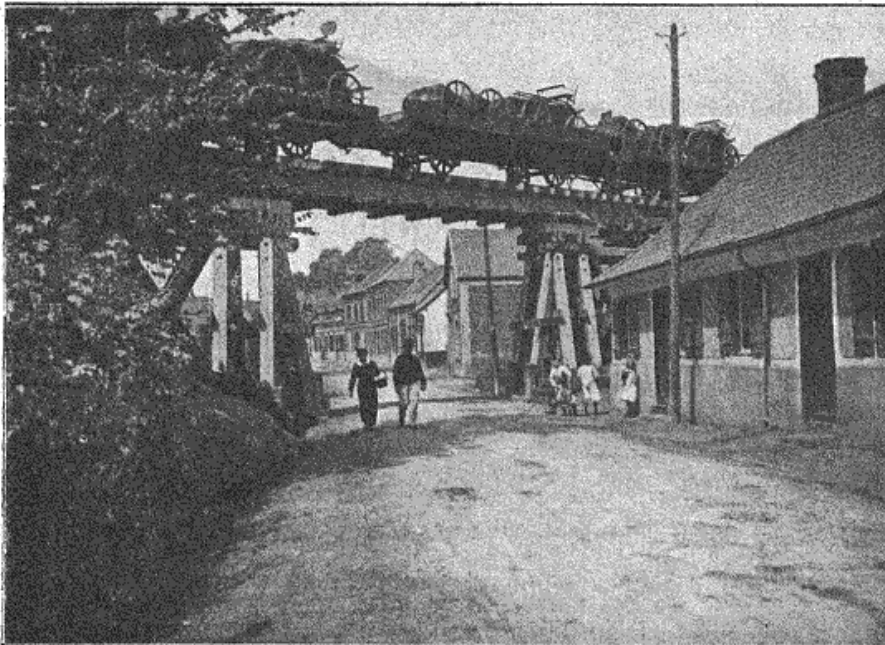


Fig. 37. — Raccordement de Frévent.
Pont sur le chemin de grande communication N° 53.

Cliché S. Ph. N.

Voici encore semblable ouvrage sur le raccordement de ST-POL, au Chemin de Grande Communication N° 85 (fig. 38) :

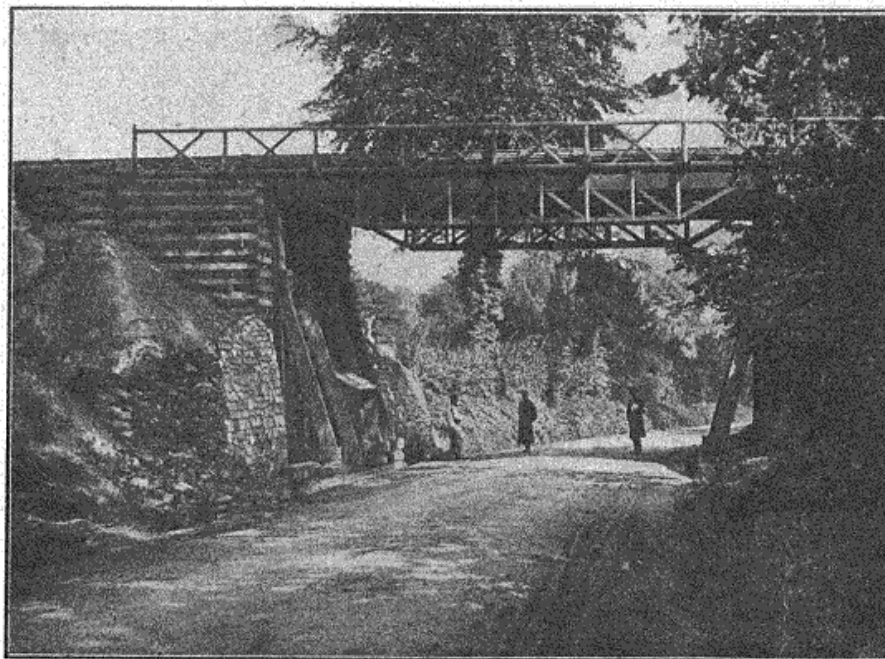
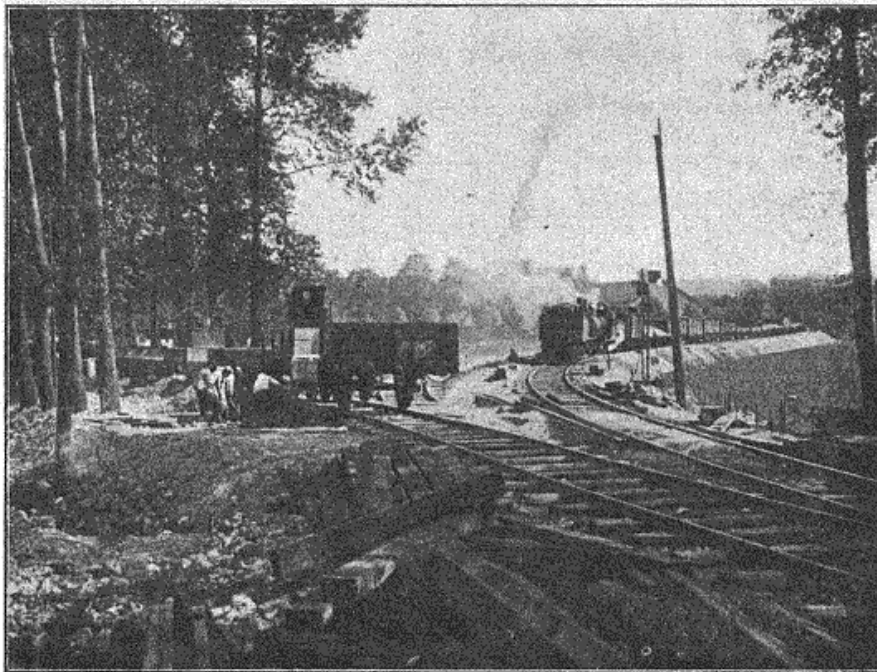


Fig. 38. — Raccordement de St-Pol. Cliché S. Ph. N.
Pont sur le chemin de grande communication N° 85.

Et ce n'est pas tout : ce nœud d'AMIENS, entre ST-ROCH et LONGUEAU, il est commun à tous les courants de la régulatrice anglaise de ROMESCAMPS, vers ALBERT et CHAULNES, c'est-à-dire de l'Ouest à l'Est, et à tous les courants du Sud au Nord : les courants, croisés, avec leurs retours à vide, cela fait couramment, constamment, pendant des mois consécutifs de *vie normale*, 120 trains dans chaque sens, entre LONGUEAU et ST-ROCH, à travers la gare d'AMIENS, sous les tunnels encadrés de bifurcations. Il faut pourtant dégager le nœud : il faut prévenir un malheur, un tunnel crevé par un avion, gravement (car ils l'ont été, mais sans gravité), une obstruction par un gros accident : c'est alors que nous massacrions le Champ de Courses d'AMIENS pour le raccordement de

LA HOTOIE entre les lignes de ST-OMER-EN-CHAUSSÉE ou ROUEN, d'une part, d'ABBEVILLE ou CANAPLES et ST-POL, d'autre part, dont voici l'origine, côté MONTIÈRES, qui eut d'ailleurs la plus glorieuse histoire pendant la période tragique du printemps de 1918 (fig. 39).



Cliché S. Ph. N.

Fig. 39. — Raccordement de la Hotoie. — Origine côté Montières.

Je n'ai cité du reste les travaux ci-dessus qu'à titre d'exemples : nous les réalisons par centaines, jusques et y compris des lignes nouvelles, telles que celle de MOREUIL à MARCELCAVE, au sud-est d'AMIENS, sur 21 kilomètres de longueur et tant d'autres. Les Anglais, de leur côté, construisent sans sourciller, en 1916 et 1917, toute une série de lignes nouvelles reliant leur front d'AMIENS à ARRAS et à YPRES avec la côte. Après, quand nous sommes coupés à AMIENS, à la fin de Mars 1918, quand, en conséquence, nous recommençons à ne plus communiquer avec la Région du front au Nord de la SOMME que

par les lignes de LONGROY-GAMACHES à LONGPRÉ et d'EU à ABBEVILLE, nous entreprenons une ligne à double voie et à bon profil de FEUQUIÈRES-BROQUIERS à PONTHOILE sur 88 kilomètres environ de longueur qui mérite, je crois, d'être citée en exemple comme ampleur d'entreprise et comme rapidité d'exécution. Voici le tracé général de cette ligne et de ses raccordements (fig. 40) :

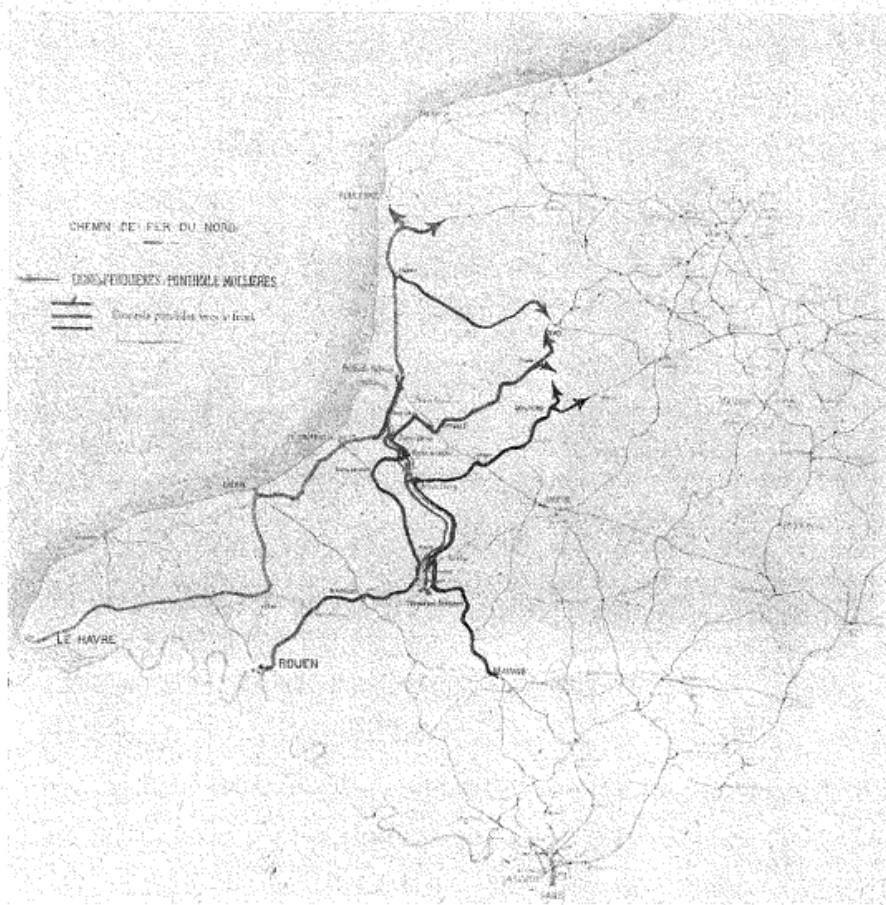


Fig. 40. — Ligne de Feuquières-Broquiers à Ponthoile. — Tracé général.

Vous voyez AMIENS isolé ; nous allons, grâce à cette ligne et à ses raccordements, pouvoir amener au front 3 courants simultanés, complètement indépendants les uns des autres ; le premier par

ROUEN — ABANCOURT — OISEMONT — LONGPRÉ, le second par ROUEN — ABANCOURT — LONGROY — CHÉPY — ABBEVILLE, le troisième par DIEPPE — EU — PONTBOULE, tous trois pouvant pousser au-delà de la ligne du littoral jusqu'au front.

L'ordre est donné le 22 Avril 1918 de réaliser cette ligne selon le tracé général que nous avons donné : il est entendu qu'elle sera faite à double voie, avec rampes n'excédant pas 12 m/m. Pour cela, il faut remuer 784.000 mètres cubes de terre, fournir et employer 262.000 mètres cubes de ballast, franchir la SOMME sur une estacade, poser 176 kilomètres de voies principales et 34 kilomètres de voies accessoires, le tout dans un délai de 3 à 4 mois. Le Commissaire Militaire du Réseau conçoit et fait triompher, auprès du Commandement, la solution qui consiste à mobiliser les ouvriers mineurs du Pas-de-Calais que la poussée allemande vient de libérer momentanément ; il en organise la répartition tout le long du tracé, le cantonnement, le ravitaillement, l'encadrement par les Sapeurs ; par là, cette énorme entreprise est exécutée en 114 jours et la ligne est inaugurée le 15 Août, entièrement terminée à double voie sur ses 88 kilomètres, avec ses alimentations d'eau, les bâtiments en bois de ses gares, les communications téléphoniques, etc., prête à écouler à son tour ses 144 trains par jour dans chaque sens, si cela est nécessaire.

Dieu merci : cette nécessité n'existe plus.

Malgré les bombardements, nous n'avons pas perdu un seul jour l'usage du raccordement de la HOTOIE, au nord-ouest d'AMIENS, dont je vous montrais tout-à-l'heure la photographie. 900 obus de 150 et de 210 sont tombés sur le raccordement ou aux abords immédiats, du 24 Avril au 23 Juin ; il a été coupé au moins quatre fois. Jamais la circulation n'y a été suspendue plus de quelques heures, le temps de le réparer. Le 5 Juin, les allemands lui ont envoyé 18 obus de gros calibre : il y est passé 154 trains ; le 6 Juin, la ration quotidienne a été de 15 gros obus ; il est passé 145 trains. Je puis dire

qu'avant même l'achèvement de la ligne de FEUQUIÈRES-BROQUIERS à PONTHOILE, le Chemin de fer n'a apporté aucune limitation aux mouvements des trains militaires du Sud au Nord et vice-versa. C'est là un des motifs, et même un des principaux motifs pour lesquels, quand nous inaugurons cette ligne, l'effondrement allemand est commencé; nous avons, à cette époque, reconquis la liberté du passage par CREIL, AMIENS, d'autres devoirs nous appellent. Il n'en est pas moins vrai que, depuis le début de la guerre jusqu'à cette période de fin 1918, nous avons, pour ce qui concerne le seul effort français, réalisé 500 à 600 installations nouvelles représentant 5.000 à 6.000 kilomètres de voies. Les Anglais, de leur côté, ont fait un effort tout à fait analogue et posé 1.300 kilomètres de voies, mais il y a, entre le concours qu'ils nous ont apporté et celui de l'Armée Française, des nuances dérivant des circonstances et des caractères, qu'il n'est pas sans intérêt d'indiquer.

Le concours de l'Armée Française s'est surtout exercé en travaux et ces travaux ont revêtu un caractère économique autant que militaire. Se battant sur son sol, l'Armée Française, tout en défendant ses familles et ses foyers, s'est préoccupée de leur maintenir une vie économique, même dans les régions du front. Les Anglais désiraient surtout évacuer les populations civiles en bordure de leur front. — L'Armée Française les a aidées à vivre pour elles-mêmes et pour le concours qu'elles donnaient à la vie économique du Pays. L'exemple le plus topique que nous en ayons eu, est dans l'exploitation des houillères du Pas-de-Calais; les mines de BÉTHUNE ont continué à exploiter au jour, à 4 kilomètres des premières lignes, au fond jusque sous les boches, par un effort magnifique de courage tranquille et obstiné dont on nous fera, j'espère, quelque jour, l'histoire; les mines de NOEUX ont continué à exploiter sous les obus de moyen et de gros calibre; les mines de BRUAY en ont reçu également; tout cet ensemble, avec les mines de MARLES, de FERFAY, etc... ne nous en a

pas moins donné, jusqu'aux pires heures d'Avril 1918, de 40 à 45 trains de houille par jour. Il fallait évacuer cette richesse vers le Sud et la voie naturelle d'ARRAS était coupée. Restait la voie de BÉTHUNE à SAINT-POL, en déclivité continue de 12 millimètres, tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, sur plus de 15 kilomètres de longueur, en tronc commun avec la ligne de BULLY-GRENAY depuis BRIAS. — L'Armée Française nous a fourni le moyen d'abord de doubler cette ligne, puis de la tripler jusqu'à BRIAS (deux voies parallèles pour la montée, une voie pour la descente) et de la quadrupler depuis BRIAS. — Elle nous a d'ailleurs fourni le moyen de doubler la ligne de SAINT-POL à ETAPLES, autant pour faire descendre ces charbons vers la ligne du littoral que pour les besoins militaires proprement dits.

Si, de son côté, l'Armée Britannique n'a guère fait que des travaux purement militaires, par contre, elle nous a fourni un concours énorme sous forme d'apport de wagons et de locomotives. Songez qu'elle a amené en FRANCE, en chiffres ronds, 1.200 locomotives et 56.000 wagons. Pour ce faire, elle a construit 3 lignes de ferries-boats, de bateaux porte-trains, portant chacun 50 wagons, ou l'équivalent en machines, en gros canons sur voie ferrée. Et quand je dis "construire ces lignes de bateaux porte-trains", je n'exagère pas, car il faut faire dans les ports des installations considérables de passerelles oscillantes pour embarquer et débarquer les trains, en tenant compte des variations de hauteur dues à la marée, et des oscillations des navires. Ces installations, les Anglais les ont faites en ANGLETERRE, à NEWHAVEN et à RICHBOROUGH (à l'embouchure de la TAMISE), en FRANCE, à DIEPPE, à CALAIS et à DUNKERQUE. C'est par elles qu'ils ont amené en FRANCE les 56.000 wagons et les 1.200 locomotives dont je vous parlais tout à l'heure. Et ces 1.200 locomotives, c'est eux qui les ont servies par un personnel de 10.000 à 12.000 hommes, entretenues dans des ateliers qui, pour avoir été improvisés, n'en offraient pas moins des moyens puissants et perfectionnés : qu'on

songe que celui de BORRE au nord d'HAZEBROUCK, à 20 kilomètres des premières lignes, fondait lui-même les pièces de fonte qui lui étaient nécessaires. Ces 1.200 machines, nous en avons dirigé l'emploi. Après avoir appris à leurs mécaniciens nos signaux et nos règlements d'exploitation, nous les avons employés en mélange avec nos propres machines aussi bien au service civil qu'au service militaire et il n'en est résulté aucune élévation dans la proportion des accidents. Il faut se souvenir de l'ampleur et de l'importance de ce concours, de la grande liberté qui nous a été laissée dans son emploi, quand on médite la carte que voici (fig. 41) :

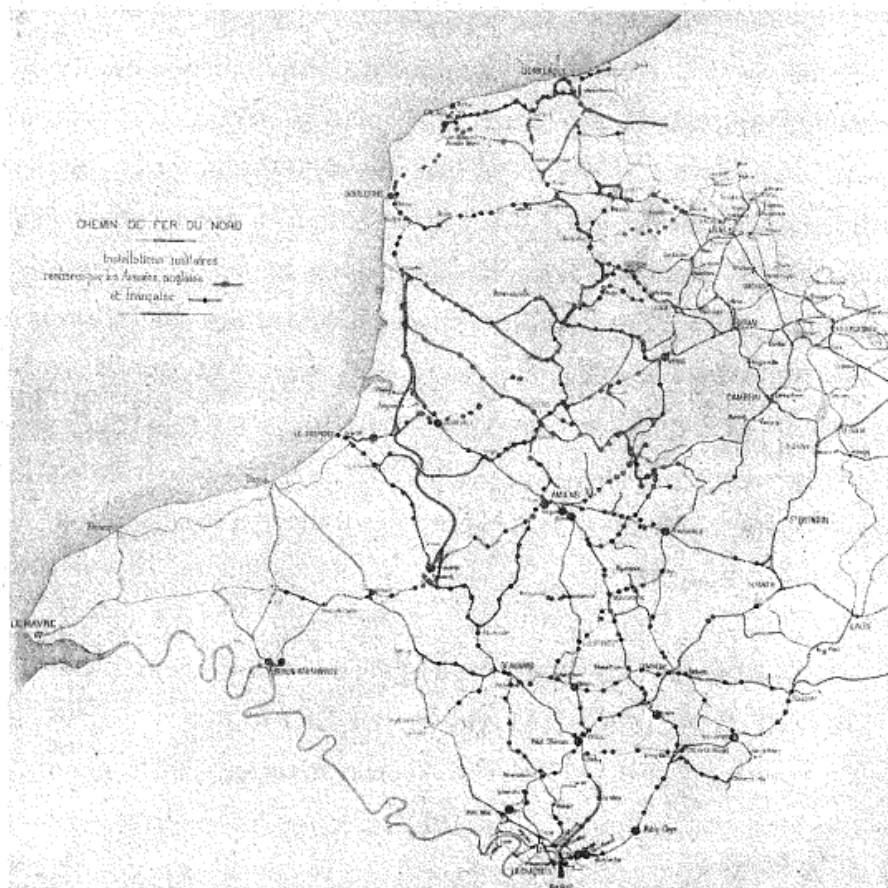


Fig. 41. — Carte du Réseau du Nord
indiquant les travaux réalisés pendant la guerre par les Armées Française et Anglaise.

indiquant les travaux réalisés par les deux Armées sur le Réseau du Nord, où la part de l'Armée Française a incontestablement la part prépondérante, pour les deux motifs que je viens de dire : parce que l'Armée Française a étendu son action bienfaisante aux travaux d'intérêt économique, et parce que l'Armée Anglaise a fait une grande partie de son effort sous forme de concours de traction et de fourniture de wagons.

L'EFFORT DU PERSONNEL

Ce sont ces travaux qui ont rendu possible l'utilisation intensive du Réseau que j'ai caractérisée plus haut par quelques chiffres, mais c'est aussi et surtout l'entrain, le dévouement et l'abnégation avec lesquels le personnel du Réseau du Nord a fourni l'effort nécessaire pour cette utilisation.

J'ai fait plus haut, au point de vue technique, une sorte d'inventaire de ce qui nous était resté après la victoire de la MARNE et j'ai essayé de vous montrer comment nous avons remis en état, développé et perfectionné ce mince héritage.

Le même inventaire, au point de vue effectif du personnel, nous montre, après la même victoire de la MARNE, le Réseau amputé de 7.000 agents partis aux Armées lors de la mobilisation et de 12.000 agents restés malheureusement dans les Pays envahis.

En regard de cet appauvrissement, en chiffres ronds de 19.000 unités, soit des $\frac{2}{3}$ de notre effectif, nous pouvons mettre une augmentation d'environ 3.500 agents des lignes Nord-Belges évacués en FRANCE immédiatement après la Bataille de CHARLEROI.

Impossible d'ailleurs de faire du recrutement au sens normal du mot : tous les hommes sont mobilisés de 18 à 50 ans.

Nous rappelons tous ceux de nos retraités, au nombre de quelques centaines, qui peuvent encore assurer quelque service ; nous embauchons plus de 5.000 femmes pour tous les travaux qu'elles sont

physiquement capables de faire et même pour quelques autres ; tout cela nous procure à peu près 6.000 unités.

De son côté, l'Armée nous vient en aide en mettant à notre disposition 5.000 hommes mobilisés de la réserve de l'Armée territoriale, 2.200 coloniaux, principalement des Annamites, et quelques centaines de prisonniers de guerre allemands ; c'est un effectif de 13.000 unités non instruites que nous encadrons par 31.000 agents du Réseau, le tout formant un effectif de 44.000 unités en chiffres ronds, inférieur de 10.000 en chiffres ronds à ce que nous avons normalement en temps de paix.

Chacun instruit, comme il peut, les débutants ; personne ne ménage son temps ni sa peine, surtout dans le personnel des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains pour lesquels je considère comme un devoir de vous donner quelques notions sur le genre de service qui leur a été demandé d'une façon continue.

En temps normal, tous ces agents ambulants sont commandés pour un certain parcours ferme ayant une durée déterminée au bout duquel ils sont remplacés dans leur service, reposés dans des locaux comportant des réfectoires, dortoirs, etc... et rapatriés sur leur résidence par un parcours en retour analogue au parcours d'aller. Avec notre Service militaire, impossible de prévoir quoi que ce soit de ce genre.

J'ai indiqué plus haut ce qu'était l'organisation des expéditions faites par les gares régulatrices sur les gares de ravitaillement du front. Au point de vue du personnel de chacun des trains ainsi expédiés, les agents, partis de la régulatrice sur leur train, se reposaient dans la gare de ravitaillement pendant le déchargement de leur train ; après quoi, ils le ramenaient à la régulatrice. C'était une absence de 30, 40 et 50 heures comportant couramment 8 à 10 heures dans la gare de ravitaillement, le reste sur la machine ou dans le fourgon de tête ou dans les vigies de queue des trains. D'installations pour se reposer, tout simplement pour manger chaud, dans la gare de ravitaillement, point. On se débrouille et souvent, après une tournée

de cette nature, il faut repartir, après un maigre repos à la résidence de 10 à 12 heures, et c'est bien pis pour les courants de troupes. Là, on part on ne sait où, on ne sait pour combien de temps. Nous avons eu des exemples de mécaniciens restés 72 heures sur leur machine.

Et, surtout dans les deux dernières années de la guerre, ces parcours sont souvent agrémentés par des attaques d'avions ou par des bombardements par l'artillerie lourde ennemie. Certaines résidences même sont sous le feu. Je vous citerai, par exemple, la gare et le dépôt de locomotives de BÉTHUNE qui sont restés exploités en permanence par des effectifs dépassant 800 agents, à 8 kilomètres des lignes ennemies. Quant aux grandes gares et aux dépôts de locomotives constamment visités par les avions ennemis, c'est par douzaines qu'il faudrait les énumérer : c'est AMIENS, où les avions ont fini par détruire à peu près complètement tout le dépôt des locomotives et les ateliers du matériel roulant ; c'est CREIL ; c'est ABBEVILLE ; c'est ROMESCAMPS où une de nos machines a été littéralement coupée en deux par une bombe d'avion ; c'est BOULOGNE ; c'est CALAIS plus encore ; c'est DUNKERQUE surtout qui, d'ailleurs, a eu l'honneur de cumuler les attaques aériennes et par mer avec le bombardement par obus de 380. C'est dans toutes les gares du front que le personnel, pendant des années, a vécu à la dure, sous les obus et les bombes d'avions, pour accomplir un travail permanent qui n'avait de limites que celles des forces physiques.

Je pourrais citer une longue suite d'actes de courage et de dévouement accomplis par ce personnel comme, par exemple, cet aiguilleur qui assure le garage d'un train de munitions bombardé par les avions, sous la direction d'un sous-chef de gare : au pied de sa cabine, ce sous-chef est grièvement blessé par une bombe. L'aiguilleur achève froidement la manœuvre, ramasse son chef, le porte dans un abri et revient à son poste, prêt à assurer seul le service du train suivant. C'est ce mécanicien d'un autre train de munitions, également bombardé par les allemands en gare de VILLERS-COTTERÊTS, manœuvrant tranquillement pour isoler les wagons de

munitions qui faisaient explosion, reformant sous le commandement du personnel de la gare et du conducteur un train avec les wagons non encore atteints et partant avec le train reformé. C'est cet autre accomplissant avec le même calme des manœuvres analogues pour la reformation d'un train sanitaire également atteint; ce sont les agents conduisant les trains de munitions lors de la Bataille pour AMIENS en Avril 1918 jusqu'aux batteries françaises installées de part et d'autre de la ligne. Un train est même allé ainsi jusqu'à la gare de BOVES et les munitions sont passées directement des wagons aux pièces qui les consumaient pendant le débarquement.

Mais, pour être extrêmement nombreux, les faits de cette nature ne constituent que la moindre des caractéristiques de la résistance morale de ce personnel du Réseau du Nord. La caractéristique principale a été la généralité de cette résistance, l'homogénéité dans la patience et dans la volonté de dominer les événements. Le gros noyau d'agents concentré à AMIENS pour suppléer les ateliers d'HELLEMMES dans le grand entretien des locomotives et des wagons, en a fourni un admirable exemple : nous ne pouvions pas nous passer de ce grand entretien : c'était au nombre des choses essentielles qu'il fallait maintenir ou rétablir ailleurs. Le maintenir, c'était impossible, le jour, sous les obus, la nuit sous les bombes d'avions, et quelles bombes ! Eh bien, ce personnel a déménagé toutes les machines-outils, il a émigré avec elles, et il les a réinstallées, dans l'espace de quelques semaines à LA GARENNE-BEZONS, pour l'atelier des wagons, et à ST-ETIENNE-DU-ROUVRAY, près de ROUEN, pour l'atelier des machines, dans des conditions qui valent d'être résumées en quelques mots.

Les Chemins de fer de l'Etat avaient à peu près achevé, avant la guerre, le gros œuvre de puissants ateliers de réparation de machines à ST-ETIENNE-DU-ROUVRAY, près de ROUEN, mais la guerre avait interrompu les travaux. En avril 1915, ils ont mis ce gros œuvre à notre disposition et à celle des Anglais, qui avaient le même problème à résoudre, et avec qui nous l'avons partagé par moitié.

En moins de quatre semaines, plus de 800 wagons de machines-outils et d'approvisionnements ont été chargés dans les ateliers et dépôts de LONGUEAU et d'AMIENS et expédiés vers les nouveaux ateliers de ST-ETIENNE-DU-ROUVRAY et de la GARENNE-BEZONS.

Nous sommes entrés dans ces ateliers de ST-ETIENNE-DU-ROUVRAY entièrement nus et vides; nous les avons mis, dans ces quelques semaines, par voie de déménagement de l'équipement des machines-outils et du Personnel du centre d'AMIENS, dans l'état d'activité que voici.

Voici le hall des machines-outils (fig. 42) :

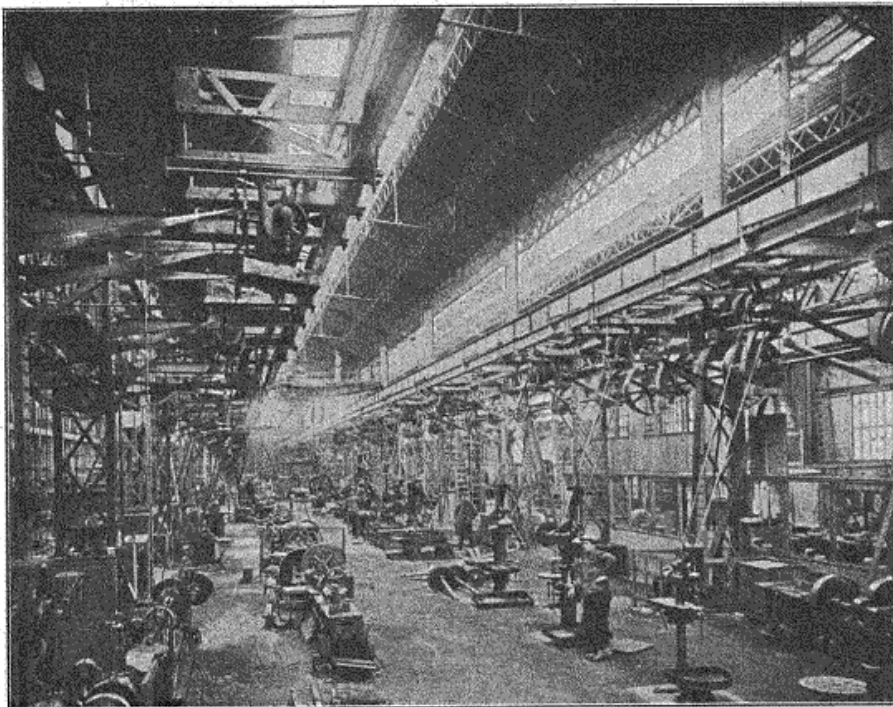


Fig. 42. — Ateliers de St-Etienne-du-Rouvray. — Hall des machines-outils.

J'insiste bien : quand nous sommes arrivés, le bâtiment était entièrement vide; nous avons tout installé, machines-outils, transmissions, et même la force motrice.

Voici le hall de la chaudronnerie (fig. 43) :



Fig. 43. — Ateliers de St-Etienne-du-Rouvray. — Hall de la chaudronnerie.

Voici le hall du montage (fig. 44) :

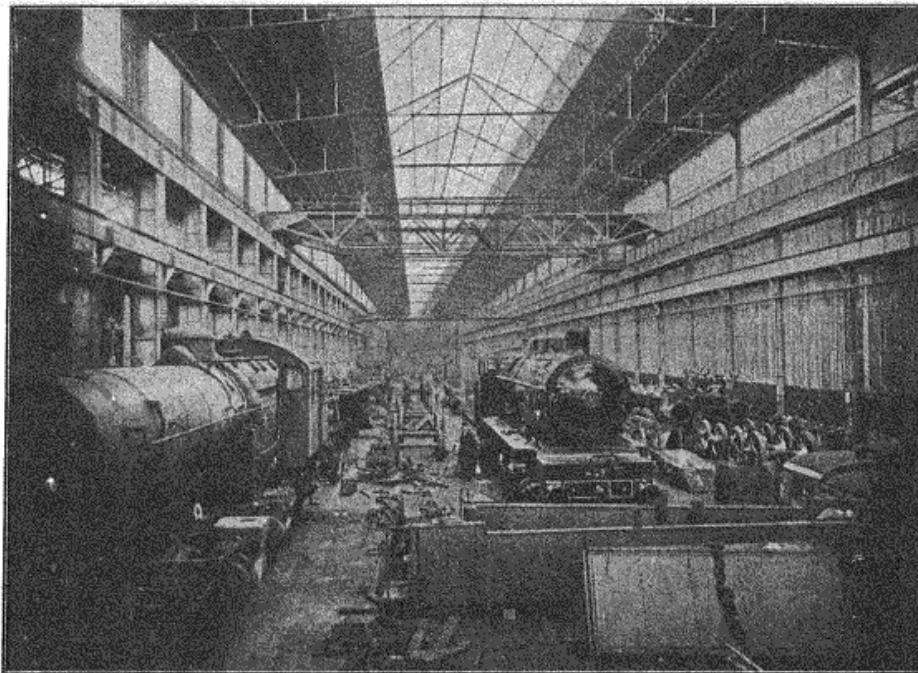


Fig. 44. — Ateliers de St-Etienne-du-Rouvray. — Hall du montage.

Si nous avons été toutefois assez heureux pour trouver un abri pour nos machines-outils, il n'en était pas de même pour notre personnel, pour lequel le problème se compliquait encore du fait que tous les agents évacués pour la deuxième et troisième fois, souvent avec leurs familles, ne pouvaient trouver à se loger dans une région déjà surpeuplée d'évacués.

Il a donc fallu improviser, à proximité immédiate des ateliers, une cité en pleins champs dont voici une photographie d'ensemble (fig. 45) :



Fig. 45. — Cité de St-Etienne-du-Rouvray. — Vue d'ensemble.

A titre de specimen, la photographie de l'école (fig. 46) : Cette école en charpente a d'ailleurs déménagé et nous la retrouverons à la cité de ROYE dont j'aurai l'occasion de vous reparler.

Là encore, nous avons reçu de l'Autorité militaire un très grand concours sous forme de prisonniers boches qui ont été installés en face même des ateliers, dans un camp dont voici la photographie (fig. 47).

Les ateliers de ST-ETIENNE-DU-ROUVRAY furent occupés par les cheminots d'AMIENS le 15 Avril 1918, et purent, deux mois après, sortir la première machine réparée. Lorsqu'ils furent dissous, vers le milieu de 1919, à la suite du renvoi progressif des agents dans leur poste d'avant-guerre, ils avaient, avec un effectif moyen de 600 hommes, réparé 152 locomotives et assuré l'enlèvement de tout le matériel et sa réexpédition dans les ateliers d'origine.

Pendant qu'à ST-ETIENNE-DU-ROUVRAY et à LA GARENNE-BEZONS, les ateliers évacués se reconstituaient et concouraient à l'œuvre commune, les installations d'AMIENS et de LONGUEAU n'étaient pas abandonnées. Si tout l'outillage avait été enlevé, il restait encore, dans des installations de cette importance, beaucoup de pièces d'un démontage long et difficile et que nous ne voulions pas abandonner à l'ennemi. Une équipe de volontaires composée de 27 mécaniciens et chauffeurs et de 42 ouvriers resta sur place.

En dehors de leurs travaux de démontage, ces agents assuraient les quelques petits services locaux ainsi que le secours en cas de déraillement pour les unités des troupes de chemin de fer circulant dans la région.

Un canon de 240 sur voie ferrée dont l'affût truck avait été atteint par un obus ennemi, sur la ligne de BOVES à MONT-DIDIER, fut remis de nuit en état de rouler et put être ramené vers l'arrière.

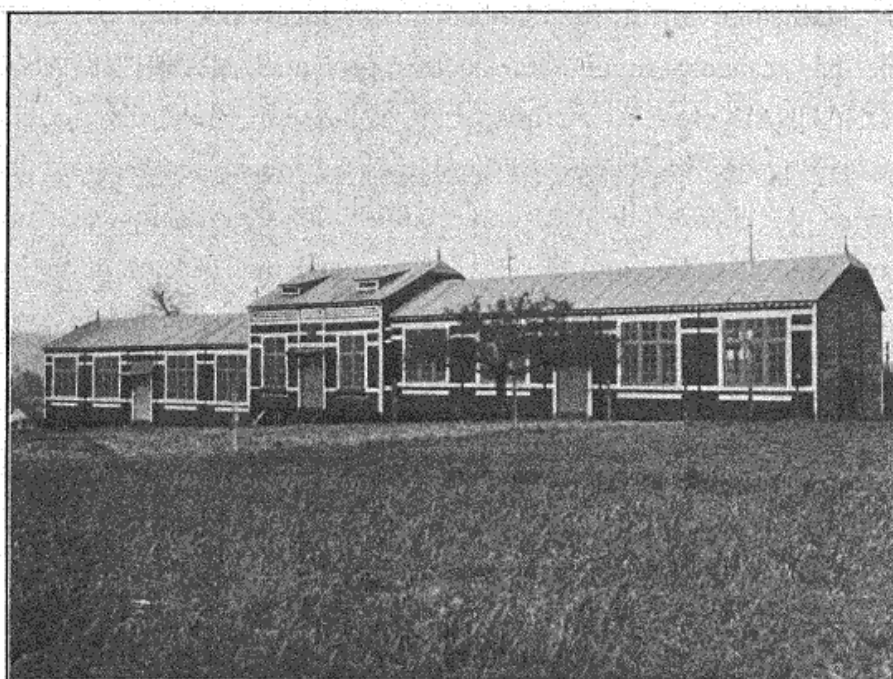


Fig. 46. — Cité de St-Etienne-du-Rouvray. — École.



Fig. 47. — Cité de St-Etienne-du-Rouvray. — Camp de prisonniers allemands.

Malheureusement, les bombardements incessants, tant par avions que par canons, firent dans notre personnel d'AMIENS et de LONGUEAU plusieurs victimes dont la liste est venue allonger celle des 217 agents du Réseau du Nord tués à l'ennemi en assurant leur service de chemin de fer, non compris les 842 agents tués aux Armées, celles des 400 blessés également dans l'exécution de leur service de chemin de fer que je salue devant vous, en même temps que je félicite les 423 décorés de la Légion d'Honneur, de la Médaille militaire et de la Croix de guerre dont la Société industrielle du Nord de la France a bien voulu inviter ici quelques-uns pour entendre l'éloge qui leur est dû.

II. — L'ARMISTICE

L'ART DE DÉTRUIRE.

LE RÉSEAU DANS LE COMA.

Tout cela, Mesdames et Messieurs, vous a donné une notion bien vague, hélas bien imprécise de la part qui a échu au Réseau du Nord dans l'immense effort du Pays qui nous amène à l'effondrement allemand et à l'Armistice.

Dans les deux à trois mois qui encadrent cette date historique du 11 Novembre 1918, notre tâche s'est transformée ; l'ennemi en se retirant a détruit le Réseau du Nord par des moyens, avec une ampleur qui n'avaient jamais été prévus. Il est vrai qu'il l'a fait dans un but d'affaiblissement du Pays dépassant de beaucoup le cadre des préoccupations militaires.

Voici (fig. 48, page 76), une carte du Réseau qui vous donnera une idée des zones détruites : la bande foncée est la bande de combat permanent, où les destructions sont le fait de la Bataille. Elle s'étend en arrière du front, dans les points bombardés par avions ; les zones hachurées sont les zones de destruction du fait des allemands en retraite. — C'est avec cela qu'il nous faut, en tant

que Cheminots, concourir à la poursuite de l'ennemi, c'est-à-dire suivre, du moins loin qu'il nous sera possible, les armées qui le

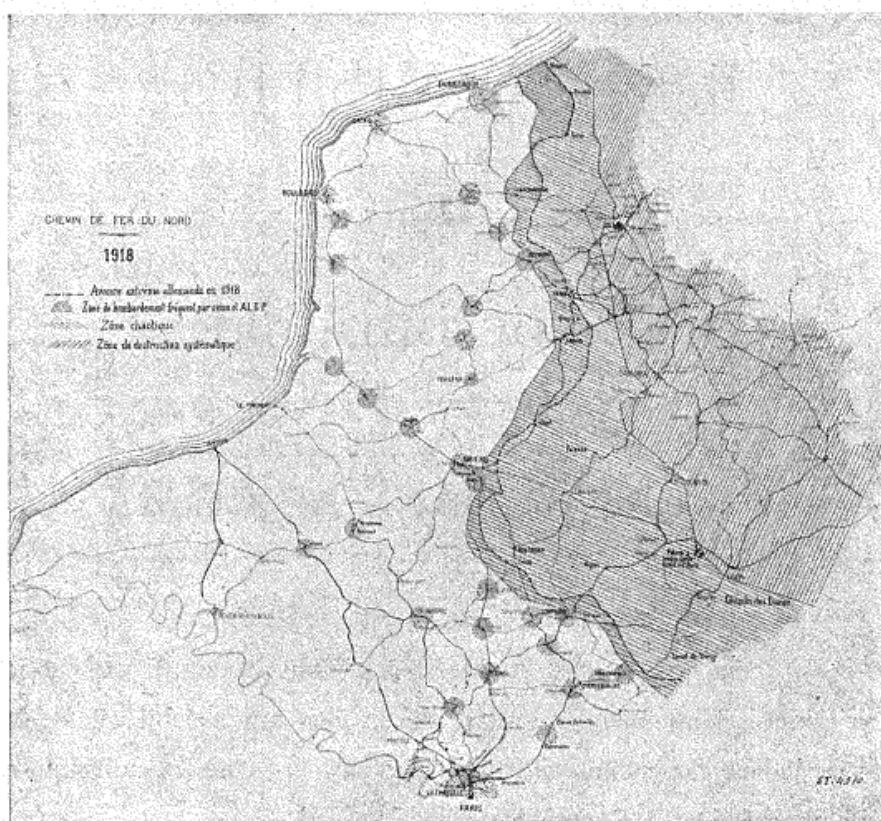


Fig. 48. — Carte du Réseau du Nord indiquant les zones de destruction chaotique et systématique.

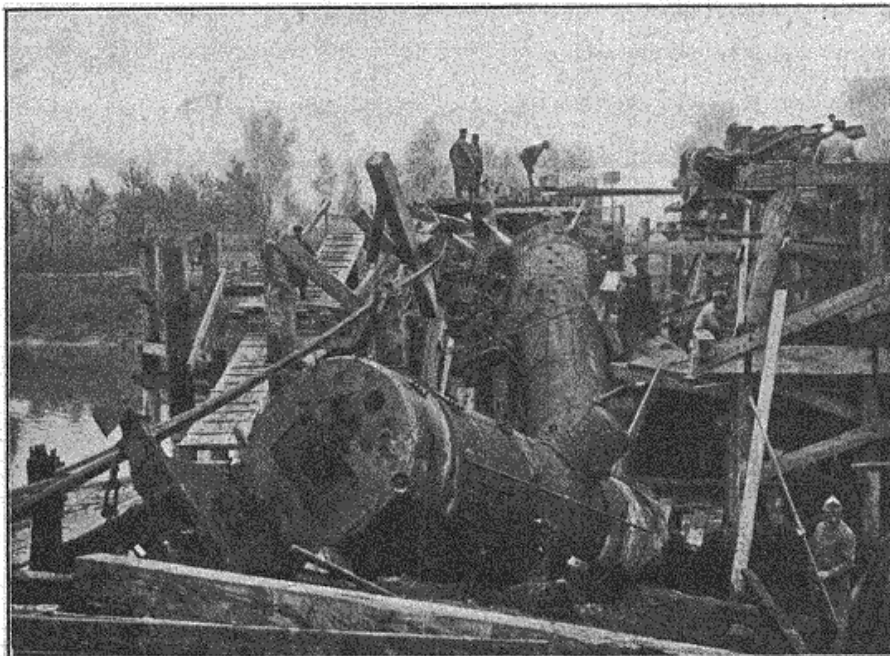
refoulent, pour leur apporter les éléments dont elles ont besoin pour continuer la poursuite.

Ces destructions, en quoi consistent-elles ? En premier lieu, tous les ouvrages d'art, c'est-à-dire tous les ponts, viaducs, tunnels, etc... sont détruits et ils sont détruits, ils sont plus que détruits, il faudrait dire qu'ils sont balayés.

Considérez un pont métallique de 8 à 10 mètres de portée, posé sur deux culées verticales comme la légion des ponts par lesquels le Chemin de fer franchit les routes et les ruisseaux. Ne croyez pas que la destruction de cet ouvrage d'art par les allemands

ait consisté à couper le tablier par des chapelets de cartouches, d'explosifs : non, depuis longtemps, depuis des semaines ou des mois, les culées des ponts ont reçu à une grande profondeur de fortes charges d'explosifs. Quand les allemands allument ces charges, lors de leur retraite, non seulement les culées n'existent plus, mais leurs fondations même sont souvent détruites ou tout au moins ébranlées et fissurées, mais les remblais donnant accès à l'ouvrage de part et d'autre sont dispersés sur une grande longueur et tel ouvrage qui offrait 8 à 10 mètres d'ouverture est transformé en une brèche de 40, 50 et 60 mètres qu'il faudra combler par des apports de terre intéressant des centaines et parfois des milliers de mètres cubes.

Les viaducs ne sont plus que des monceaux de décombres ; les tabliers métalliques encombrant le lit des rivières. Dans certains cas, les allemands ont précipité sur les décombres un certain nombre de locomotives de façon à retarder encore le déblaiement. Voici (fig. 49), un exemple :



Cliché S. Pl. N.

Fig. 49. — Pont de Missy. — Locomotives allemandes dans l'Aisne.

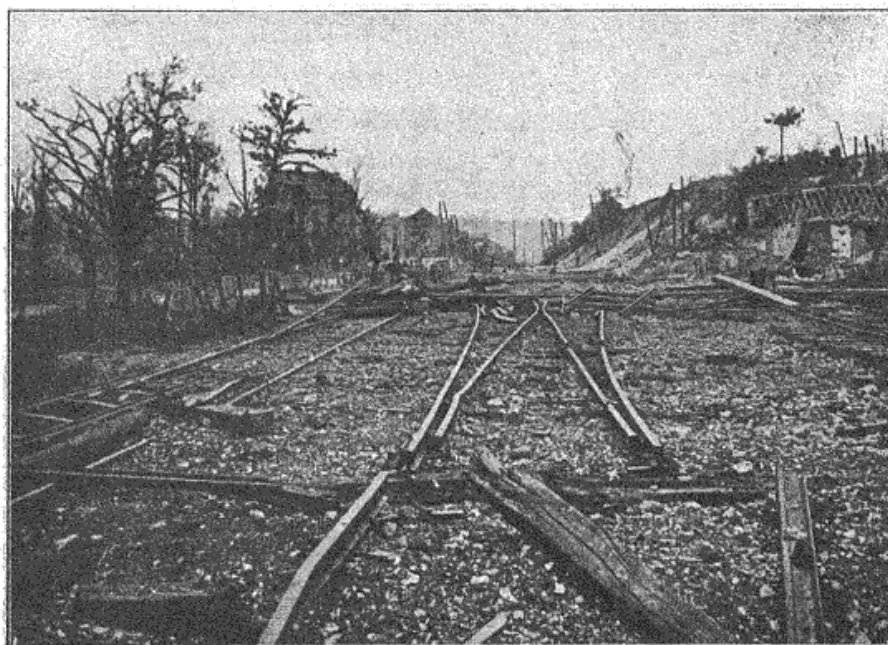
Il ne reste plus rien de beaucoup de gares. Voici des panoramas des gares de LENS (fig. 50),



Cliché S. Ph. N.

Fig. 50. — Gare de Lens après destruction. — Panorama.

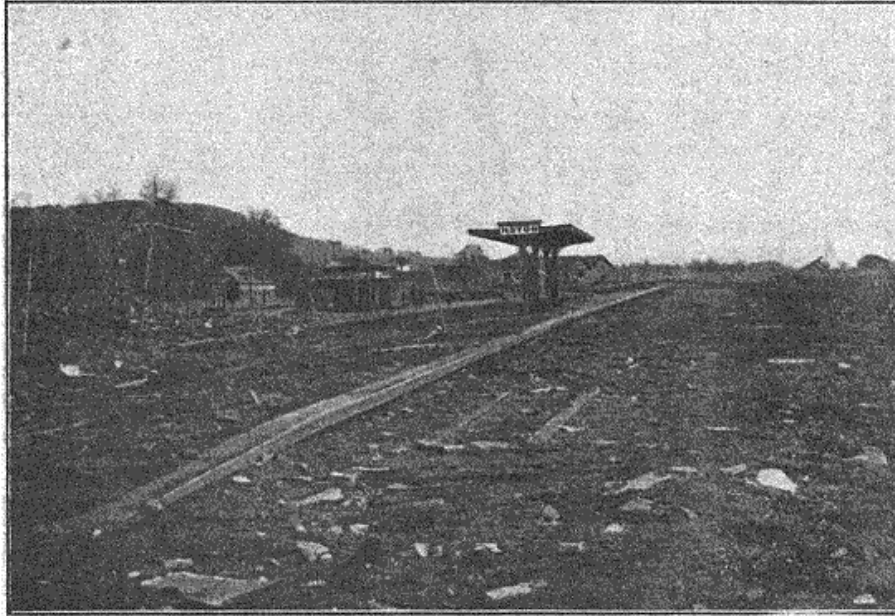
de MONTDIDIER (fig. 51),



Cliché S. Ph. N.

Fig. 51. — Gare de Montdidier après destruction. — Panorama.

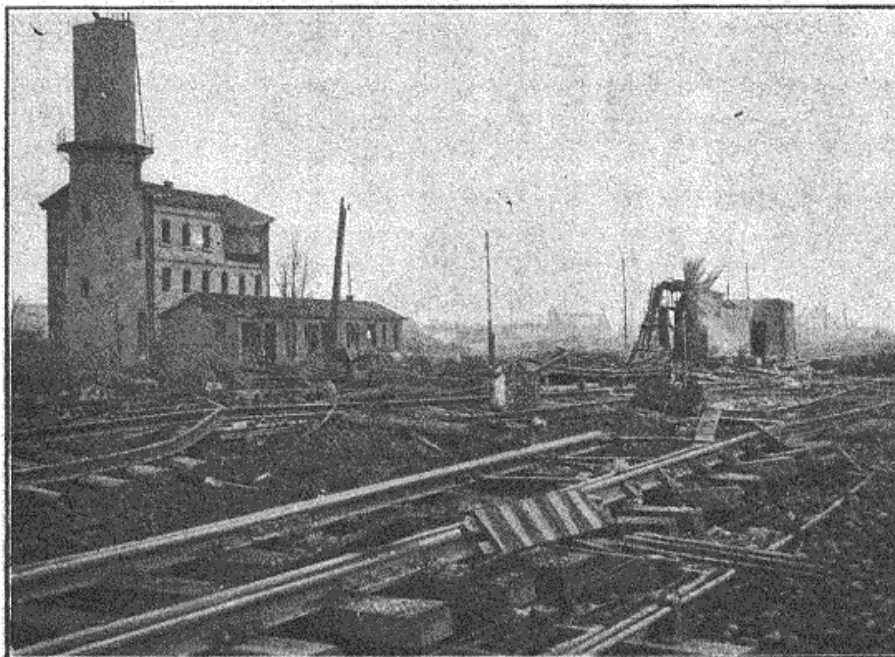
de NOYON (fig. 52).



Cliché S. Ph. N.

Fig. 52. — Gare de Noyon après destruction. — Panorama.

de LAON (fig. 53).



Cliché S. Ph. N.

Fig. 53. — Gare de Laon après destruction. — Panorama.

de CHAUNY (fig. 54) :



Fig. 54. — Gare de Chauny après destruction. — Panorama. Cliché S. Pl. N.

Voici le bâtiment des voyageurs de CHAUNY (fig. 55) :

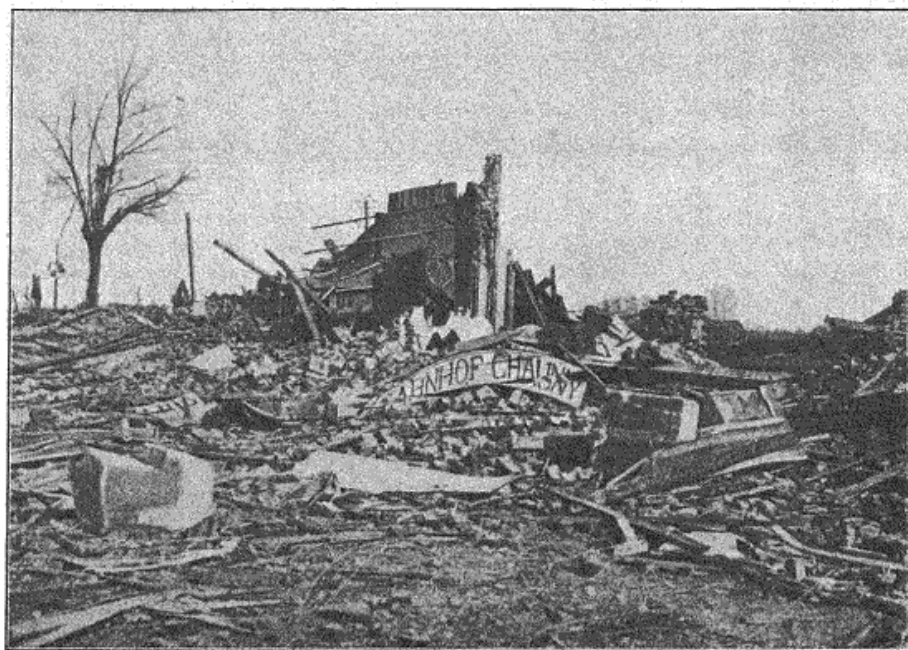


Fig. 55. — Bâtiment des voyageurs de Chauny, tel qu'il a été retrouvé.

et de TERGNIER (fig. 56) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 56. — Bâtiment principal de Tergnier après le départ de l'ennemi.

les ateliers de TERGNIER (fig. 57) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 57. — Ateliers de Tergnier après le départ de l'ennemi.

Les très grands bâtiments sont dans un état qui n'est guère plus enviable. Voici l'intérieur du bâtiment de VALENCIENNES (fig. 58) :



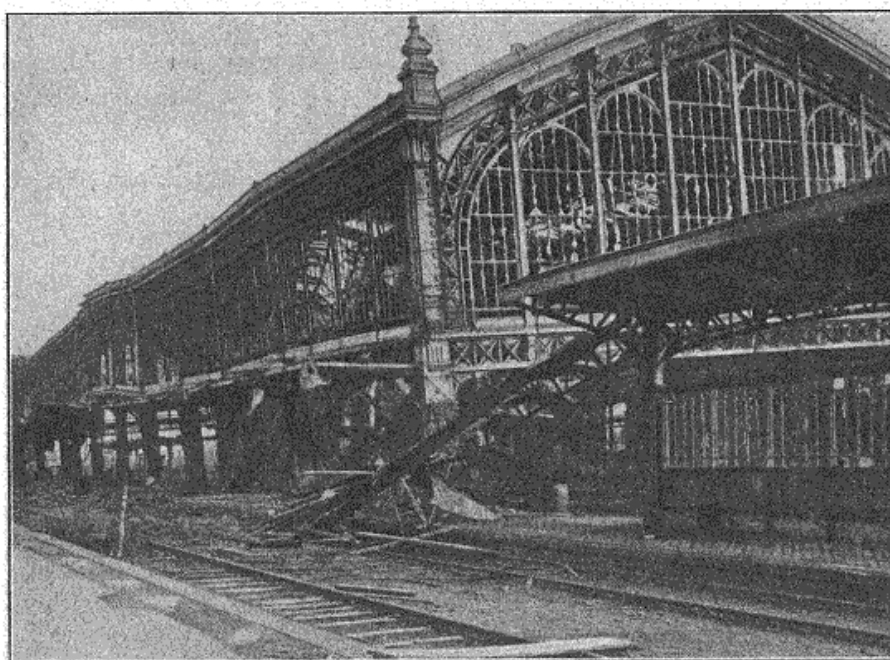
Cliché S. Ph. N.

Fig. 58. — Intérieur du bâtiment principal de Valenciennes après destruction.

Voici ce que les allemands ont fait de la belle halle métallique de cette même gare de VALENCIENNES (fig. 59).

En quoi pourtant la destruction de la halle et du bâtiment de VALENCIENNES pouvait-elle ralentir la poursuite qui les pressait ?

Voici ce que sont devenues certaines de nos tranchées, par exemple celle de la section de ligne d'ARRAS à LENS (fig. 60).



Cliché S. Ph. N.

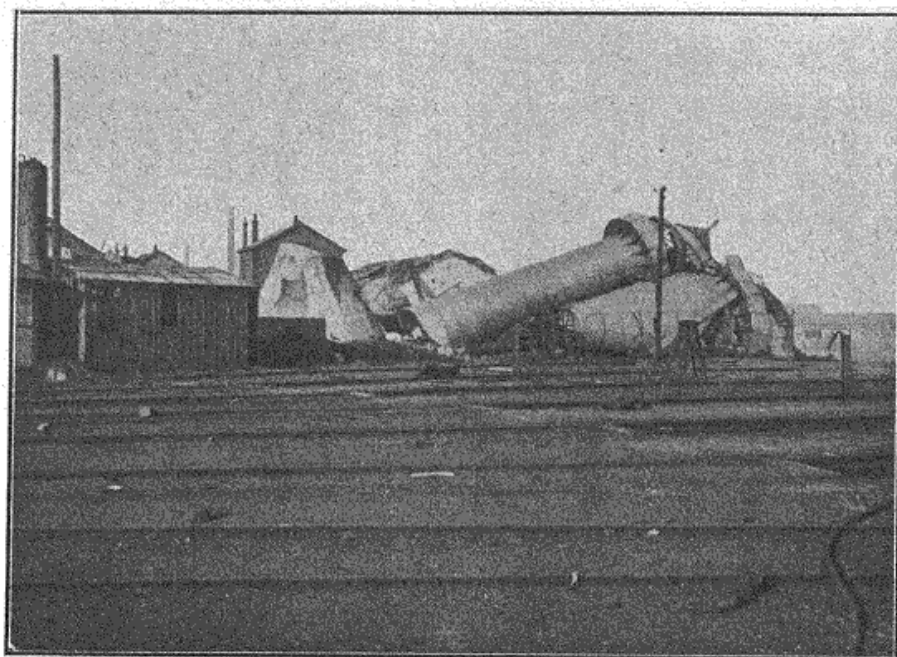
Fig. 59. — Halle métallique de la gare de Valenciennes après destruction.



Cliché S. Ph. N.

Fig. 60. — Tranchée sur la ligne d'Arras à Lens après le départ de l'ennemi.

Voici les alimentations d'eau, celle de VALENCIENNES, par exemple (fig. 61) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 61. — Alimentation d'eau de Valenciennes après destruction.

Mais il y a mieux, la voie courante elle-même a été détruite sur des dizaines et des dizaines de kilomètres consécutifs, tantôt par explosifs en faisant sauter un joint sur deux, ce qui rend tous les rails inutilisables, tantôt par un procédé purement mécanique qui vaut d'être décrit :

Imaginez, à l'origine de la voie à détruire, deux joints déboulonnés, les deux rails, formant l'about de la voie ainsi coupée, relevés par un cric et, sous ces deux moignons de rails faisant ainsi saillie par rapport à la voie intérieure, engageons une sorte de boucle en

rails courbés à la forge et se terminant par un “V” très pointu dans l'axe de la voie (fig. 62) :

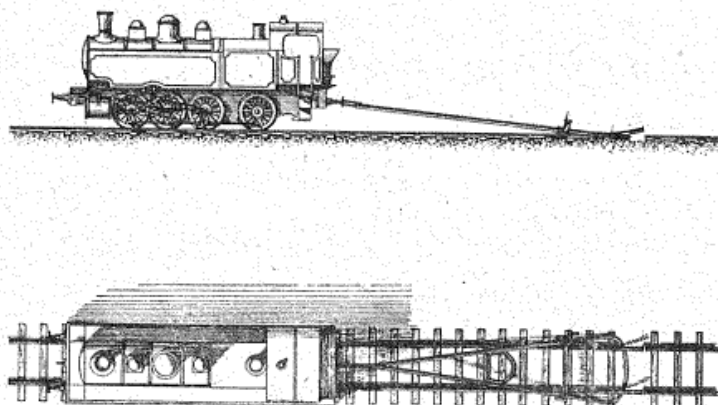


Fig. 62. — Charrue allemande à détruire les voies.

A l'extrémité de ce “V”, attelons une locomotive et mettons cette machine en marche : la boucle arrachera les deux rails derrière le passage de la machine de sur les traverses qu'elle mettra d'ailleurs généralement hors d'usage en arrachant les tirefonds ; rails, traverses, tirefonds, il faut que l'un des éléments cède ; quand la machine est passée à une vitesse qui peut être de 10 à 12 kilomètres à l'heure, la voie qu'elle a ainsi parcourue n'est plus bonne qu'à déblayer complètement et à remplacer par une voie composée d'éléments entièrement neufs, rails, traverses et tirefonds.

LE PREMIER RAPPEL À LA VIE DU RÉSEAU

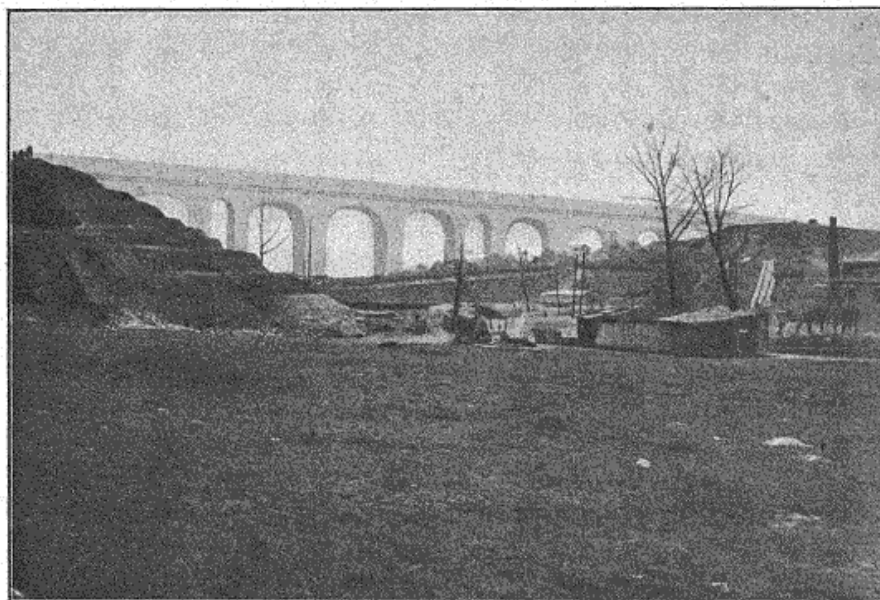
Voilà ce que nous avons trouvé sur des centaines de kilomètres : c'est devant cette destruction qu'il a fallu se mettre à l'ouvrage pour suivre les armées dans leur avance.

Ici, la collaboration intime du Génie Militaire avec le Personnel du Réseau a revêtu une autre forme : dans la personne de ses Compagnies dites d'avant-garde, le Génie Militaire a assumé la tâche de rétablir, par tous les moyens possibles, la circulation sur une voie provisoire sur toutes les lignes où il ne se heurtait pas à une grosse destruction comme celle d'un viaduc.

Quand il s'agissait d'un petit ouvrage, pour franchir une route, si la route n'était pas indispensable, on la comblait par des terres. Si la brèche était élargie par le luxe d'explosifs comme celui que j'ai décrit plus haut, on descendait dans la brèche par une sorte de montagnes russes.

Dans nombre de cas, ces ponts provisoires préparés à l'avance sous forme de grands fers à double "T" ont permis de franchir des brèches peu importantes. Grâce aux mailles serrées du Réseau du Nord, les grands ouvrages détruits ont pu souvent être contournés par des itinéraires secondaires. En voici un exemple : nous sommes arrêtés au sud du CATEAU par la destruction du viaduc de

SAINT-BENIN (fig. 63) dont voici la brèche telle que nous l'avons retrouvée, avec le fantôme du viaduc.



Cliché S. Ph. N.

Fig. 63. — Brèche du viaduc de St-Benin après sa destruction, avec le fantôme du viaduc.

De BUSIGNY, au lieu de monter directement vers LE CATEAU par la ligne ainsi coupée, nous nous détournons par la ligne de BUSIGNY à HIRSON que nous quittons ensuite en avant de WASSIGNY par un raccordement rejoignant la ligne de WASSIGNY au CATEAU et nous revenons au CATEAU par ST-SOUPLET.

Si, d'ailleurs, la retraite allemande s'était prolongée un peu plus loin, nous aurions été barrés par toute une série d'ouvrages autour desquels nous n'aurions pas trouvé de lignes de détournement, la série des ponts sur la SAMBRE vers CHARLEROI, par exemple, les viaducs autour d'HIRSON, d'autre part, le tunnel dit de la FÉRÉE entre LAON et LIART, etc., etc. Il est fort heureux que l'armée allemande se soit trouvée à bout de souffle, alors qu'elle n'était encore qu'à la frontière, ce qui nous avait permis de ne pas rester à beaucoup plus de 20 à 30 kilomètres derrière nos troupes victorieuses.

Qu'il me soit d'ailleurs permis d'indiquer ici, incidemment, que l'armée allemande a été, en réalité, bloquée, incapable de continuer sa retraite, du fait de l'insuffisance technique de son service des chemins de fer.

Elle n'a pas su dégager ses lignes loin en arrière, au fur et à mesure qu'elle reculait.

Après l'Armistice, nous avons trouvé en BELGIQUE des lignes entières, celles d'ANOR à GIVET par CHIMAY, par exemple, couvertes de trains figés en pleine voie, les machines sans eau, froides, et cela dans les deux sens. Les allemands ont commis là une faute technique que nous avons prévue et évitée de notre côté, notamment au printemps de 1918, lors de la poussée allemande, quand nous avons évacué du réseau du Nord sur les réseaux de l'intérieur, à force, pour conserver toujours l'entière liberté de nos mouvements.

J'en reviens à la collaboration avec le Génie. Dès que la Compagnie d'avant-garde a rétabli la circulation sur une voie de fortune, d'autres organismes, tantôt autres Compagnies du Génie, tantôt groupements d'agents civils du Réseau organisés exactement comme des Compagnies du Génie, arrivent derrière la Compagnie d'avant-garde ; selon la nature du travail à faire, on choisit tantôt une Compagnie du Génie de spécialistes, comme par exemple celle qui avait la spécialité des estacades en charpente pour franchir les brèches, tantôt les Compagnies du Génie sans spécialité pour la simple pose de voie courante, tantôt les groupements spéciaux du Réseau pour les gares à improviser.

Tous ces organismes, je le répète, travaillent et vivent de la même manière. Les hommes sont logés dans des wagons aménagés en wagons-couchettes à raison de 10 à 18 hommes par wagon suivant les types. Ces wagons sont agglomérés en trains comportant des cuisines et des réfectoires. L'armée ravitaille indistinctement les

groupements civils et les éléments militaires et ce mélange intime des deux éléments, sous le commandement de la Commission de Réseau, est la principale caractéristique du commencement de cette reconstitution.

Ce régime de mélange intime des éléments militaires et des éléments civils se continue bien après l'Armistice. Au fur et à mesure que les éléments militaires fondent, les groupements civils augmentent sans à-coups, je dirai même sans ralentissement de la production quotidienne. Le réseau finit par opérer seul ou à peu près seul, car les deux Armées Française et Anglaise lui prêteront encore, pendant longtemps, sur certains points particuliers, une aide que je caractériserai tout à l'heure, mais je tiens à faire toucher ici du doigt le secret de notre première réorganisation rapide : il est tout entier dans l'intimité de cette collaboration, dans la substitution graduelle que je viens d'indiquer et dans la continuité du travail qui en a été le résultat.

Voilà comment, après être partis d'une destruction complète nous laissant à reconstruire 8 grands viaducs, 811 ponts (passages supérieurs et inférieurs) non compris les aqueducs, 5 tunnels, 583 kilomètres de lignes à double voie, 529 kilomètres de lignes à voie unique, plusieurs dizaines de milliers de kilomètres de voies accessoires, 338 gares ou stations détruites, 115 alimentations d'eau, nous en sommes arrivés aux résultats que voici :

Le 27 Octobre 1918, avant l'Armistice, le premier train des voyageurs arrivait à LILLE ou du moins à ST-ANDRÉ, par CALAIS. — On faisait alors le trajet en 12 heures.— Le 28 Novembre, le premier train de voyageurs était à ST-QUENTIN.— Dans le courant de Décembre, avant le 1^{er} Janvier 1919, il était à DOUAI, à VALENCIENNES et à CAMBRAI. — C'est à cette date même du 1^{er} Janvier 1919, pour les étrennes de la Ville de LILLE, que nous avons eu la joie de lui amener son premier train de voyageurs dans sa gare centrale

actuelle. — Le 15 Février 1919, nous avons ainsi réouvert à l'exploitation provisoire 595 kilomètres de lignes. — Le 15 Mai, nous en avons réouvert 532 de plus, au total 1.127 ; à cette date, tout ce qu'on pouvait faire était fait, en fait de provisoire : ce qui reste à faire n'est plus, à raison de la grandeur des destructions, justiciable que de la reconstruction définitive, mais, avant de vous en parler, je vous demande la permission de revenir, comme je l'ai annoncé plus haut, sur deux points particuliers qui ont marqué cette reconstitution provisoire.

Le premier de ces points vise les surprises que nous avons eues au point de vue destructions ; ce que nous avons trouvé en fait de destructions, lors des premières reconnaissances derrière nos armées en marche, a été agrémenté par toute une série d'explosions retardées.

Je crois qu'il est difficile de caractériser mieux l'esprit boche qu'en décrivant les mines à retardement dont nous avons fortement souffert dans les derniers mois de 1918 et même au début de 1919.

Les allemands avaient disposé par centaines sur le chemin de fer, ou plutôt sous le chemin de fer, des fourneaux de mines au sein desquels ils avaient disposé un système d'allumage à retardement dont voici sommairement la description (fig. 64).

C'est tout simplement un percuteur, destiné à frapper une pastille de fulminate, poussé par un ressort à boudin et retenu, dans la position armée, par un fil métallique d'acier, mais ce fil métallique d'acier traverse une petite chambre métallique en cuivre parfaitement étanche dans laquelle on peut verser une solution acide rongeur lentement le fil ; l'acide attaque, en effet, l'acier, mais non pas le cuivre. La petite chambre demeure indemne, le fil est attaqué plus ou moins vite. Quand il est suffisamment rongé, il se rompt ; - sous la tension du ressort, le percuteur libéré vient frapper la capsule de fulminate et la mine fait explosion.

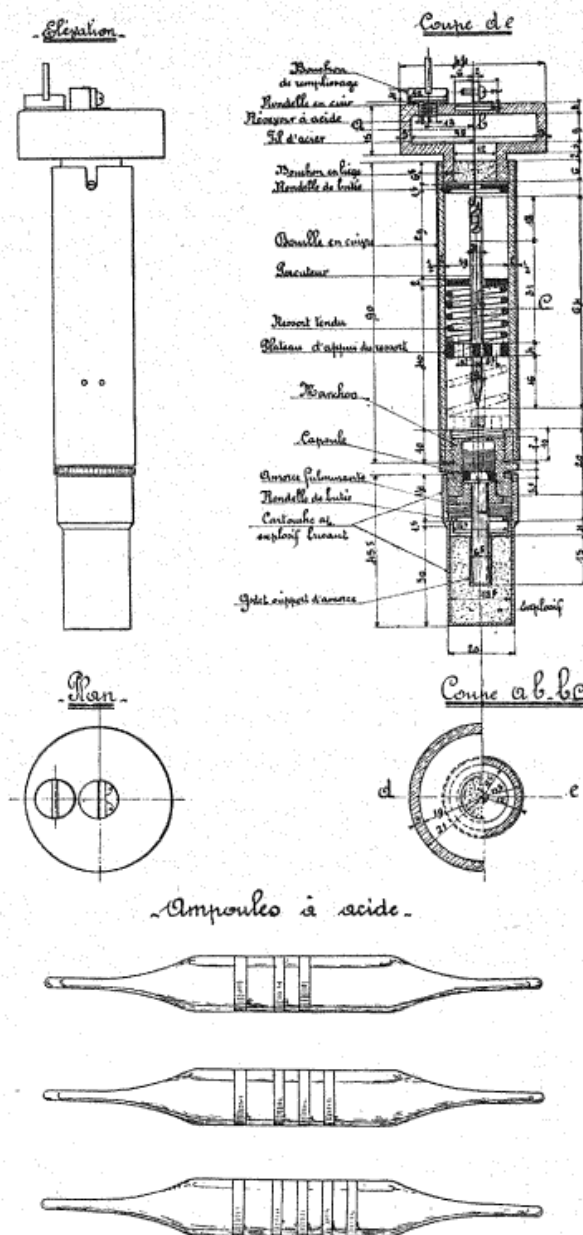


Fig. 64. — Détonateur automatique allemand pour mine à retardement.

Nous avons d'ailleurs retrouvé, lors de l'avance, des collections des solutions acides destinées à remplir les petites chambres métalliques. Ce sont des ampoules de verre fermées à la lampe, comme celles des pharmaciens, avec des étiquettes et des bandes colorées correspondant au nombre de semaines pendant lesquelles l'explosion doit se faire attendre. Je dois dire que les chimistes boches se sont trompés et que, généralement, les explosions ont été retardées beaucoup plus longtemps qu'ils ne l'avaient prévu. Le bâtiment de la gare de ROYE, par exemple, a sauté 75 jours après le départ des allemands.

De ces mines, nous en avons eu, je le répète, plusieurs centaines. Nous en avons eu, notamment, pour un pont aux abords de ROYE, qui ont constitué de véritables pièges. Le pont en question était un pont de maçonnerie qui avait été purement et simplement coupé à la voûte par une explosion modeste. Nous étions tout contents de n'avoir là qu'une réparation relativement simple à faire pour le remettre en état. De tels ménagements de la part du boche ont étonné un lieutenant du Génie défiant; en tournant autour de l'ouvrage, il a vu de la terre fraîchement remuée dans le remblai aboutissant à l'ouvrage, il y a fait pousser un boyau et il est tombé sur une mine à retardement qui devait, une fois que nous aurions réparé le pont, et même pris l'habitude de nous en servir, nous en priver à l'improviste.

Dans un autre cas, sur la ligne de SAINT-QUENTIN à JEUMONT, nous avons eu, au même ouvrage, deux étages de mines à retardement successifs qui, celles-là, ont sauté : la première nous a bien privés de l'ouvrage que nous avions sommairement rétabli, la seconde n'a pas moins bien réussi.

Certaines de ces mines ont été placées sous des voies de garage, respectées par hasard, croyions-nous, en réalité, pour s'offrir au dépôt des trains-cantonnement dont j'ai parlé plus haut et nous avons eu, en effet, l'un de ces trains qui a sauté, Dieu merci, pendant que

le personnel était au travail, de sorte que nous en avons été quittes pour des dégâts matériels.

Dans la gare de LAON, le Génie Militaire a découvert par des boyaux plus de 20 mines à retardement de cette nature. Il est vrai qu'il y a été aidé par un certain nombre de prisonniers boches ayant concouru à l'établissement de ces mines et qui ont été contraints de les découvrir et de les débourrer. Il est vrai aussi qu'une des clauses de l'Armistice comportait la livraison par les allemands de plans indiquant l'emplacement de ces mines. Ce sont ces documents qui nous ont permis, notamment, de dégager la gare de LILLE d'une série de mines à retardement qu'ils y avaient installées. Mais, volontairement ou non, les documents qui nous ont été fournis ont été, dans nombre de cas, si peu précis ou à si petite échelle, que nous avons, je le répète, subi des explosions jusque dans les premiers jours de 1919.

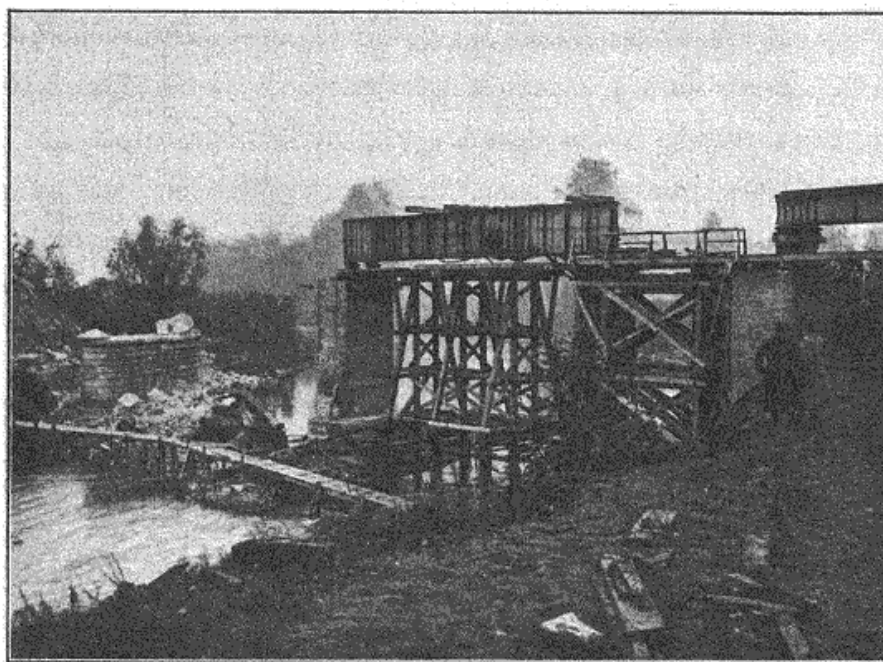
Je livre à votre appréciation, Mesdames et Messieurs, dans quelle mesure l'usage de ces mines à retardement dont quelques-unes ont fait explosion près de trois mois après avoir été mises en place, était de nature à entraver la poursuite de l'ennemi en retraite, par conséquent du domaine de la défense normale militaire. Vous apprécierez quelle science, dans le domaine technique comme dans le domaine psychologique, les allemands ont mise au service de la méchanceté, de la « schadenfreude », de la joie de faire le mal, comme ils ont dénommé eux-mêmes l'un des traits de leur caractère.

L'autre point, plus consolant, que je veux éclairer dans cette description sommaire des premiers mois de la reconstitution, c'est la permanence du concours que nous ont ménagé certaines unités militaires anglaises et françaises au point de vue suppléance de nos grands ouvrages détruits.

Ce sont les Anglais ou plutôt les Canadiens qui ont rétabli, par des estacades en bois vraiment admirables, la série des ponts sur la SAMBRE par lesquels notre grande ligne de SAINT-QUENTIN

à AULNOYE et à CHARLEROI franchit les méandres de cette jolie rivière. Il n'y en avait pas moins de sept, coupés ou plutôt détruits jusque dans leurs fondations par les allemands ; tous ont été rétablis d'une façon provisoire dans le délai d'environ cinq mois, de sorte que nous avons pu passer jusqu'à ERQUELINES le 1^{er} Avril 1919 et quelques jours après jusqu'à CHARLEROI.

Ailleurs, le Génie français nous a apporté le secours des grands ponts militaires préparés dès le temps de paix. Voici par exemple, en cours de lancement, le pont par lequel nous avons franchi l' AISNE, au nord de SOISSONS (fig. 65).



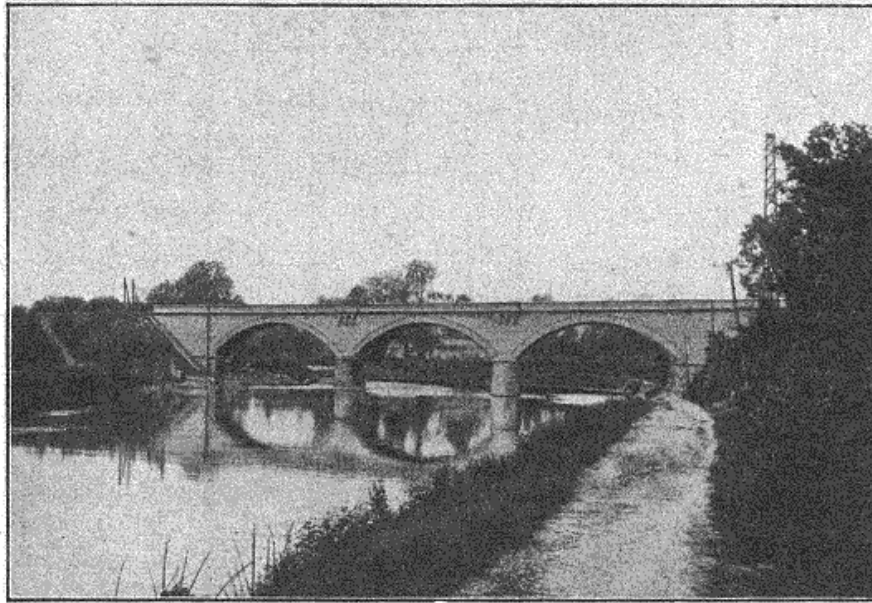
Cliché S. Ph. N.

Fig. 65. — Pont de Villeneuve, sur l'Aisne, au nord de Soissons.
Ouvrage provisoire.

en attendant que nous ayons pu reconstruire le pont définitif (fig. 66).

C'est par un pont provisoire du même genre que nous avons franchi la SCARPE canalisée au nord de DOUAI. Plus tard, pour la reconstruction définitive des ponts sur la SAMBRE, la plupart des

belles estacades anglaises ayant été mises à l'emplacement des ouvrages définitifs, il a fallu les suppléer par des déviations, qui ont franchi la rivière par des ponts militaires lancés par le 5^e régiment du Génie,



Cliché S. Ph. N.

Fig. 66. — Pont de Villeneuve, sur l'Aisne, au nord de Soissons, reconstruit.

et à côté desquels les travaux de reconstruction se sont poursuivis et se poursuivent encore, à l'heure actuelle, pour les derniers à reconstruire de ces ouvrages.

LES DÉBUTS DE LA CONVALESCENCE

LE RÉTABLISSEMENT DES LIGNES

Mais si, dans cette première période provisoire de reconstitution, les ouvrages provisoires nous ont été d'un puissant secours, dans nombre de cas où la brèche était considérable en largeur comme en hauteur et où on ne pouvait y avoir recours, le plus court était de faire la reconstruction définitive et ici nos Ingénieurs, au premier rang desquels je citerai de nouveau M. Tettelin, aujourd'hui Ingénieur en Chef du Service, M. Candelier, aujourd'hui son adjoint, ont réalisé des tours de force que je vais caractériser par quelques exemples.

Voici, par exemple, la brèche correspondant à la traversée de la SCARPE par laquelle la ligne d'ARRAS à LENS est coupée à la sortie même d'ARRAS. Cette brèche correspond à la destruction d'un pont en maçonnerie à trois travées en plein cintre, la travée centrale ayant 19 mètres de hauteur et 15 m. 80 d'ouverture. La voilà dans sa situation à la date du 15 Novembre 1918. La largeur de la brèche

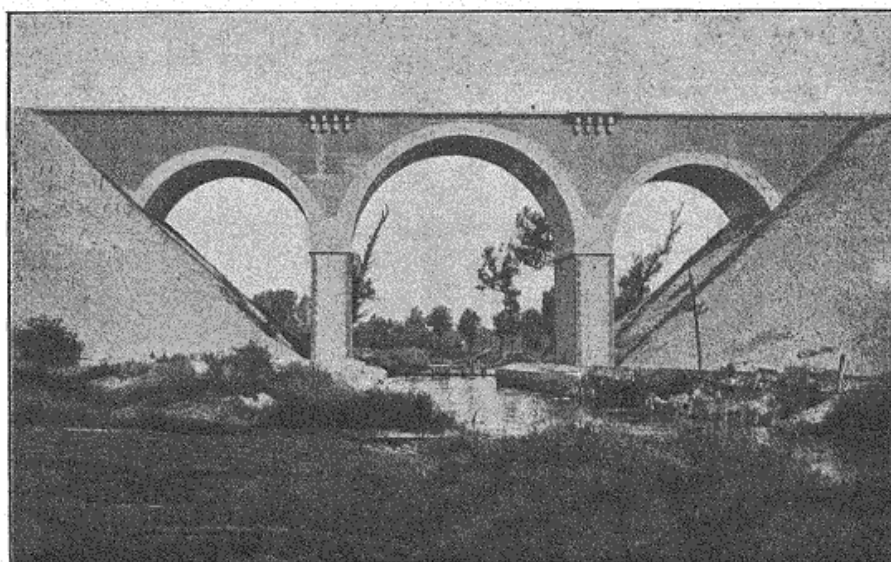
est de 58 mètres (fig. 67) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 67. — Brèche du pont d'Athies, sur la Scarpe (ligne d'Arras à Lens).

Voici ce qu'elle devient 60 jours après, à la date du 15 Janvier 1919 (fig. 68) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 68. — Pont d'Athies, sur la Scarpe, reconstruit.

L'ouvrage définitif est reconstruit en gros béton : c'est celui sur lequel, depuis la date que je viens de citer, tous les trains passent et passeront pour longtemps.

Voici le viaduc de SAINT-BENIN, sur la grande ligne de PARIS à BRUXELLES et à LIÈGE, au sud du CATEAU, tel que nous l'ont laissé les allemands (fig. 69) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 69. — Brèche du viaduc de St-Benin, sur la Selle, près du Cateau (ligne de Paris à Bruxelles et à Liège).

avec 175 mètres de longueur de brèche, 16.000 mètres cubes de maçonnerie à déblayer, après l'avoir débitée à la mine. Voici l'ouvrage terminé fin Août 1919, après 120 jours de travail (fig. 70). C'est certainement le record de la vitesse pour un ouvrage de cette importance.

Voici le viaduc de BLANGY, près d'HIRSON, sur la grande transversale VALENCIENNES-AULNOYE-HIRSON (fig. 71).

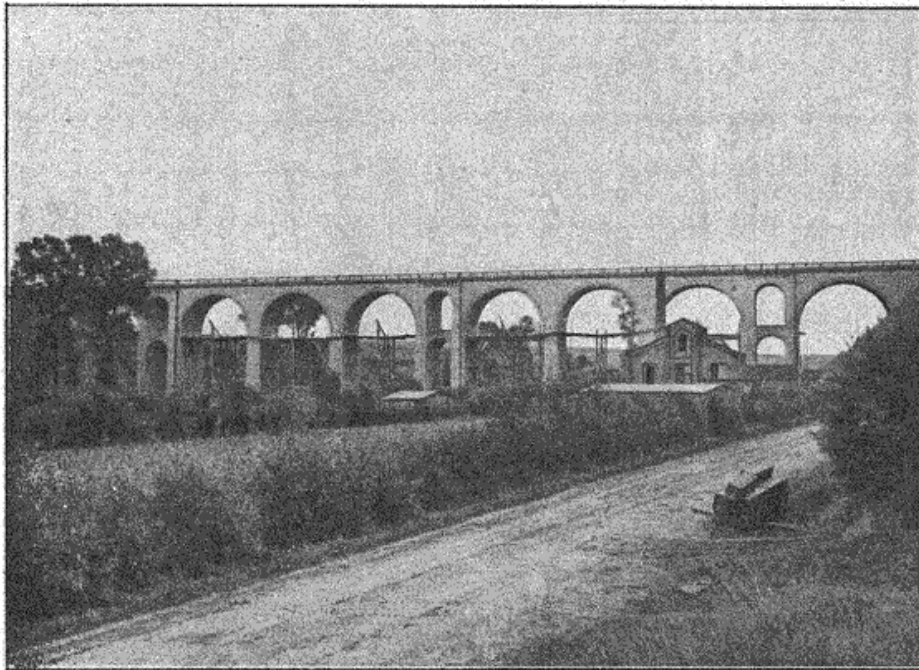


Fig. 70. — Viaduc de St-Benin, reconstruit.

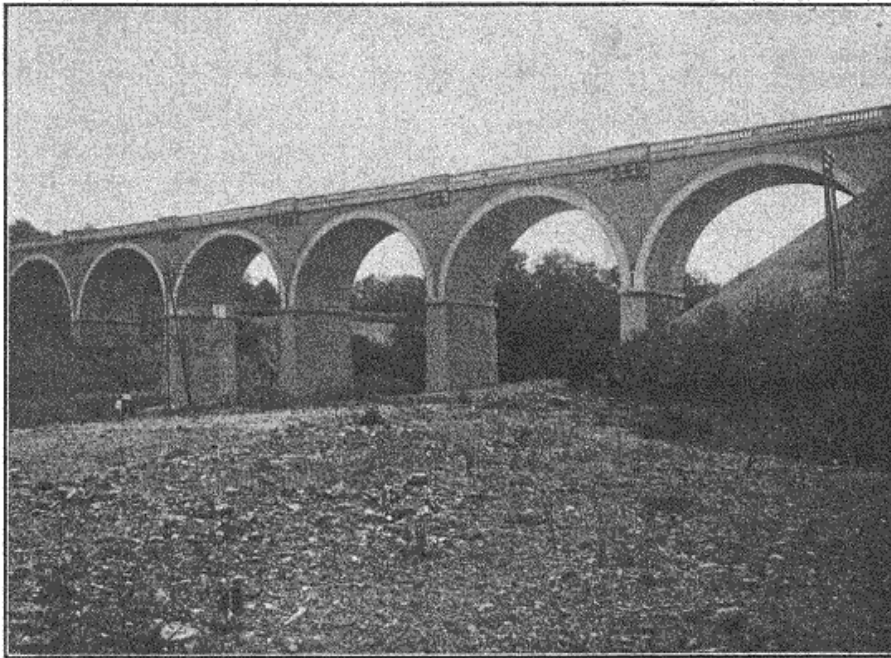
Cliché S. Ph. N.



Fig. 71. — Viaduc de Blangy, sur l'Oise, détruit
(ligne de Lille à Valenciennes et à Hirson).

Cliché S. Ph. N.

L'Armée Française l'avait détruit en 1914. Les allemands l'avaient rétabli au moyen de tabliers en acier, portés par des pylônes en acier, qu'ils avaient ultérieurement enrobés de béton pour obtenir des appuis plus rigides. — Le déblaiement en fut particulièrement difficile en raison des masses énormes de maçonnerie et de métal qu'il a fallu débiter à la mine et au chalumeau. Le voici à la date du 30 Août 1919 (fig. 72).



Cliché S. Ph. N.

Fig. 72. — Viaduc de Blangy, sur l'Oise, reconstruit.

Voici enfin le viaduc d'OHIS, sur la grande ligne de DOUAI-CAMBRAI - BUSIGNY - HIRSON, tel que nous l'avons retrouvé (fig. 73).

Le voilà terminé le 10 décembre 1919. Nous avons profité de l'occasion pour le surélever de 2 m. 50 par rapport à la situation antérieure, pour améliorer le profil de la ligne (fig. 74).

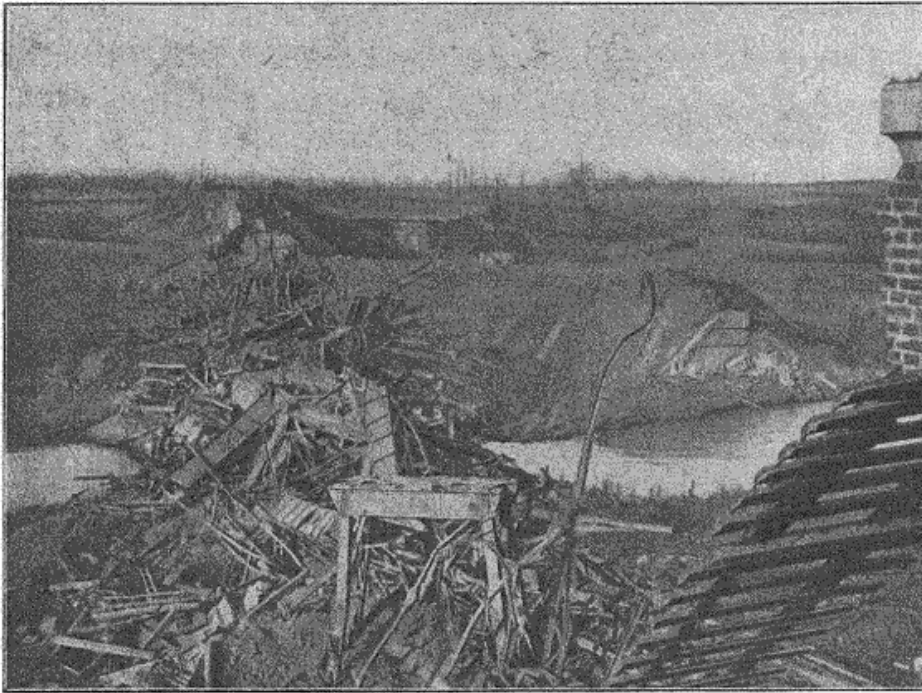


Fig. 73. — Viaduc d'Ohis, sur l'Oise, détruit Cliché S. Ph. N.
(ligne de Douai-Cambrai-Busigny-Hirson).

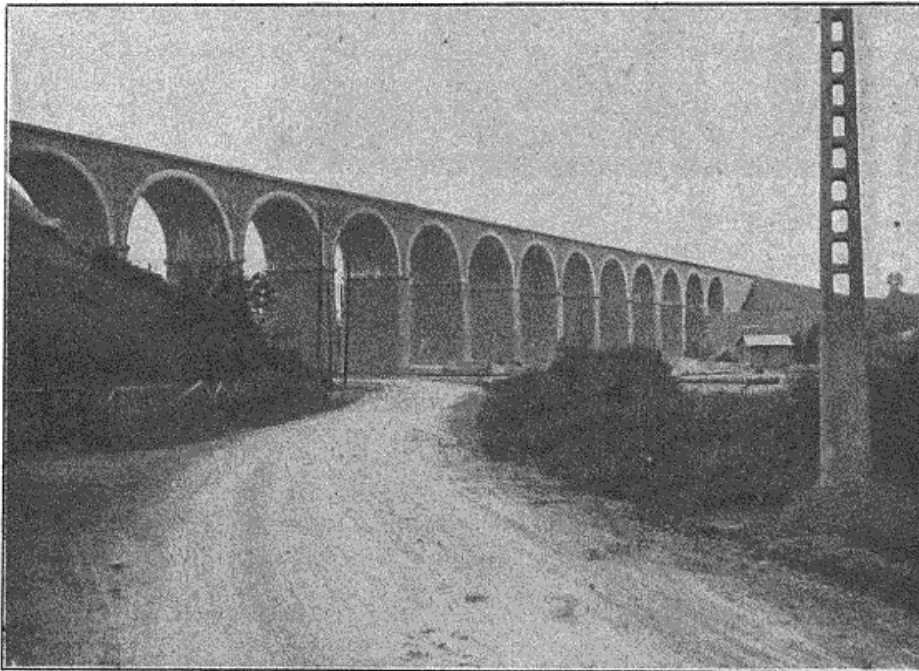
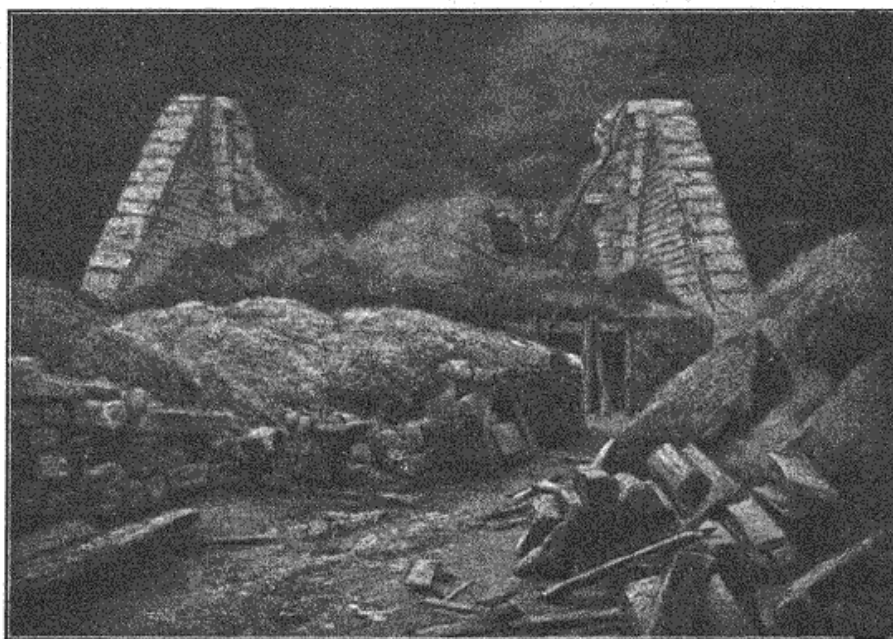


Fig. 74. — Viaduc d'Ohis, sur l'Oise, reconstruit. Cliché S. Ph. N.

Je voudrais vous parler des tunnels, comme celui de VAUXAILLON, par exemple, par lequel la ligne de SOISSONS à LAON passe sous les collines, désormais légendaires, de l' AISNE. Ce tunnel fut détruit aux deux têtes et au milieu par les allemands, lors de leur retraite de 1917.

Bien que le front ne se fût fixé qu'à quelques kilomètres à peine, la réparation fut entreprise par le Réseau assisté des Sapeurs de Chemins de fer. Elle était achevée quand, en Mars 1918, survint l'avance allemande ; la tête côté LAON fut détruite par nous. Les allemands la réparèrent, puis, au moment de leur retraite définitive, la détruisirent de nouveau, ainsi que la tête côté Soissons. La réparation définitive fut entreprise aussitôt après l'armistice ; elle présenta, au milieu de terrains bouleversés par les explosions successives, et en raison d'un hiver exceptionnellement pluvieux, les plus grandes difficultés ; la circulation fut néanmoins rétablie dès le 15 Mai 1919.

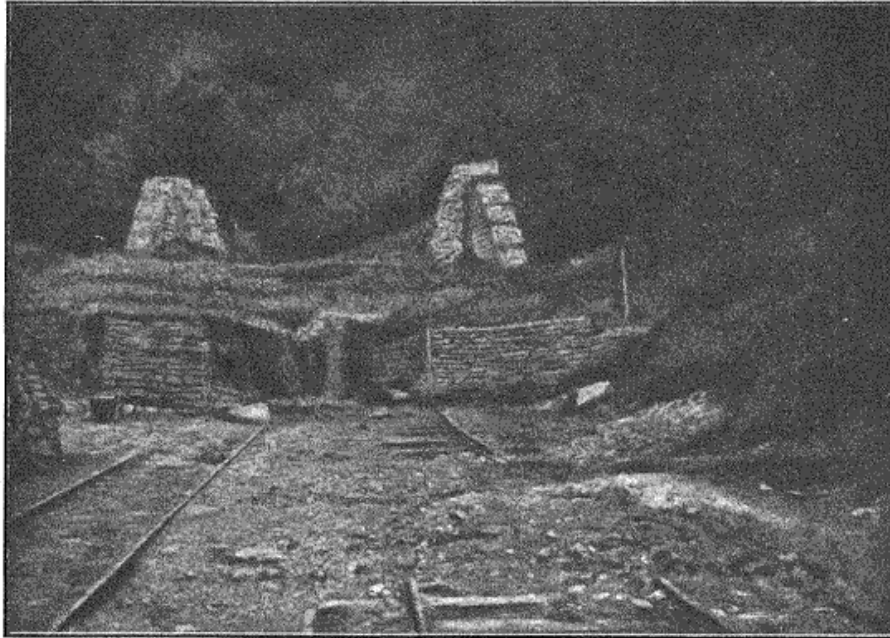
Voici la tête sud du tunnel après l'explosion de 1917 (fig. 75) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 75. — Tunnel de Vauxaillon (ligne de Paris à Laon et Hirson).
Tête sud après l'explosion.

et voici la tête Nord (fig. 76) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 76. — Tunnel de Vauxaillon. — Tête nord après l'explosion.

vous pouvez y voir les barrages en sac à terre destinés à protéger les abords de cette tête exposée au feu direct de l'artillerie allemande et à laquelle on accédait par des galeries creusées par le Génie dans les éboulements, pour permettre aux troupes de s'abriter dans le tunnel.

Quant aux cours des gares, quant aux bâtiments des voyageurs, quant aux halles des marchandises, est-ce à vous, Mesdames et Messieurs, que je les citerai, vous qui les avez vus autour de vous, qui pouvez les voir encore à ARMENTIÈRES, à BAILLEUL, à ORCHIES, à VALENCIENNES, etc... etc...

Certes, ce ne sont pas des installations de luxe : telles qu'elles sont, nous avons eu la joie de les voir servir, dès les premiers jours, aux malheureux qui rentraient chez eux dans les ruines. Quelque

rudimentaires qu'elles fussent, personne ne s'en est plaint et, encore à l'heure actuelle, personne ne nous reproche de faire encore dans des bâtiments en bois le service des voyageurs et des marchandises dans des gares comme LENS, par exemple, pour ne pas citer encore celles que j'ai citées tout-à-l'heure.

LE RÉTABLISSEMENT DU PERSONNEL

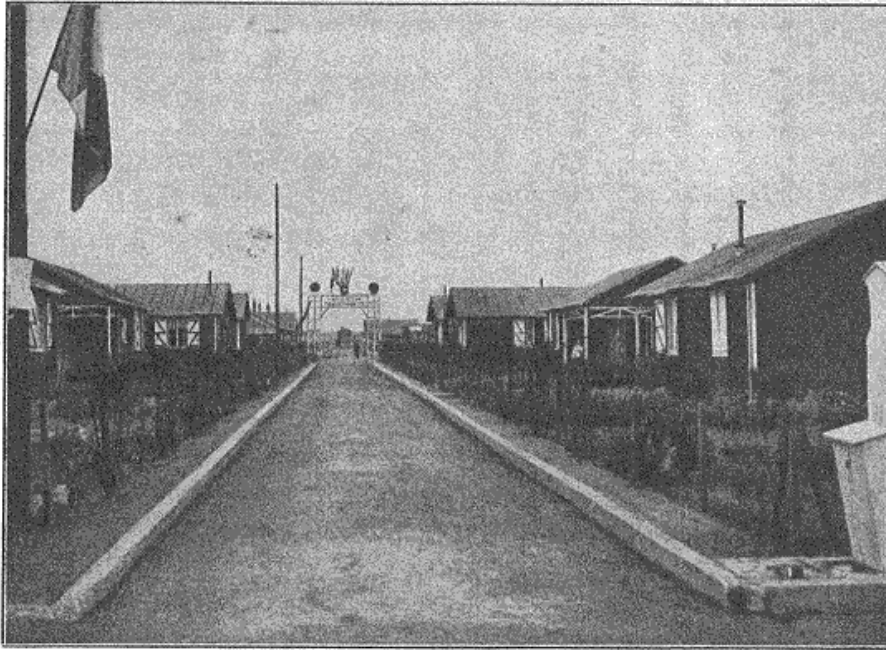
Cela n'a été d'ailleurs qu'une part de notre effort de reconstitution : reconstruire un Réseau, même suivant des dispositions précaires, c'est bien, mais cela ne sert à rien si l'on n'a pas un personnel pour en assurer le service et un personnel d'autant plus nombreux que les installations sont plus précaires et moins perfectionnées.

Comment loger ce personnel dans les ruines ? Comment lui assurer sa subsistance ? Comment lui éviter le plus rapidement possible le cafard en le ramenant à la vie naturelle, celle de la famille ? Voilà le problème le plus grave que nous avons eu à résoudre.

Au début, nous l'avons résolu en logeant les hommes seuls dans des baraques militaires et en assurant leur subsistance dans de véritables cantines auxquelles étaient envoyés les vivres nécessaires. Le plus vite possible, nous avons, dans tous les centres de moyenne et de première importance du Réseau, entrepris la construction de maisons entourées de jardins, propres à loger les familles de ces malheureux hommes.

D'abord en bois, pour aller vite, ces maisons ont fait place à un type en matériaux demi-durs où le bois s'est allié à la brique, puis à un ou plusieurs types en matériaux durs, c'est-à-dire construits en béton de scories. Je ne résiste pas au plaisir de vous en montrer quelques exemples.

Voici, par exemple, (fig. 77) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 77. — Type de maisons en bois pour cités.

les maisons en bois (la vue que je vous présente est empruntée à la Cité de BÉTHUNE) entourées chacune d'un jardin de 400 à 500 mètres carrés. Nous les avons commencées au mois d'Avril 1919, après avoir constaté qu'il n'y avait rien à espérer des Services Publics desquels nous avions cru pouvoir les attendre pendant quatre mois que je regrette encore d'avoir perdus.

Nous en avons fait 4.900 exemplaires répartis sur le Réseau en plus de 100 localités.

Dès ce premier essai, nous perfectionnons : nous passons aux maisons en matériaux demi-durs dont voici un exemple : type intermédiaire que

nous ne développons plus (fig. 78) :

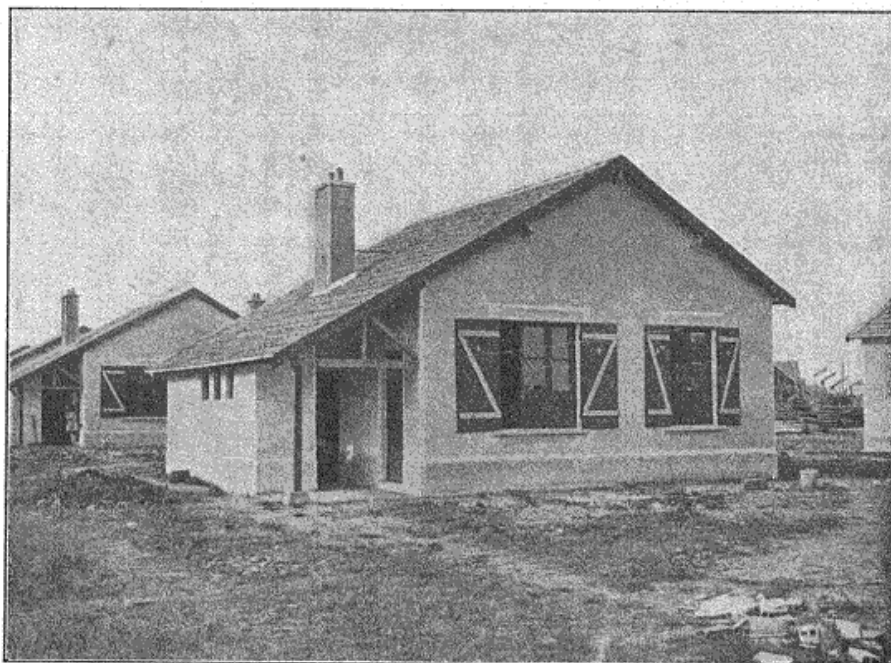


Fig. 78.— Type de maison en matériaux demi-durs pour cités. Cliché S. Ph. N.
et voici le point d'aboutissement de nos essais : la maison isolée
en matériaux durs (fig. 79) :

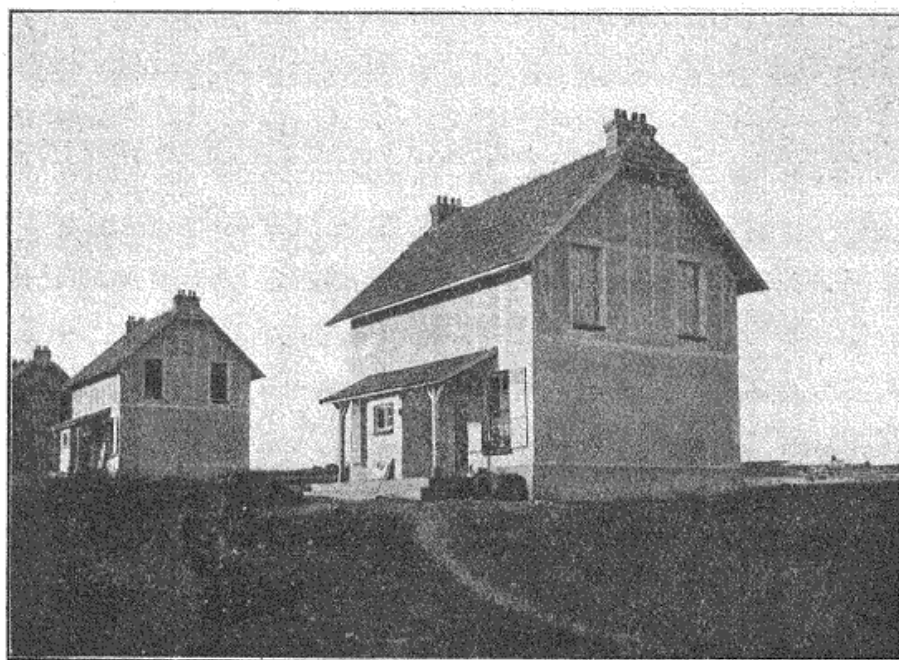


Fig. 79. — Type de maison isolée en matériaux durs pour cités. Cliché S. Ph. N.

Voici la maison double (fig. 80) :

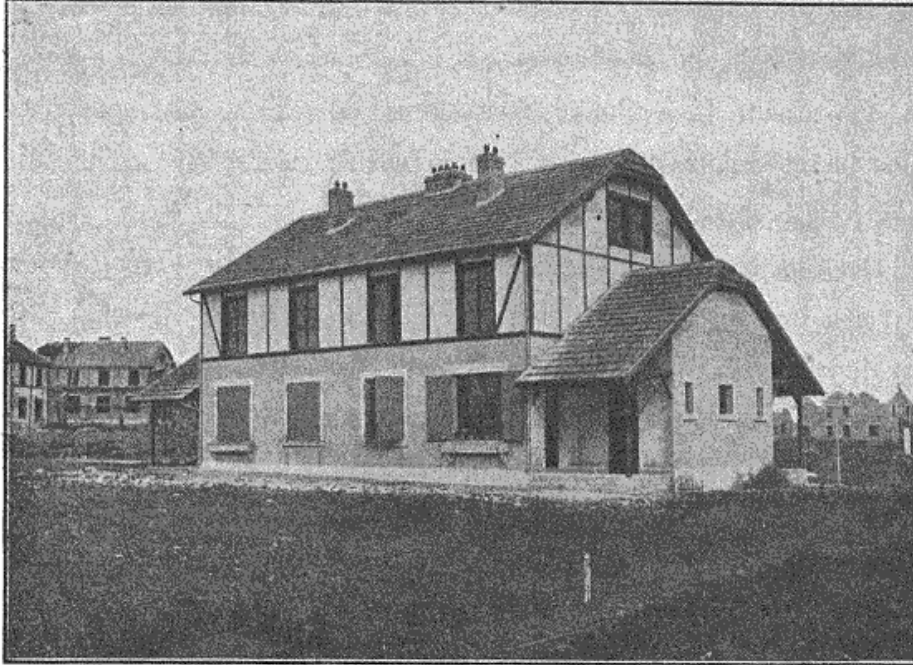


Fig. 80. — Type de maison double pour cités. Cliché S. Ph. N.

Voici la maison quadruple (fig. 81), entourée dans ses 4 angles

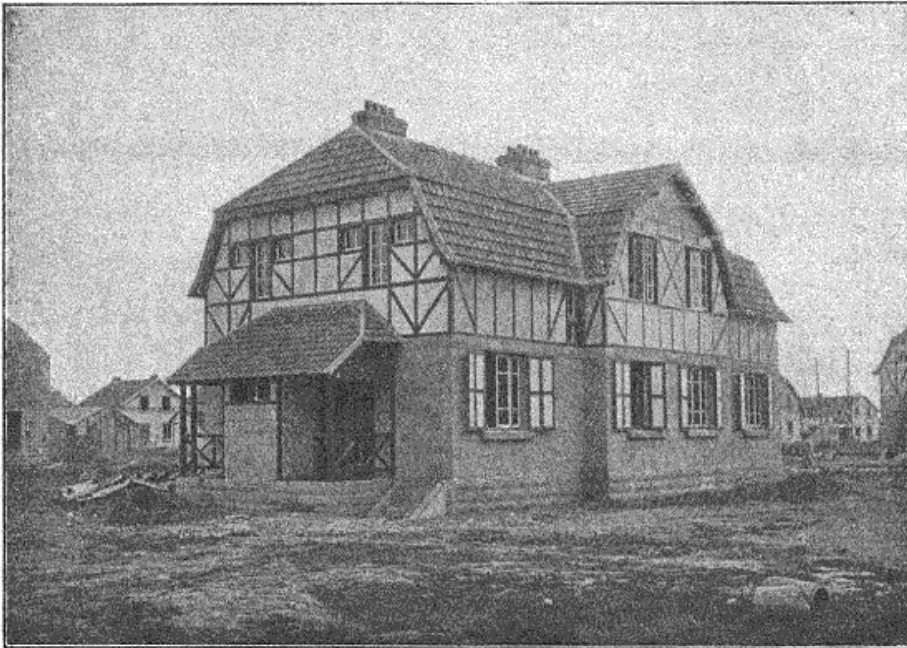
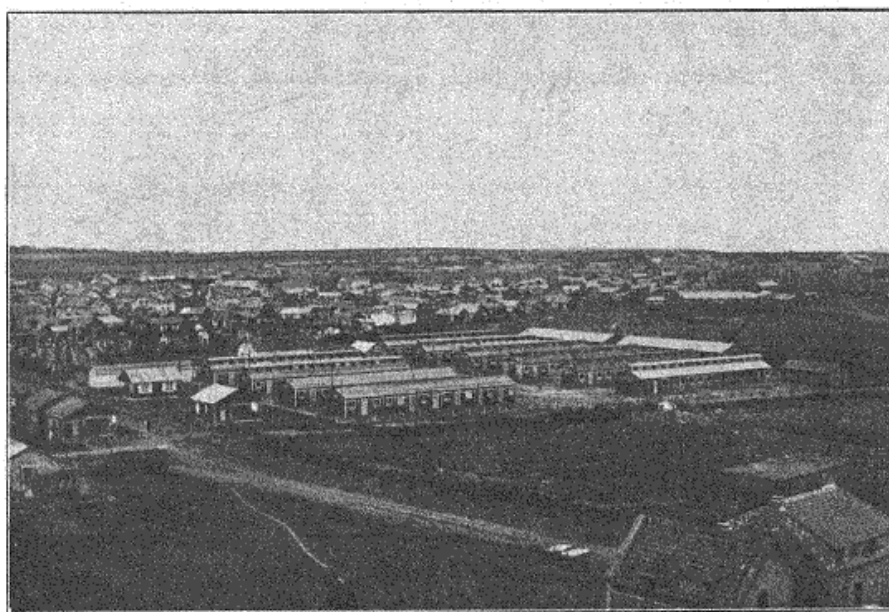


Fig. 81. — Type de maison quadruple pour cités. Cliché S. Ph. N.

de 4 jardins, toujours de 450 à 500 mètres carrés, ce qu'un agent peut cultiver dans ses loisirs et avec l'aide de sa famille et ce qui lui suffit d'ailleurs pour avoir des légumes. Voilà les maisons qui constituent la véritable installation définitive, celle que nous avons bien l'espoir de pouvoir, dans l'avenir, céder aux agents qui les auront occupées d'abord comme locataires.

De tous ces types, nous avons actuellement, réalisés ou en cours de réalisation, exactement 9.885 exemplaires à l'heure actuelle, dont plus de la moitié sont habités, les premiers depuis plus de 18 mois. Certaines de ces cités qui s'élèvent maintenant à des emplacements qui étaient littéralement des champs avant la guerre, et des champs labourés de projectiles au moment de l'Armistice, constituent maintenant mieux que de coquettes Sous-Préfectures.

Voici la Cité de TERGNIER (fig. 82) :



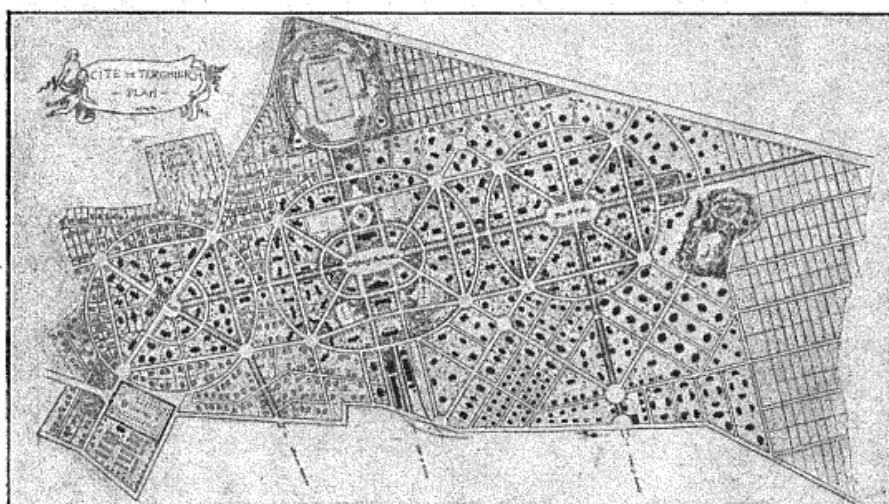
Cliché S. Ph. N.

Fig. 82. — Cité de Tergnier. — Vue générale.

l'une de celles qui s'élèvent en pleins champs : tout ce que vous

voyez comme constructions est nouveau, depuis 18 mois. Il y a déjà actuellement 488 maisons en dur et 557 maisons en demi-dur, abritant près de 6.000 âmes. Nous sommes en train d'aller à 1.400 maisons.

En voici le plan, conçu par un de nos Ingénieurs aussi doué d'imagination et de capacités techniques qu'épris d'amour pour le personnel, M. Dautry, aujourd'hui Ingénieur en Chef de l'Entretien (fig. 83).



Cliché S. Ph. N.

Fig. 83. — Cité de Tergnier. — Plan général.

Vous voyez que ce plan écarte avec soin les formes géométriques prévues d'avance qui rendent si tristes les cités ouvrières. Elle comprend l'éclairage électrique, la distribution d'eau dans toutes les maisons, le tout à l'égout; elle comprend, bien entendu, toutes les installations communes.

Voici, à titre d'exemple, l'école ménagère (fig. 84) :

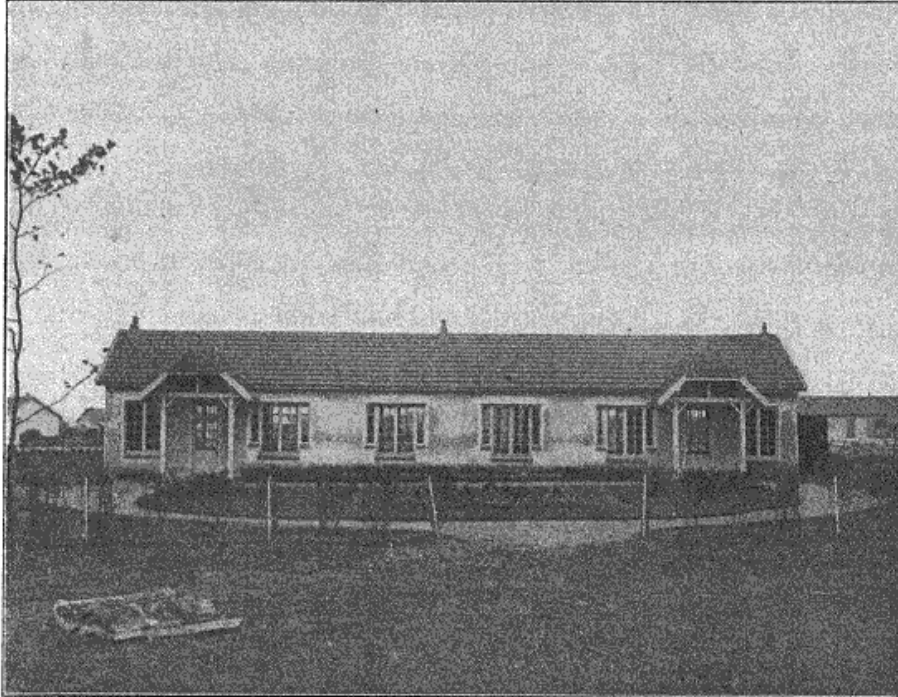


Fig. 84. — Cité de Tergnier. — École ménagère. Cliché S. Ph. N.

Elle comprend des places : voici la place dite de « la Concorde » (fig. 85), des terrains de jeux, etc., etc...

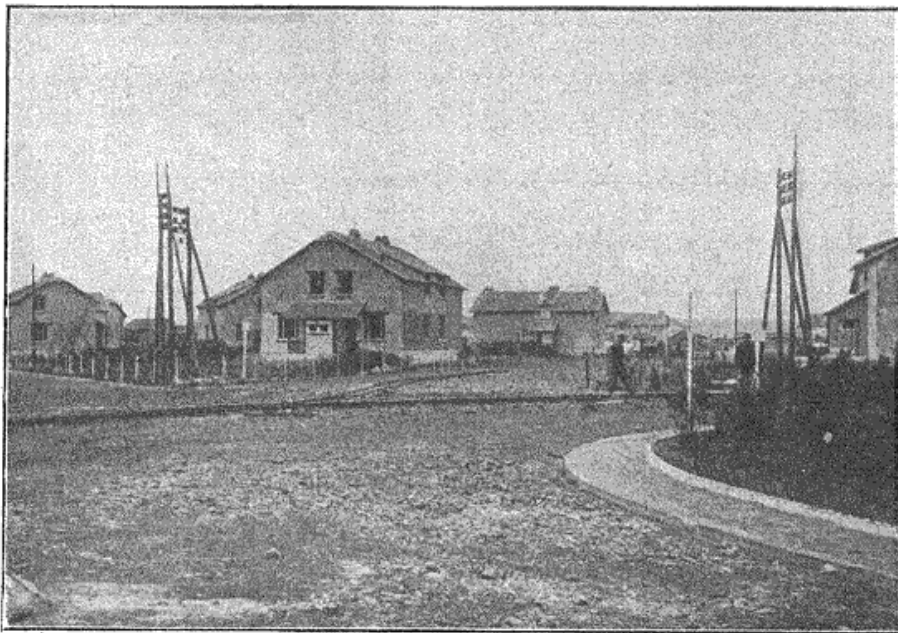


Fig. 85. — Cité de Tergnier. — Place de la Concorde. Cliché S. Ph. N.

Et notez encore une fois que cette cité de TERGNIER est bien loin d'être un exemple unique.

En voici une autre à BÉTHUNE, à laquelle j'ai emprunté mon premier exemple de maisons en bois, qui est moins importante que la Cité de TERGNIER, mais qui comportera encore 720 logements pour abriter près de 3.000 âmes, et qui trahit elle-même dans son plan les trois étapes successives par lesquelles elle a passé (fig. 86) :

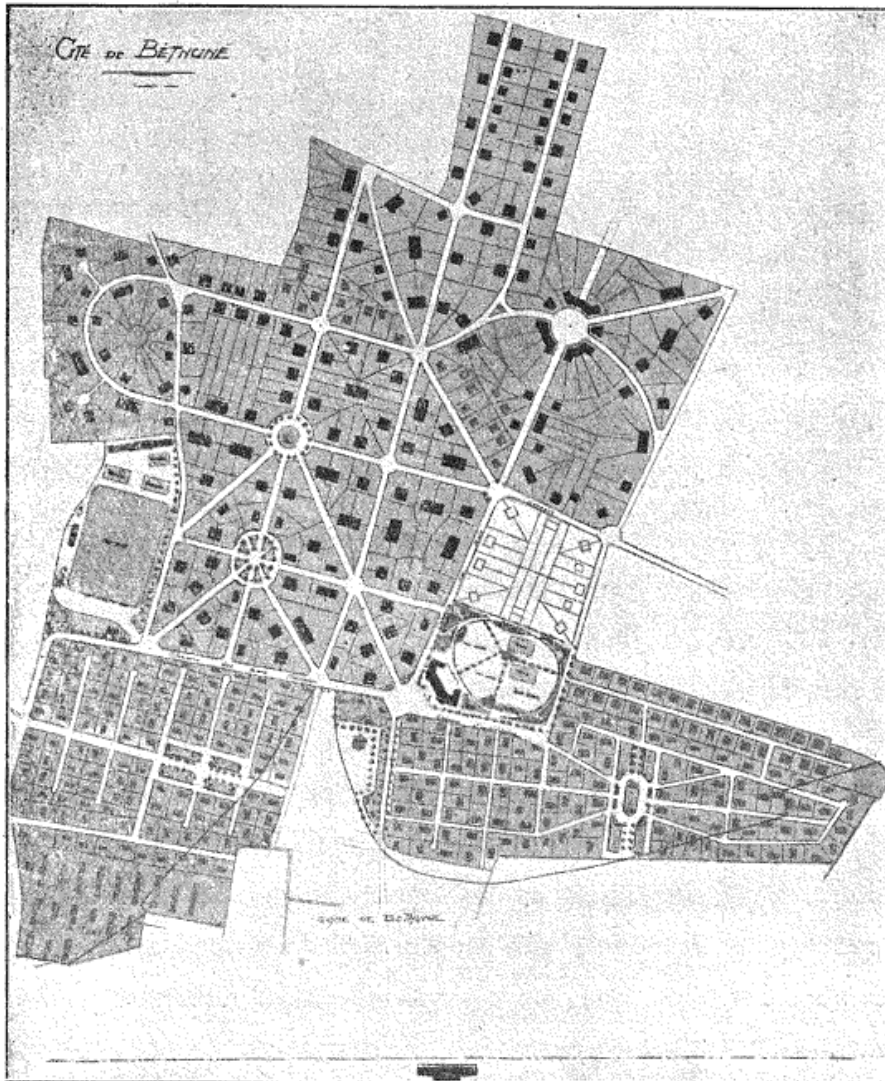
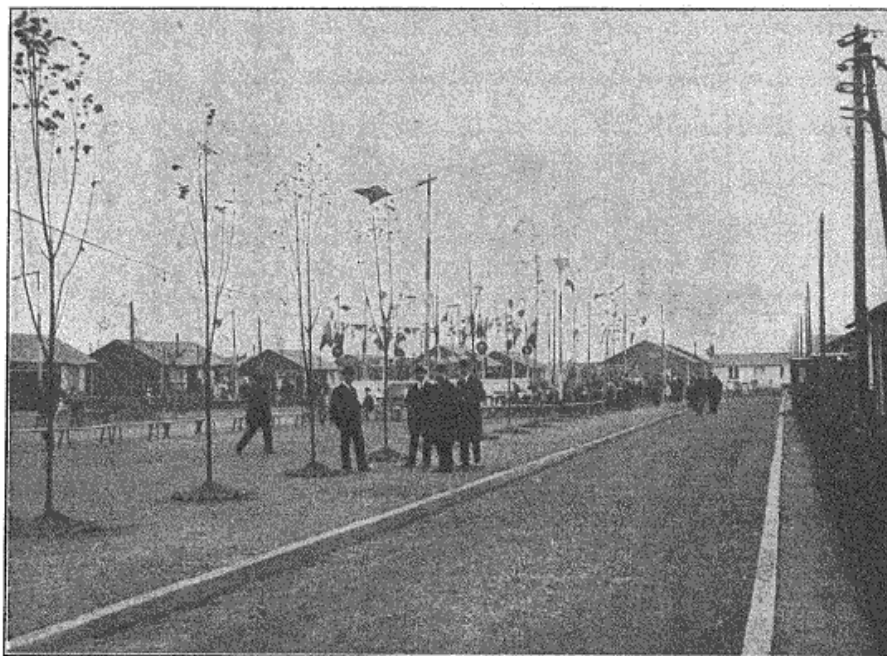


Fig. 86. — Cité de Béthune. — Plan général. Cliché S. Ph. N.

et dont voici la Place des Sports (fig. 87) :



Cliché S. Ph. N.

Fig. 87. — Cité de Béthune. — Place des Sports.

Je pourrais vous en citer beaucoup d'autres : car l'effectif total de 9.885 maisons, construites ou en construction, qui mesure notre effort à l'heure actuelle, se répartit en 5 Cités de plus de 500 maisons, 3 Cités de 500 à 300 maisons, 4 Cités de 300 à 200 maisons, 4 Cités de 200 à 100 maisons, 10 Cités de 100 à 50 maisons, et 80 Cités de moins de 50 maisons, ne comprenant naturellement pas les petits groupes de 4 à 5 maisons et moins. C'est grâce à ces maisons, à ces cités, grâce au développement énorme que nous avons donné à notre éconamat, aux coopératives dont nous avons partout encouragé l'éclosion, que la vie de famille a pu reprendre pour nos agents.

Bien plus, elle s'y est développée. — J'aurais voulu, si tant de sujets divers ne sollicitaient un mot, une allusion, vous analyser

l'influence étonnante qu'a eue sur les mariages, sur les naissances, cette vie en colonies, dans le pire des déserts, dans celui des ruines. L'herbe qui recouvre maintenant ces ruines, les fleurs sauvages qui, dès le printemps de 1919, couronnaient les trous d'obus, ne sont pas les seules réactions de la nature contre la sauvagerie à laquelle l'homme a été amené par sa civilisation. — La nature a repris ses droits aussi sur nos agents ramenés à la vie naturelle dans nos Cités improvisées. C'est elle qui a soutenu leur moral, donné à leurs pensées intimes, à leurs sentiments l'orientation saine dont ils ont donné deux témoignages successifs dans des circonstances graves, au printemps de l'année 1920.

III. — LA PAIX

LA RECONSTRUCTION DU RÉSEAU

Nous voilà, Mesdames et Messieurs, arrivés dans cet exposé trop rapide aux jours actuels.

Vous voyez dans quelles installations précaires nous vivons, mais en somme quels résultats ces installations et le personnel qui les dessert nous ont permis d'atteindre, puisque nous avons, dans les derniers mois de 1920, réalisé de nouveau les mouvements quotidiens moyens de 19.000 à 20.000 wagons chargés par jour, représentant sensiblement 85 à 90 % de ce que nous faisions dans les mois correspondants des années d'avant-guerre.

Je considère pourtant que nous ne sommes qu'au début de notre tâche de reconstitution et qu'il nous incombe un autre devoir.

Vous avez vu vous-même, autour de LILLE, la reconstitution du Réseau s'effectuer dans le cadre, en quelque sorte sur les fondations de ce qui existait avant la guerre. Cela, c'est le passé. C'est le point

d'aboutissement d'une longue ère de travail et de prospérité au bout de laquelle nous étions arrivés à la veille de la Guerre, car nos installations ne suffisaient à leur tâche que par une utilisation poussée au dernier degré de la perfection en matière d'exploitation de chemin de fer.

Puisque la guerre nous a brisé ce cadre, puisque, par les ruines qu'elle a accumulées autour de nous, elle nous a, dans de nombreux cas, affranchis d'obstacles matériels qui nous enserraient, nous avons le devoir de concevoir et de préparer l'avenir. En d'autres termes, il faut que notre définitif de demain soit un point de départ, notre provisoire d'aujourd'hui n'étant que la résurrection partielle et éphémère d'un point d'arrivée.

Il est d'autant plus indispensable de rompre le cadre du passé que, avec les conditions nouvelles de travail correspondant à la loi de 8 heures, les anciennes installations du Réseau eussent été tout-à-fait insuffisantes pour faire face au trafic d'avant-guerre.

Cette conception de l'avenir, nous avons essayé de l'avoir partout, mais je ne saurais vous en citer un exemple plus complet ni plus précis que celui dont notre grande Capitale de LILLE est le théâtre.

A la veille de la guerre, nous sommes en présence d'installations de chemin de fer comportant une gare à voyageurs en cul-de-sac dans laquelle aboutissent 6 grandes lignes (sans compter les lignes secondaires) en tout et pour tout par quatre voies principales.

Deux de ces voies viennent du Nord : elles cumulent depuis ROUGE BARRE les provenances de CALAIS-DUNKERQUE et de ROUBAIX - TOURCOING, toujours pour ne citer que les principales.

Les deux autres voies principales cumulent les provenances de BRUXELLES, de VALENCIENNES, de DOUAI (c'est-à-dire de PARIS) et de BÉTHUNE et elles cumulent sur un tronc commun

qui commence à l'extrémité sud de la gare de FIVES et qui traverse toute cette gare.

Sur toute la longueur de ces deux troncs communs, depuis ROUGEBARRE jusqu'à FIVES-SUD, le mouvement des trains de voyageurs est imbriqué dans celui des trains de marchandises et pour faire tout le travail de remaniement au passage que comporte, au point de vue des trains de marchandises, la position d'étoile qui est celle de LILLE, nous ne disposons que de la gare de Triage de FIVES comportant en tout et pour tout 18 voies, dont 8 coupées en deux cul-de-sac, en raison de leur différence de niveau, grevées d'ailleurs par l'obligation de desservir la gare de FIVES-LOCAL, la gare des marchandises de SAINT-SAUVEUR et les ateliers de locomotives, de voitures et de wagons d'HELLEMMES, sans compter les embranchements particuliers non négligeables comme celui des Etablissements de Fives-Lille par exemple.

Comme point de départ pour l'avenir, il nous a paru indispensable de séparer complètement le courant des marchandises de celui des voyageurs dans la traversée de l'Etoile de LILLE. Le courant des voyageurs est fixé à l'Est de la ville par la position même de la gare; celui des marchandises sera reporté sur l'Ouest.

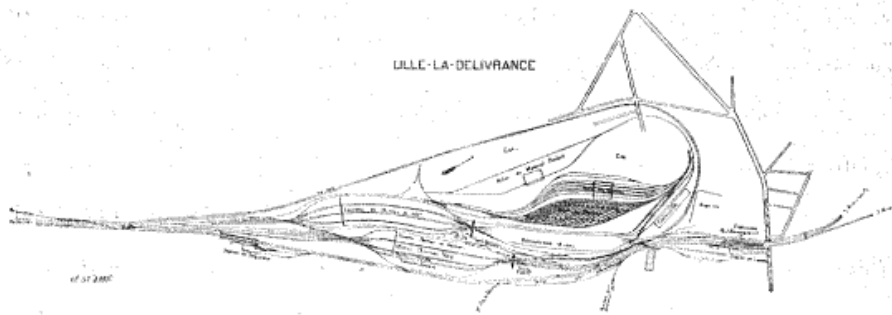
La gare de FIVES, de ce fait, ne sera plus qu'une gare locale. Tout le mouvement des marchandises, c'est-à-dire tous les échanges entre les antennes aboutissant à LILLE se feront dans une gare nouvelle à l'Ouest, entre LOMME, LAMBERSART et SEQUEDIN, gare que j'ai baptisée " LA DÉLIVRANCE " parce que c'est le point d'où j'ai salué de nouveau notre Capitale en Octobre 1918, après l'avoir quittée pendant quatre ans et deux mois.

Cette gare, nous la concevrons suivant un plan nouveau dans le détail duquel je n'ai plus le temps d'entrer.

Permettez-moi de vous la présenter avec à côté, à la même échelle,

la gare de FIVES qu'elle remplace (fig. 88) :

GARE DE LA DÉLIVRANCE *Future.*



GARE DE FIVES. — SITUATION D'AVANT-GUERRE.

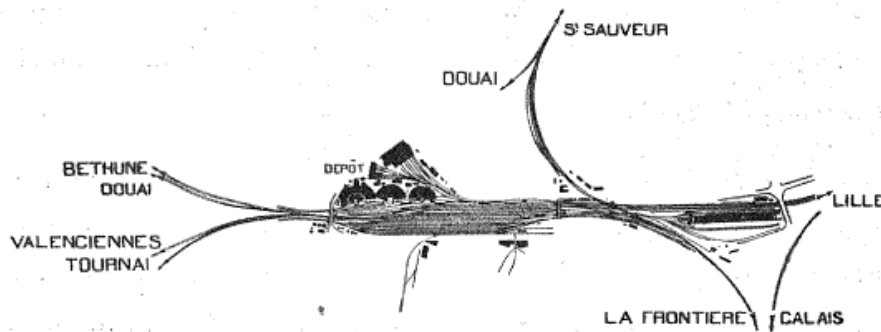


Fig. 88. — Environs de Lille.
Gares de la Délivrance future et de Fives actuelle.

J'abuserais de votre patience en exposant les principes qui ont guidé la conception de cette gare ; qu'il me suffise de vous dire qu'elle fonctionnera comme un filtre, c'est-à-dire toujours dans le même sens : de là la boucle par laquelle les trains du Sud viendront y entrer par le côté Nord ; de là, les raccordements par lesquels les trains pour les branches Nord en sortiront par le Sud.

La séparation des courants marchandises et voyageurs à laquelle correspond la conception de cette gare exige que l'acheminement des

courants soit pris de loin ; pour ce qui vient du Nord, c'est facile (fig. 89),

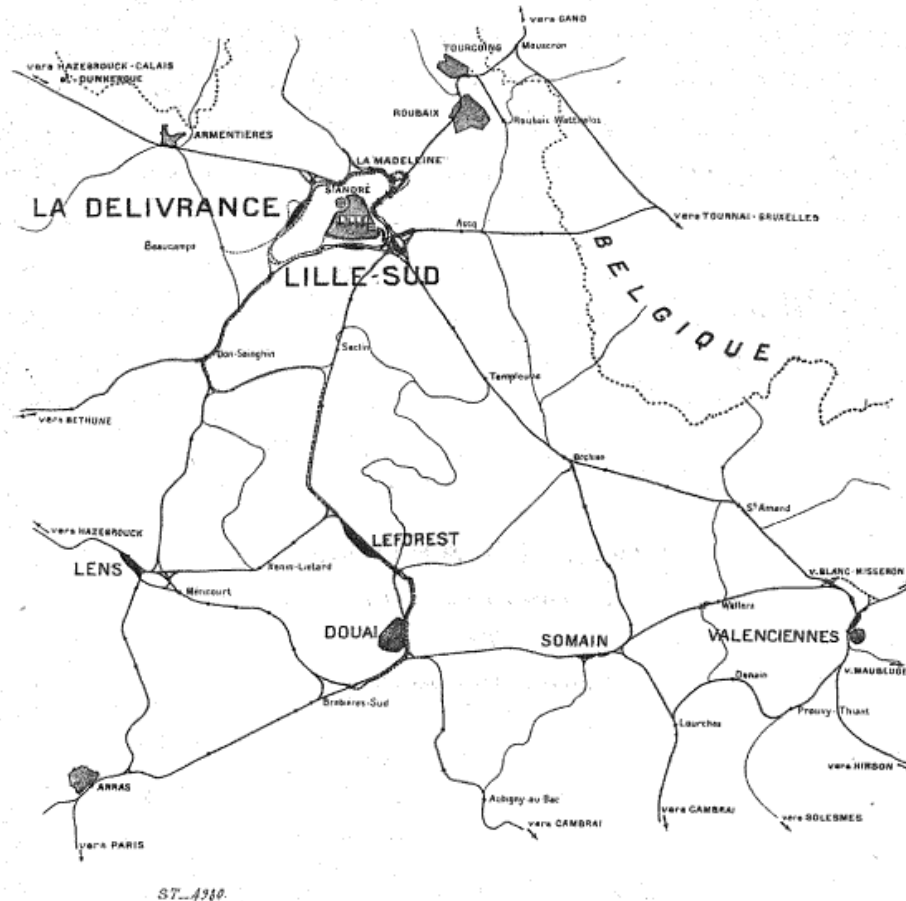


Fig. 89. — Lille et ses accès. — Nouvelles gares et acheminement des courants y accédant.

les provenances d'HAZEBROUCK, les provenances de ROUBAIX-TOURCOING y entreront tout naturellement ; pour les provenances de BAISIEUX, de VALENCIENNES, des raccordements nouveaux, permettant de regagner la ligne de LILLE à BÉTHUNE sans traverser à niveau les voies dévolues aux voyageurs, sont nécessaires. Les provenances de DOUAI l'atteindront par la ligne de SECLIN à DON ; les provenances de PARIS-AMIENS-ARRAS l'atteindront par LENS et DON.

Vous voyez que la séparation est complète et s'effectue, quand il le faut, à grande distance.

Voilà donc la région à l'Est de LILLE dévolue aux seuls

voyageurs. A une époque où la transformation de la gare de LILLE-Voyageurs en gare de passage n'avait pas été envisagée comme possible, nous avons prévu du côté sud et à la faveur du déplacement de la gare de FIVES, toute une série de dispositifs amenant en gare de LILLE les directions principales de BAISIEUX, VALENCIENNES, DOUAI et BÉTHUNE, indépendamment les unes des autres, après les avoir fait sauter les unes par dessus les autres, de façon à amener DOUAI à côté de ROUBAIX-TOURCOING, BAISIEUX à côté de CALAIS-HAZEBROUCK, pour faciliter, autant que possible, les continuations par rebroussement.

Que tout cela serait simplifié s'il était possible d'envisager la substitution de la gare de passage que voici (fig. 90) :



Fig. 90. — La Ville de Lille et le projet de gare de passage.

à la gare de rebroussement actuelle et à quel magnifique ensemble ne nous serait-il pas possible d'arriver par là, non seulement au point de vue de la perfection du service du chemin de fer, mais aussi même au point de vue de l'aspect extérieur et des aspects de la gare ?

C'est à vous qu'il appartient d'en décider, je ne désespère pas que nous voyions dans l'avenir la réalisation de cette conception.

Voilà l'exemple de ce que doit être à notre sens la reconstitution du Réseau. Et ne croyez pas que LILLE soit, à ce point de vue, l'exemple unique, ni même peut-être le plus important : voici ce qu'était, avant la guerre, la gare de LAON : voici, à la même échelle, comment nous la concevons pour l'avenir (fig. 91) :

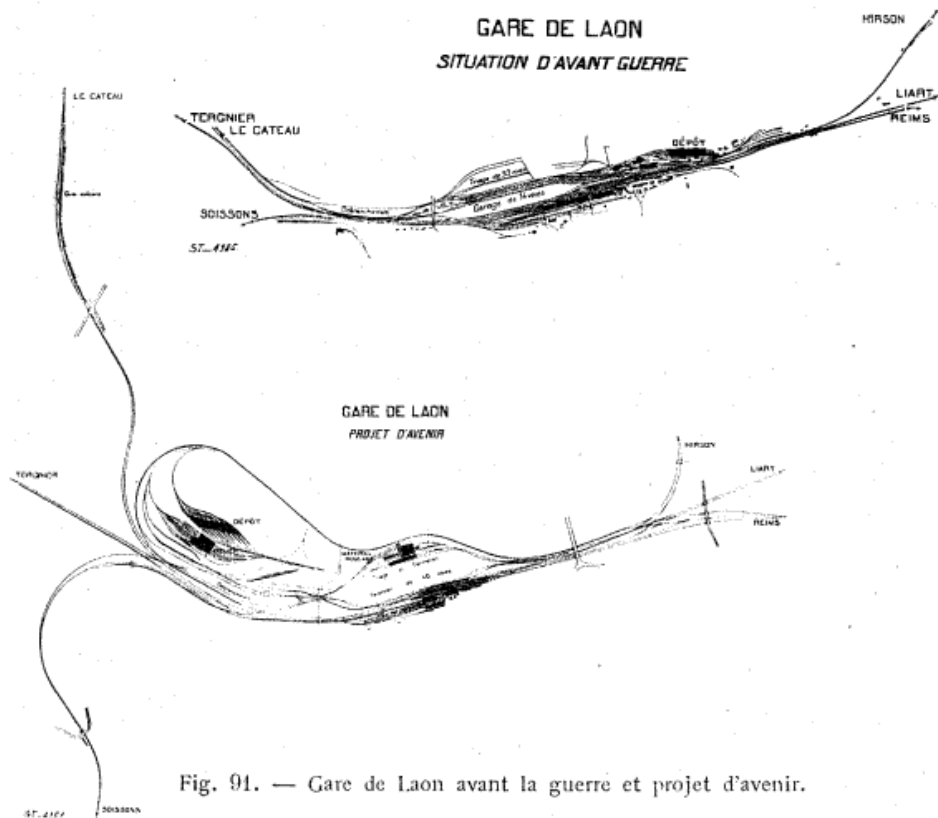


Fig. 91. — Gare de Laon avant la guerre et projet d'avenir.

Voici ce qu'était VALENCIENNES, voici ce qu'elle doit être plus tard (fig. 92):

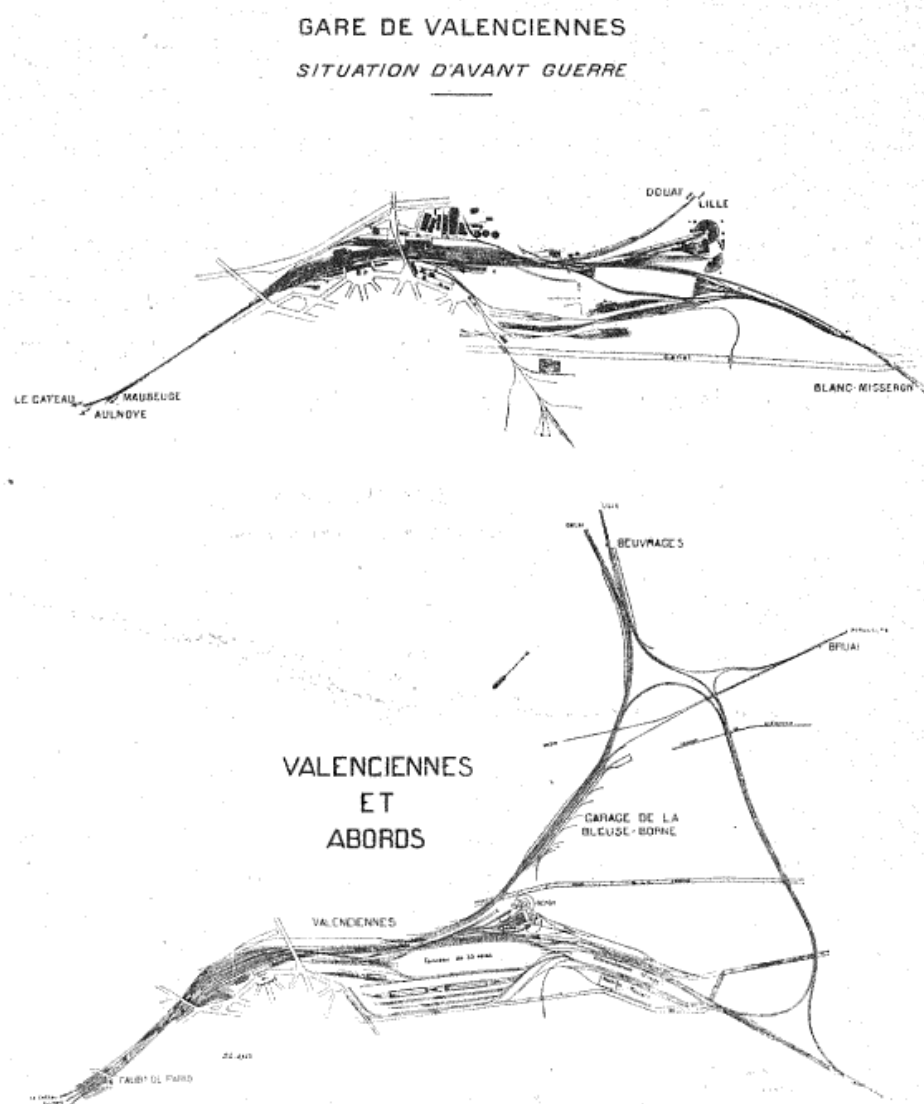


Fig. 92. — Gare de Valenciennes avant la guerre et projet d'avenir.

L'AVENIR

LE SOUFFLE DE LA VICTOIRE

Je pourrais multiplier ces exemples : en le faisant, ne ferais-je pas une imprudence ? Ne m'exposerais-je pas au reproche de voir trop grand au-delà des besoins à satisfaire, en tout cas au-delà des facultés de réalisation ?

Mesdames, Messieurs, je ne le crois pas. Remarquons d'abord qu'en faisant de notre Victoire d'hier le point de départ d'un outillage public puissant et nouveau, nous obéissons aux mêmes lois supérieures qui ont inspiré les allemands après 1871. — Eux aussi ont conçu alors des chemins de fer puissants, composés d'organes que nous avons considérés longtemps comme excessifs, mais qui ont été l'un des moyens de leur prodigieux développement économique. Dieu me garde d'invoquer leur exemple comme justification et je vous prie de croire qu'après avoir étudié leurs conceptions techniques et leurs solutions, nous avons constaté que notre inspiration personnelle nous menait à des solutions très différentes. Je ne les cite que comme un exemple des effets de la mentalité de Vainqueurs qui est, qui doit demeurer la nôtre. — Blessés, presque exsangues, nous voulons revivre plus prospères qu'avant l'épreuve et nous voulons faire l'avance de toutes nos énergies à la préparation de cet Avenir.

Et si je doutais que nous fussions dans la bonne voie, mes doutes ne seraient-ils pas levés par le spectacle de ce que font tous les hommes qui sont ici et qui me font l'honneur de m'écouter ?

Vous aussi, Messieurs, vous voulez, chacun dans votre industrie, faire mieux que relever vos ruines : vous voulez repartir avec des outils nouveaux, des moyens nouveaux mettant en jeu les derniers perfectionnements et offrant une marge très large pour l'avenir. Ce sont nos Charbonnages, notre Métallurgie, notre Industrie Chimique, notre Textile que je vois renaître au fur et à mesure des possibilités matérielles, presque avant ces possibilités, suivant le programme d'avenir, avec cette même aspiration vers l'avenir, que j'ai essayé de caractériser. Et en voyant cela, je me dis que nous ne faisons, en tant que Compagnie du Nord, que battre à l'unisson avec vous tous dans cet effort de reconstruction que les timides peuvent juger trop grand. Nous demeurons, dans cet effort, purement et simplement solidaires des grands Industriels qui nous ont fait l'honneur de nous appeler ici. Nous marchons avec eux au pas, dans ce rang magnifique que guide la Victoire, non plus celle de l'Arc de Triomphe, celle des combats, mais la Victoire économique qu'il faut maintenant gagner. Nous avons pour gage la passion du travail qui est celle de nos populations. — Nous gagnerons, et ce sera la suprême récompense de mon Réseau, d'avoir pris sa part de cette Victoire économique, comme il a pris sa part de la Victoire des Combats.

