

Le rail en guerre au Chemin des Dames en 1917

Introduction¹

Parmi les évocations des composantes de la victoire de la guerre de 14-18, celle des transports ferroviaires apparaît discrète, alors que la guerre exigea d'énormes travaux pour prolonger le réseau civil, l'adapter aux fluctuations du front et le restaurer chaque fois que l'ennemi le détruisait ou le pillait. Le commandant Fischer², commissaire au Service ferroviaire a rendu hommage au dévouement des territoriaux par qui ce miracle fut possible: «Hommes de la Territoriale chargés de la manutention et agents techniques affectés à l'exploitation ferroviaire rivalisèrent de zèle, malgré l'importance et la continuité de l'effort qui leur était demandé.»

L'essai de synthèse qui suit sur les moyens et travaux ferroviaires mis en œuvre aux alentours du Chemin des Dames mérite un bref rappel historique.

Dans chaque commune, une école et une gare

Napoléon eut tort, dit-on, de récuser la traction à vapeur pour ses courses à travers l'Europe et, évidemment, pour l'invasion de l'Angleterre³. Mais l'idée était dans l'air et aussitôt après sa mort les pays européens entreprirent la création d'un réseau ferroviaire, si bien que l'on creusa le premier tunnel en 1826.

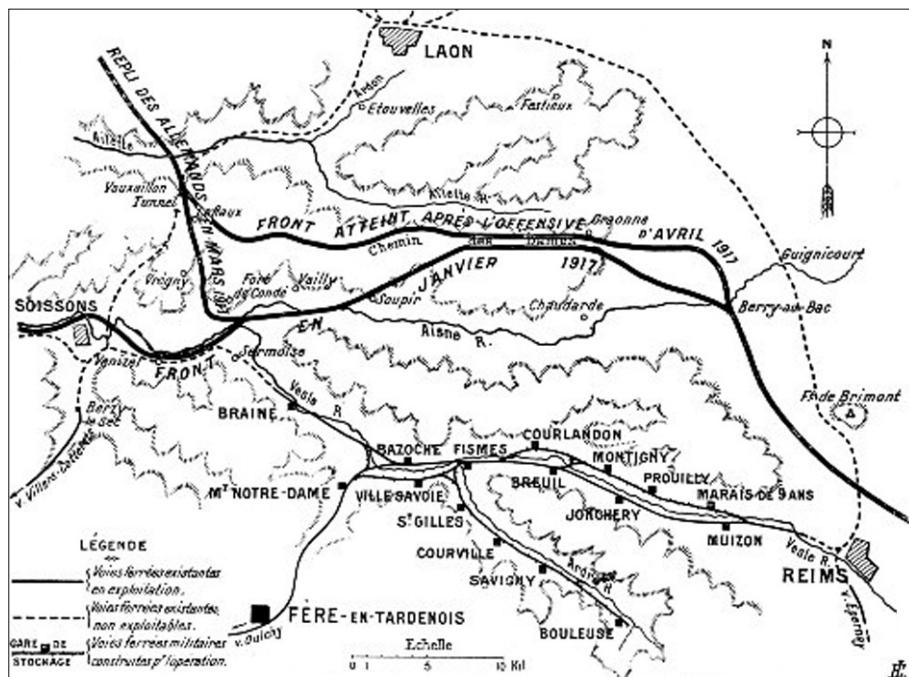
L'expansion du réseau français se poursuivit jusque vers 1880, année où une grande impulsion fut donnée par le ministre Freycinet⁴ qui construisit des

1. Nous utilisons dans le texte les symboles suivants : **ALGP**: Artillerie lourde de grande portée ; **CBR**: Réseau de la Compagnie de la banlieue de Reims ; **CFDA**: Compagnie des chemins de fer du département de l'Aisne ; **GQG**: Grand Quartier général ; **GR**: Gare régulatrice ; **HOE**: Hôpital d'orientation et d'évacuation ; **JMO**: Journal de marche des opérations ; **PC**: Poste de commandement ; **PLM**: Réseau Paris Lyon Méditerranée ; **PO**: Réseau ferroviaire Paris Orléans ; **RAP**: Régiment d'artillerie à pied ; **RIT**: Régiment d'infanterie territoriale ; **SCFC**: Section de chemin de fer en campagne ; **SHAT**: Service historique des armées de terre (Vincennes) ; **TCO**: Trains en cours d'opération ; **TRQ**: Trains de ravitaillement quotidien.

2. Fisher (lieutenant-colonel) *Comment dura la guerre*, Nancy, Charles Lavauzelle, 1925, p. 167. Commandant en 1917, Fisher fut nommé lieutenant-colonel en 1925.

3. Utopie réalisable, puisque la première traversée de la Manche eut lieu le 28 mars 1816, de Londres à Paris, par l'*Elise*, bateau à pompe à feu, ancêtre des bateaux-mouches.

4. Charles Freycinet, ingénieur des Mines, polytechnicien, académicien, ministre des Travaux publics et de la Guerre, quatre fois président du conseil de 1879 à 1892. Il connut l'expulsion des jésuites, l'amnistie des Communards, la laïcité de l'enseignement, la fusillade de Fournies et le protectionnisme agricole des lois Méline.



Le réseau ferré de voie normale le 16 avril 1917.

ports, des canaux et des lignes de chemins de fer selon un plan qui dérogeait aux critères régionaux choisis sous le Second Empire. Il voulait rendre le rail accessible à tous, avec pour programme d'installer dans « chaque commune, une école et une gare », ce qui se révéla essentiel pour la réussite de la mobilisation d'août 1914.

L'installation du réseau et des gares, de préférence à l'écart des cités, révolutionna l'urbanisme. On s'habitua à cette toile d'araignée métallique envahissant le territoir, aux inquiétants systèmes de signalisation et de protection, aux austères logis de gardes-barrière, à la disparité des ouvrages d'art : ponts à arbalétriers, ponts à dentelles, tunnels et tranchées. L'usager passait sans les remarquer au-dessus et au-dessous de vrais chefs-d'œuvre du génie. Encore aujourd'hui, les randonneurs peuvent silloner la campagne sans soupçonner avant d'avoir le nez dessus la présence d'une gare isolée, de rails, ou de vestiges d'une ligne désaffectée.

L'usage du rail modifia les habitudes commerciales et l'on dut instaurer le principe des gares de marchandises reliées au réseau qui, en conséquence, provoquèrent la disparition des commissaires entreposataires⁵. Pour accompagner la forte évolution du trafic on créa des trains spécialisés, et dans de nouvelles zones désertes encore plus excentrées, des gares de triage, des faisceaux de voies, des lignes de débranchement, des guichets de répartition, des pertuis de classement.

5. Cent ans après réapparaissent dans les zones suburbaines des hangars de stockage et de logistique, cousins de ces anciens entrepôts, mais sans commissaires.

Quelques étapes dans l'histoire des transports militaires

- 1855 À la fin de la guerre de Crimée on étrenne le rail pour le transport des troupes se repliant sur le port de Balaklava.
- 1859 En Italie à Montebello on étrenne le rail pour le transport des blessés vers l'hôpital d'Alexandrie alors qu'à Solferino Henri Dunant imagine la Croix-Rouge.
- Vers 1860 Pendant la guerre de Sécession américaine on invente les trains sanitaires, vite saturés puisqu'on les vit transporter des blessés, en plein hiver, sur les toits des wagons.
- 1870 Pour sa guerre, l'Allemagne avait tout prévu sauf le transport des blessés. Ce sont les Bavarois qui innovent en utilisant des trains de ravitaillement vides de retour du front pour l'évacuation des troupes et des blessés.
- 1878 En France, on crée les premiers trains sanitaires militaires. Lorsque ces trains devinrent des trains sanitaires permanents, constitués à partir de wagons de voyageurs, on découvrit les gênes du chargement des blessés par des portes ou des fenêtres inadaptées, et l'insuffisance des rames. Pour y remédier, on crée des rames de wagons couverts et chauffés, avec un couloir central permettant au personnel de circuler pendant les voyages de couchette en couchette et de wagon en wagon. Mais cette solution apparaissant imparfaite, on crée des trains semi-permanents, hybrides des solutions précédentes, qui furent les plus nombreux en fonction en 1914.
- 1892 Le général Gallifet déclare que les chemins de fer sont aussi importants que d'autres transports. On ne l'entend pas et le règlement du 8 décembre 1913 sur l'organisation des services de l'arrière ignora les chemins de fer de campagne. Indifférence renouvelée dans l'édition du même règlement en 1915.
- 1911 En spécialiste reconnu, le général Joffre conçoit un plan offensif, le plan XVII, devant permettre de déclencher dès le 15^e jour après la mobilisation une offensive toutes forces réunies en Lorraine⁶. Le 4^e Bureau fut confirmé comme responsable de la logistique et l'adjoint du chef d'état-major comme responsable du transport aux frontières pour la concentration des 20 corps d'armée par les 10 lignes ferroviaires stratégiques opérationnelles.

À l'École d'instruction des chemins de fer on n'évoquait qu'insuffisamment les problèmes de la guerre. Si bien qu'alors que les Allemands disposèrent de 14 lignes ferrées pour attaquer Verdun, les Français, pour la défendre, n'avaient qu'un tramway. Carence compensée par l'épopée des camions de la Voie sacrée.

6. Conception entérinée par les lois du 28/12/1888 et du 24/07/1900, et par les décrets des 2 et 8/12/1913 sur le «Service en campagne» et le «Règlement des Transports stratégiques par Chemins de Fer».

Tentative d'harmonisation technique

Écartement des voies ferrées

Voie normale	1,435 m	Voie normale Espagne, Portugal	1,676 m
Voie normale russe	1,524 m	Voie métrique	1 m
Voie étroite	0,60 m (ou 0,40 m)	Voie métrique anglaise	1,067 m

Le réseau national utilisait des rails à écartements normal et métrique. Mais des considérations géologiques et économiques imposèrent des écartements pour voie étroite. L'armée s'appuya sur un réseau à deux et parfois quatre voies. Elle dut s'assurer que ses quais étaient au même niveau que l'accès aux wagons, que l'on pouvait ravitailler les troupes et les chevaux en cours de transfert, que l'on disposait de prises d'eau pour les locomotives, etc.⁷ Elle dut aussi jongler avec la disparité des matériels utilisés par les alliés : écartement et forme des rails, types de motrices, ballasts selon de multiples types de terrains nécessitant de 1 500 à 2 000 traverses au kilomètre. À ces désagréments s'ajouta, malgré les rappels adressés aux commissions de l'armée et du budget, la carence du matériel roulant et locotracteurs achetés aux États-Unis.

En fait, l'harmonisation des techniques et des matériels ne fut jamais résolue. C'est ainsi qu'en août 1914 la gare de Creil vit passer 1 395 locomotives belges en exode qui, bien qu'alignées aux normes françaises, massacraient les « crocodiles » de notre réseau, leur gabarit étant trop bas⁸. De même, huit locomotives achetées dès les premiers jours de guerre aux États-Unis ne purent être utilisées qu'à vitesse très réduite parce que leur poids était incompatible avec la consistance de nos ballasts. De même encore, alors qu'il existait au dépôt de Chartres un attelage pour voie étroite permettant de coupler deux wagons aptes à porter un ensemble d'artillerie de 60 tonnes, l'état-major laissa ces plateformes sans emploi, ayant limité le portage à 24 tonnes.

Régulation

Chaque armée était gérée dans sa zone de concentration par une Commission régulatrice particulière⁹ qui siégeait dans une gare dite régulatrice (GR) reliée aux gares situées dans la zone d'action de cette armée. Chaque commission, composée de militaires et de civils des chemins de fer, commerçait à la façon des maisons de commission avec des fournisseurs et des clients. Parmi les fournisseurs, citons les magasins de l'intérieur, les arsenaux d'armement et munitions, les magasins de vivres, d'habillement, de campement, de matériel sanitaire, de pharmacie, et les entrepôts spéciaux pour le génie, l'aéronautique, le service automobile approvisionnés en période de calme d'un stock dit volume de sûreté.

7. Voir, dans l'Annexe 1, l'évocation anecdotique du « Wagon couvert 40 hommes-8 chevaux ».

8. Crocodile : appareil placé dans l'axe d'une voie ferrée en avant d'un signal d'arrêt.

9. Lieutenant-colonel Fischer, *Comment dura la guerre*, Nancy, Charles-Lavauzelle, 1925.

L'approvisionnement était assuré par des réquisitions ou des marchés publics, ou auprès des arsenaux qui furent vite débordés et durent agir comme les fournisseurs privés commerçant avec ou sans sous-traitants¹⁰. Dans les gares, les locaux et les chemins d'accès sont organisés autour de la notion de rotation. Les stations-magasins sont réparties le long du quai d'une halle pour petits vivres – sel, lard, sucre, café, légumes secs¹¹ –, avec des locaux spécialisés pour la farine ou pour les pains de boulangerie parfois fabriqués sur place. La longueur des quais et les halles devaient permettre la rotation de trains composés au maximum de 50 wagons regroupant selon les besoins vivres, bétail, munitions¹², services publics (Poste et Trésorerie). Un ou deux trains sont affectés à chaque corps d'armée, encadrés par un fourgon en tête et un en queue réservés au Service des chemins de fer.

Les trains de ravitaillement quotidien (TRQ) de l'intendance sont destinés à l'approvisionnement des réserves de chaque régiment pour plusieurs jours, du barda réglementaire des soldats, des effets usagés, capotes, vareuses, brodequins, etc. Ils arrivent en gare très tôt le matin et sont aussitôt vidés et renvoyés. On fait l'inventaire du ravitaillement qui n'a pas trouvé preneur ou qui a été orienté par erreur et qu'il faut retourner à l'expéditeur.

On renvoie également le matériel de guerre destiné aux ateliers de réparation ou de récupération, ainsi que les wagons de « récipients & douilles vides » ou de « déchets & résidus ».

Le rail entre en guerre

Mobilisation

Août 1914 : la construction des voies d'intérêt secondaire de Freycinet permit de faire partir de chaque sous-préfecture des convois de mobilisés pour Paris et Lyon dans des wagons à bestiaux ou sur des plateformes. Pour drainer ce flot de jeunes gens les Chemins de fer avaient mobilisé tout leur matériel roulant suivant un plan préparé par le général Joffre. Les gares parisiennes répondirent à l'accueil des mobilisés puis à leur concentration vers la frontière : 10 000 trains à la mobilisation et 5 000 à la concentration. Ce fut un succès¹³.

10. *Connaissance du rail*, 1995 (1), n° 165. Les agriculteurs livraient leur production de blé aux moulins où l'Intendance achetait la farine.

11. 15 jours de lard, 3 jours de conserves, 2 jours de pain de guerre, 2 jours d'eau-de-vie, 15 jours de tabac, 2 jours de bétail sur pied, 20 jours d'avoine, 2 jours de foin pressé.

12. Un exemple : par batterie de 75, 500 coups mis en réserve près de la pièce, 500 au parc de réserve d'armée, une partie sur roues en zone d'étape et une sur rail, et 300 à la disposition du Commandement.

13. Les gares furent le prétexte d'une certaine licence des jeunes mobilisés errant sur les quais ou entassés dans des wagons et découvrant la liberté de boire entre nouveaux camarades sans le souci de rentrer à la ferme, au chantier ou au foyer. Cette euphorie se termina quand ils découvrirent les lieux de garnison ou les premiers combats.

Succès aussitôt suivi par la désastreuse évacuation hors de Belgique. La panique gagna les populations du nord et l'on vit 100 000 réfugiés prendre des trains d'assaut à la gare de Laon et 1 500 000 envahir Paris. Le matériel ferroviaire fut utilisé le plus longtemps possible et au plus près des zones de combat avec le souci de ne pas l'abandonner à l'ennemi¹⁴. Puis ce fut le succès du revirement sur la Marne grâce à l'emploi judicieux du réseau ferroviaire et du personnel aguerri de frais, avec la complicité des taxis parisiens. Dès les premiers combats on s'aperçut que les services ferroviaires étaient peu adaptés à cette nouvelle formule de combats se succédant et se déplaçant sans cesse.

Commissaires régulateurs

En période de crise on devait pouvoir insérer sur les réseaux déjà régulés et surchargés des trains spécialisés ou semi permanents sous la direction d'un commissaire régulateur assisté de deux officiers supérieurs : un commissaire régulateur adjoint au Service des chemins de fer et un commandant du Service des étapes¹⁵.

Chaque commissaire gérait une zone extensible selon la fluctuation du front et s'appuyait sur le personnel civil des compagnies qui était astreint aux exigences militaires. Il devait surveiller les transports et, en bon munitionnaire, gérer le ravitaillement, s'assurer de l'exécution des consignes relatives aux trains sanitaires, c'est-à-dire l'entretien des wagons à l'aller et au retour, dont la désinfection des wagons des trains d'évacuation des blessés qui remontaient de la nourriture vers le front après démontage des armatures de fixation des brancards pour blessés couchés ou des banquettes pour blessés assis¹⁶.

Les commissaires de gare n'eurent pas la vie facile et durent se plier au règlement de la Prévôté qui encadrait le transport de troupes fraîches et de permissionnaires, et celui des prisonniers malades ou blessés qu'il fallait isoler. Ils furent également confrontés à des problèmes religieux, car en ces temps de guerre, de mort et de souffrance la foi des français se raviva et on dut installer des confessionnaux dans les gares et dans les trains au même titre qu'on devait isoler les blessés musulmans dans des wagons spéciaux. Un livret de 1917 sur les «Évacuations de blessés par voie ferrée» indique que le tri des blessés devait distinguer, pour les séparer, les officiers, les alliés, les musulmans, les indigènes, les ennemis. Imaginons donc le dilemme d'un médecin-trieur ou d'un commissaire de gare cherchant une place pour un blessé officier ennemi musulman ou pour un indigène allié !

14. Une psychose interdisait d'abandonner nos blessés aux mains des «barbares». Alors que les trains n'avaient plus à approvisionner les troupes en débandade, ils ne purent rapatrier honorablement nos blessés.

15. Service des étapes : territoire englobant les zones de front et de manœuvres des armées.

16. Christian Cénac, *La voie de 60 sur les fronts français de la guerre de 14-18*, Chez l'auteur, p. 237.

Le personnel

Dès la mobilisation il avait fallu remplacer les cheminots mobilisés par de la main-d'œuvre improvisée : des femmes, des mutilés, des retraités, des réfugiés belges ou serbes et des militaires spécialistes. Mais en 1916 l'industrie lourde obtint la démobilisation de nombreux spécialistes. Ce fut pour leurs camarades maintenus mobilisés un grief supplémentaire contre les embusqués, mais il semble que ce transfert débarrassa le front des mauvaises têtes¹⁷. Une sorte d'injustice s'instaura. Alors que le personnel travaillant en zone libre bénéficiait des salaires et statuts en vigueur, celui resté en zone occupée était en général payé en bons de victuailles, de vêtements, de charbon, etc. De même, alors que le personnel affecté à des travaux annexes à la guerre, civils coloniaux, annamites ou chinois, bénéficiait d'un salaire particulier, les cheminots mobilisés et les territoriaux qui travaillaient avec eux étaient rémunérés, assez mal, comme les Poilus.¹⁸

Léon Sénéchal¹⁹

Comment et par qui étaient payés les cheminots astreints en zone occupée ?

C'est la question que posa pour lui-même Léon Sénéchal, chef de station à Autreppes, près d'Étréaupont, entre Guise et Hirson, dans un courrier qui passa de la zone occupée à la zone libre. Le 22 décembre 1916, la commission du Réseau du Chemin de Fer du Nord lui répond depuis Paris, rue de Dunkerque, par une lettre circulaire qui lui confirme qu'il fait toujours partie du personnel et qu'on l'attend pour lui retrouver une place agrémentée d'une augmentation de son salaire. «Bon courage et à bientôt j'espère.»

Le 30 avril 1917, cette même commission accorde à l'épouse de Léon Sénéchal «une allocation correspondant à la moitié de votre traitement, qu'on lui versera lorsqu'elle rentrera en territoire libre, mais sous réserve, bien entendu, des sommes qu'elle aura pu toucher en pays envahi, par les soins de groupements agissant au nom de la Cie ou de Banques ou Municipalités, et qui sont susceptibles de nous être réclamées»²⁰.

Une énigme subsiste concernant le processus utilisé pour échanger du courrier de part et d'autre du front. Faute d'explication formelle, admettons une tolérance officielle comme celle qui était accordée à la Croix-Rouge, ou une

17. Rapport Peschaud, du PO.

18. Certaines installations furent réalisées par des troupes coloniales qui exportèrent vers leurs pays d'origine la conception de ces structures ferroviaires ; c'est le cas, par exemple, de certains garages au Maroc.

19. Archives de la SAHS de Soissons.

20. En 1919, Léon Sénéchal fut affecté dans le Nord libéré avec une augmentation qu'il jugea insuffisante.

complicité entre cheminots passeurs clandestins. Cette tolérance n'apparaît pas dans la législation sur le moratorium²¹.

Si le personnel cheminot eut une attitude patriotique, on déplora quelques drames, par exemple celui qui survint lors du bombardement des gares de Vesoul et de Lure par l'aviation allemande le 13 août 1914. On soupçonna le chef de gare et un industriel local d'avoir renseigné l'ennemi par télégraphe. On les fusilla²².

Aperçu des besoins²³

Après 17 plans depuis 1870 la vocation du réseau est était plutôt militaire alors que celle du réseau nord était plutôt commerciale. On y envoya donc 15 000 ouvriers œuvrer pour permettre le transport d'une division par jour par chacune des quatre lignes qui montaient au front.

L'approvisionnement du quotidien décupla du début à la fin de la guerre par division et par mois. De 120 tonnes en 1914 il passa à 1 000 tonnes en 1915, pour atteindre 1 500 tonnes en 1918. On en arriva à charger les wagons jusqu'à 12 tonnes au lieu des 10 prévues, au grand désarroi des lames de ressort qui, en gémissant, se retournaient, provoquant des déraillements. Le génie, support essentiel de la gestion des voies ferrées au Chemin des Dames, exigea le transport de 100 000 tonnes par mois de matériel destinés à l'entretien des routes, aux ouvrages défensifs, etc., ainsi que des matières de faible densité comme l'hydrogène des aérostiers. C'est par trains spéciaux TCO (trains en cours d'opération) que le Service de l'artillerie fournissait munitions et explosifs au génie qui les distribuait ensuite dans ses chantiers avec les barbelés, madriers, etc.

La progression des besoins provoqua une réforme industrielle. La France, si riche avant-guerre, fut obligée d'importer d'Angleterre, du Canada et des États-Unis des locomotives, wagons, rails, automobiles, chevaux et viande de boucherie. Les compagnies ferroviaires, qui avaient progressivement abandonné la fabrication de matériel neuf, se transformèrent en services de maintenance, de réparation du matériel endommagé et d'entretien du matériel à usure rapide²⁴. Des ateliers du PLM (réseau Paris Lyon Méditerranée) devinrent des usines à obus, à boîtiers de culasse de mitrailleuses et ceux du

21. Moratorium : pendant les hostilités le régime du droit commun dut être interrompu dans les États belligérants et même dans certains États neutres. Pour la France, le moratorium fut édicté pour les échéances, le retrait des fonds déposés dans les banques, les assurances, les loyers. Au judiciaire, on suspendit les prescriptions, préemptions, délais exécutoires, inscriptions hypothécaires, le renouvellement des inscriptions et transcriptions.

22. *La Vie du rail*, n°162 : «Guerre de 1914-1918. Trains en cours d'opération de l'Alsace à la Marne».

23. Le Cahier des charges comporte 700 rubriques.

24. On y répara 600 000 wagons dont 6 361 anglais et 22 736 belges, et les ateliers du PO réparèrent 220 locomotives par mois.

PO (réseau Paris Orléans) de Tours et Périgueux fabriquèrent des empennages de bombes, des douilles porte-amorces, des avant et arrière-trains de chariots, etc.²⁵

Chez l'ennemi

L'Allemagne avait structuré ses personnels et matériels ferroviaires sur bien des points mieux que la France. Sans que nos services secrets s'en inquiètent, le 14 mai 1902, elle instaure les directives qui vont permettre aux Chemins de fer d'accompagner ses armées en marche. Puis, en 1913, elle émet un emprunt de 13 millions de deutchmarks pour accroître son parc de voie étroite. C'est ainsi qu'en 1914, dès sa prise de position au Chemin des Dames, elle améliore la riche partie des réseaux du Nord et de l'Est, trace de nouvelles routes, installe d'innombrables positions d'artillerie lourde alimentées avec une incroyable vitesse, et double l'essentiel des voies ferrées.

En mars 1917 le général Hindenburg surprend l'état-major allié en réussissant le repli général de ses troupes sur 10 km à 40 km en profondeur dans les territoires qu'il occupait. 65 000 soldats allemands et requis français avaient ajouté 500 km de voies ferrées permettant à 1 250 trains d'apporter du matériel d'Allemagne. L'état-major voyait les préparatifs de l'offensive Nivelle se compliquer et son succès sérieusement compromis. Avec méthode l'ennemi pilla ou détruisit le matériel trouvé en territoire conquis ou reconquis. Les alliés se virent confrontés aux difficultés de se raccorder au réseau abandonné par l'ennemi mais évidemment trop souvent rendu inutilisable.

L'offensive Nivelle

En contrepartie, l'offensive Nivelle avait pour ambition de libérer Laon en moins de 48 h. Ce qui impliquait une réactivation immédiate des lignes à voie normale Soissons Laon et Reims Laon inutilisables depuis l'installation des Allemands sur le Chemin des Dames.

La réussite de l'offensive dépendait de sa rapidité d'exécution avec effet de surprise, ce qui supposait l'insertion de voies et gares nouvelles sur des réseaux anciens, une extension des réseaux de voie étroite en même temps que l'acheminement des hommes et du matériel exigés par l'aménagement de tranchées de départ, de boyaux d'évacuation, de HOE, de stocks d'armes, d'abris, de positions de batteries, de réseaux téléphoniques, etc.

Pour la construction et l'emploi de ces nouvelles lignes il fallut récupérer, entre autres, des rails et des wagons comme ceux des rapides du réseau nord qui avaient échappé à l'ennemi en restant en zone libre. On ferma, pour les

25. 215 wagons et 162 voitures y furent aménagés en véhicules sanitaires et 100 wagons transformés, selon une méthode anglaise, en wagons frigorifiques pour le transport des primeurs.

dépouiller, quelques lignes comme celle de Sarlat Gourdon en Dordogne. La création de lignes à voie normale au centre du dispositif fut sacrifiée au projet d'aménagement de faisceaux de voies et de stockages aux gares de Bazoches, Fismes, Breuil-Romain, Muizon, et à Villesavoye sur des stockages d'artillerie et du génie.

En raison de l'ampleur des travaux qu'il fallait occulter à l'ennemi, une simulation de préparatifs d'offensive fut envisagée. Et aussi vite abandonnée car elle aurait mobilisé autant d'efforts et de matériels qu'une offensive réelle, tout en encombrant les réseaux qu'on réservait en priorité aux trains de ravitaillement quotidien (TRQ).

Le rail se conjuguait à la route jusqu'à environ trois kilomètres du front²⁶. À partir de là on utilisait les rails à voie étroite faciles à poser et à démonter sur lesquels la traction pouvait encore se faire à vapeur, et les locomotives Péchot²⁷, Kerr-Stuart, Koppel et Decauville. Pour les dernières distances, on abandonnait la vapeur au profit du pétrole des locotracteurs et de la traction animale. Enfin, pour servir au-delà des positions avancées, c'était par trucks à bogies, plateformes Decauville, wagonnets.

On prolongea les voies existantes vers le Chemin des Dames par de la voie métrique là où on ne pouvait pas installer de voie normale, et par de la voie étroite là où aucun autre type de voie n'était toléré. On doubla, ou superposa, quelques lignes à voie normale par de la voie métrique ou étroite.

Au début de la guerre on ne pensait pas utiliser les rares locomotives Péchot et les plateformes modèle 1888 à d'autres fonctions que transporter les munitions et le ravitaillement. Ce n'est qu'après un an de conflit qu'on accepta de donner la priorité au retour vers l'arrière des blessés plutôt qu'à celui des douilles vides, en considérant que le rail prévaut sur la route pour l'évacuation des blessés qui préféraient la régularité du rail aux cahots et ornières des chemins.

La voie étroite avait eu des difficultés à s'imposer. Son emploi par les militaires fut conditionné par les progrès obtenus sur le matériel civil avant l'année 1888²⁸. Les essais faits en Tunisie sur la ligne Sousse-Kairouan avaient convaincu les observateurs militaires que cette solution ne convenait qu'aux « foires et exploitations maraîchères » si bien que jusqu'en 1914 la voie étroite n'intéressa que quelques artilleurs pour la protection des forts et places fortes. Nombre d'officiers continuèrent à préférer la marche à pied aux aléas du rail.

La voie étroite est composée de travées préfabriquées, prêtes à la pose, de 5 m de long et pesant 167 kg. Ces travées ont le grand avantage d'être rapidement

26. Cdt Doumenc, *Les transports automobiles sur le front français 1914-1918*, Paris, Plon-Nourrit.

27. Prosper Péchot sut convaincre que la voie étroite était la solution permettant au rail de suivre les armées et de s'adapter au dédale des fortifications. Il récusa les écartements inférieurs à 0,50 cm, inaptes à porter des charges de 48 tonnes. Il voulut qu'on puisse installer 10 kilomètres de voie par jour. Le système Péchot comprend des rails, traverses, dérailleurs, locotracteurs Péchot-Bourdon, etc.

28. *Revue d'histoire des chemins de fer*, automne 1996, n° 15, AHICF, Paris.

démontables en cas de repli et facilement construites même sur un terrain difficile. Une équipe de 34 à 40 hommes entraînés peut poser un kilomètre de rail en une nuit.

Le 19 octobre 1916, la Commission de l'armée²⁹ avait alerté le sous-secrétaire d'État aux munitions sur différentes nécessités :

- fournir le matériel de voie étroite, rails et matériel roulant, vérins, crics, bâties à bourrer ;
- compenser les défauts des locotracteurs Schneider et matériel Decauville ;
- améliorer la formation des cadres dans les écoles de Jouy-en-Josas et Boissy-Saint-Léger ;
- former la main-d'œuvre française, ou alliée, ou même ennemie constituée de prisonniers³⁰.

Les plans furent arrêtés en novembre 1916 et la fin des préparatifs fut fixée au 15 février 1917. Cependant, face à cet échéancier, le Grand Quartier général (GQG) préféra adapter les plans à ses moyens plutôt que l'inverse.

En décembre 1916, Abel Ferry s'inquiéta auprès du Commandement : « Mon premier rapport permit de préciser le rythme de l'activité organisatrice du GQG. Le tableau des lignes à voie étroite et normale posées depuis deux ans me permit de faire la preuve que le GQG n'avait su faire la guerre que de six mois en six mois, deux mois d'activité intense suivis de quatre de stagnation. »³¹

Face à l'inflation progressive du stock de munitions, le sous-secrétaire d'État aux munitions fit vider tous les locaux disponibles, halles, gares et hangars, pour y empiler jusqu'à l'offensive des millions d'obus sous l'œil indiscret de l'aviation allemande. Le charroi d'énormes quantités de matières diverses fut exécuté avec une célérité jamais pratiquée³². L'armée parvint à réaliser des transports très urgents avec de très lents convois limités à 40 km à l'heure parce que leur freinage n'était qu'un système à main.

À partir de novembre 1916, pour les 5^e et 6^e armées, on ajouta 250 km de voie étroite aux 200 km déjà existants. La météo, mauvaise jusqu'au mois d'avril, avec des alternances de gels, dégels et pluies, compliqua tous les travaux sur les terrains à pentes raides et pour les ballasts trop faiblement chargés sur lesquels les rails n'eurent pas le temps de s'affermir.

29. Note à Abel Ferry, député des Vosges depuis 1909, neveu de Jules Ferry. Sous-secrétaire d'État du cabinet Viviani, observateur brillant, Abel Ferry inspecta souvent le front et rapporta ses témoignages aux Assemblées, aux conseils de ministres et aux comités secrets. Il fut mortellement blessé à Laffaux en octobre 1918. Sa veuve refusa les hommages de Clémenceau.

30. La Commission de l'armée rappela plus tard « les décisions de la Commission des Armements, de la Commission de l'Armée et de la Commission du Budget, ainsi que ses décisions propres de décembre 1915, de janvier et février 1916, les confirme et regrette qu'il n'y ait été donné aucune suite ».

31. Abel Ferry, *La guerre vue d'en bas et d'en haut*, Paris, Grasset, 1920; *Les carnets secrets*, Paris, Grasset, 1957, p.156.

32. Charles Billy, « Le rôle du chemin de fer dans la bataille du Chemin des Dames », *La Vie du rail*, n° hors série, 1967.

Le débit de l'ensemble des voies en place pour approvisionner l'offensive resta en dessous des prévisions, d'autant plus qu'aux carences évoquées plus haut s'ajoutèrent l'insuffisance du personnel et le déficit en locomotives et autres matériels roulants. Selon le rapporteur Béranger, «l'énorme machine était préparée et outillée ; mais ses transmissions, trop hâties ou trop faibles [...] n'ont que faiblement fonctionné [...] On peut dire que cette faiblesse a rendu illusoire la seconde partie du programme de rupture». C'était une pudique façon de dire qu'en cas de rupture victorieuse du front par nos troupes les transports auraient été dans l'incapacité de suivre et d'approvisionner la percée.

L'œil du cyclone

Au sud du Chemin des Dames

Le contrôle des transports par fer fut affecté à trois commissions régulatrices, *Troyes* pour la 5^e armée de Reims à Craonne, *Le Bourget* pour la 6^e armée de Craonne à Soissons, *Noisy-le-Sec* pour la 10^e armée qui devait parachever la percée victorieuse.

Le quadrilatère couvrant le réseau ferroviaire utilisé pour l'offensive avait le Chemin des Dames pour sommet, la ligne Paris Troyes pour base, les lignes Paris Soissons et Troyes Reims pour côtés, et comme diagonales les lignes Noisy-le-Sec Muizon et Noisy-le-Sec Épernay Reims. Au sud de l'axe Soissons Reims les lignes ferrées sont en général à voie normale alors qu'au nord s'égaillent des faisceaux de voie métrique et étroite.

Les cartes et canevas de tir français et allemands présentent les réseaux de voie étroite comme de multiples bras avec de multiples mains prolongées de multiples doigts. On compte au SHAT de Vincennes, pour la zone de l'offensive, environ 350 plans de voies, gares, estacades³³, parcs d'artillerie, numérotés de G14 à G110, dont la liste complète apparaît dans l'Annexe 1³⁴.

De part et d'autre de la rivière Aisne on trouve les lignes ferroviaires suivantes :

33. Plateforme surélevée permettant le chargement des matériaux par gravité ou pont bâti sur des pieux.

34. Annexe 1 : SHAT. Exemples pris dans le carton 19N1711 :

G36 Ligne Croix-Laurent/Courplat

Gare de MervalDemi-Lune La Mitonnière (La Hayette) et Baslieux-les-Fismes à Glennes

G37 Ligne Courplat à Betteravier (*chemise vide*), etc.

Lignes à voie normale	
Au nord	Soissons Laon jusqu'à Vauxaillon, Reims Laon jusqu'à Guignicourt
Au sud	Paris Soissons jusqu'à Vierzy Paris Mont-Notre-Dame, puis bifurcations vers Soissons et Reims Château-Thierry Oulchy-le-Château
Lignes à voie métrique et CBR	
Au nord	Soissons Vailly-sur-Aisne inutilisable, puis Vailly-sur-Aisne Pontavert Cuiry Guignicourt dédoublée par voie métrique sur Concevreux Roucy Berry-au-Bac Guignicourt.
Au sud	Oulchy-le-Château Soissons, Fismes Bouleuse, Fismes Muizon, Reims Pontavert Reims Asfeld, Fismes Villers-en Prayères Roucy, en voie étroite depuis Longueval
Concentrations de voie étroite	
Au nord	Missy, Condé, Celles, Vailly-sur-Aisne, Chavonne, Soupir, Bourg-et-Comin
Au sud	Fère-en-Tardenois, Saint-Gilles, Ciry, Sermoise, Mont-Notre-Dame, Bazoches, Vauxcéré, Courlandon, Montigny-sur-Vesle, Prouilly, Jonchery-sur-Vesle, Courmont, Muizon

L'absence de réseau ferroviaire menant au centre de la zone d'étape révéla qu'il y manquait des gares régulatrices intermédiaires, d'autant que les convois commençaient à affluer dès janvier 1917 et que les travaux entrepris pour les recevoir n'étaient pas terminés. Le choix se porta sur les gares de Fère-en-Tardenois dans l'Aisne et Connantre dans la Marne.

Gare régulatrice de Fère-en-Tardenois

La gare de Fère-en-Tardenois, au sud-est de Soissons, était devenue une sorte de point frontière entre le réseau exploité par la compagnie de l'Est et les réseaux de l'avant. Elle fut transformée en gare régulatrice principale là où il n'y avait qu'une simple station, en la complétant, dans la plaine de Saponay, par une gare régulatrice de mouvement dotée de 18 voies de garage, d'un dépôt de machines et de très vastes stockages pour le génie et l'artillerie.

Ce complexe, le plus vaste entrepôt de stockage de toute la guerre, fut le poumon de l'offensive. On put y décharger, recharger et réexpédier 30 trains de 40 wagons par jour. La manutention était assurée par 13 000 territoriaux et Annamites qui vivaient sur place.

On confia la gestion de l'ensemble et le commandement du réseau au chef de bataillon Fischer qui dut s'adapter à l'inconvénient de n'être relié qu'à un seul réseau à deux voies³⁵. En plein conflit de priorités, il ne put éviter les problèmes et les critiques sur la rotation des trains, et en particulier sur l'évacuation des blessés. Il se justifia en évoquant qu'il avait dû concentrer son attention sur les trains montant au front plus que sur ceux renvoyés vers l'arrière. Au cours des premiers

35. Le complexe de Saponay fut démantelé et récupéré lors de la 2^e bataille de la Marne en 1918 par des compagnies d'Allemands spécialisés dans le pillage et dénommés « les déménageurs ».

jours dramatiques de l'offensive, du 16 au 20 avril puis jusqu'au 15 mai, il eut à gérer 399 trains sanitaires évacuant 120 466 blessés alors qu'on n'avait prévu les moyens que pour 10 000.

Il lui fallut évacuer des blessés vers les hôpitaux du sud de la France alors qu'on pouvait les soigner à Paris. Il fut confronté au problème insoluble de l'évacuation de blessés couchés dans des wagons aménagés pour les blessés assis, l'évacuation de blessés révolutionnaires russes qu'il ne fallait pas mêler aux blessés ennemis ni même alliés³⁶, et même à la gestion d'une grande partie des 110 trains de mutinés qui perturbèrent 130 gares situées au long de leurs parcours³⁷.

Gare régulatrice de Connantre

La gare régulatrice de Connantre, au sud-ouest de Reims, au service de la 5^e armée, devait répondre aux conditions suivantes :

- permettre l'installation de vastes installations, faisceaux, stockages, etc. ;
- éviter toutes charges nouvelles à la grande ceinture de Paris et recevoir les envois de l'intérieur par les gares de transit à l'est de Paris, Montereau et Sens ;
- permettre d'éviter les gares de Troyes et Châlons-sur-Marne ;
- être disponible lors de la remise en fonction de la gare de Reims et des lignes Reims Laon et Reims Amagne, ce qui impliquait que les gares de Guignicourt et Tagnon soient reprises à l'ennemi quasiment intactes.

Le terrain situé au sud de la ligne Sézanne Fère-en-Tardenois Champenoise, entre la gare de Linthes et la halte de Connantre remplissant ces conditions, Connantre fut choisie et complétée par différents services et installations sur un terrain faiblement ondulé, un faisceau de neuf voies de 600 m et un faisceau de débranchement de 34 voies d'à peu près la même longueur, soit un total d'environ 70 km de voies. Mais elle ne fut pas prête pour l'offensive et ne servit que de complément à la gare de Troyes. Il semble qu'une des raisons de cette

36. Paul Allard, *Les dessous de la guerre révélés par les comités secrets*, Paris, Les Éditions de France, 1932. La dramatique évacuation des blessés fit l'objet de débats en comité secret, où Justin Godart, sous-scrétaire d'État, termina sa charge contre le commandant Fischer et autres officiers en déclarant : « On m'a demandé des sanctions... J'ai frappé un officier assez sévèrement puisque je l'ai cassé de son grade pour le remettre infirmier de seconde classe. » Il lui fut répondu « Très bien ! Il faut appliquer la même mesure au Général Nivelle ! »

37. Denis Rolland, *La Grève des Tranchées*, Paris, Imago, p. 308. Deux exemples d'agitation dans les gares :

– le 7 juin 1917, en gare de Château-Thierry, des permissionnaires lancent des pierres sur les réverbères, chantent « l'Internationale », crient contre la guerre. Un agent de la compagnie est frappé violemment. Le poste de police engage une véritable lutte. Son chef est blessé, transporté à l'hôpital. Lors de la remise en marche du train les permissionnaires le bloquent, envahissent les quais et se ruent chez le commissaire de gare en réclamant la libération de deux des leurs qu'on vient d'arrêter. Ils menacent : « On reviendra avant peu avec des grenades. »

– le 8 juin à Esternay des permissionnaires se précipitent en vociférant sur le commissaire de gare qui tente d'arrêter deux mutins, le frappent à coups de canne, lui assènent des coups de poing sur la figure, le jettent à terre... Ils malminent un autre officier dans la gare, brisent les fenêtres du commissaire qu'ils insultent.

désaffection tenait aux rivalités bureaucratiques entre les gares régulatrices de Troyes et de Noisy-le-Sec³⁸.

Lignes à voie normale

Seule la ligne à voie normale Paris Mont-Notre-Dame Fismes pouvait fonctionner à grand débit jusqu'à la zone d'étape, alors que les lignes à voie normale auraient dû remplir le rôle d'axes principaux pour les transports ferroviaires de Paris jusqu'au Chemin des Dames.

Paris Mont-Notre-Dame vers Reims se dédoublait à Mont-Notre-Dame vers Soissons Château-Thierry Oulchy-le-Château n'était qu'une voie unique bâtie sur un terrain au profil difficile

Paris Soissons était bloquée au tunnel de Vierzy où elle desservait un HOE Soissons Laon était coupée au pont de Villeneuve-Saint-Germain et au tunnel de Vauxaillon

Reims Laon n'avait que le pont de Guignicourt à rétablir en cas de réussite de l'offensive.

Les lignes suivantes, hors du département de l'Aisne ou moins concernées par les transports vers le Chemin des Dames, ne seront pas évoquées.

Voie normale

Paris Châlons : grand trafic mais pauvre en points de débarquement entre Trilport et Épernay

Trilport Reims : impasse sous-équipée avec son terminus à Muizon

Épernay Reims. Ligne disponible jusque la gare de Germaine

Cuiry-les-Chaudardes Guignicourt

Voie métrique

Reims Pontavert, Reims Asfeld,

Dormans Fismes, avec bifurcation vers Sacy Bouleuse, pauvre en points de débarquement.

Lignes à voie métrique et CBR (Compagnie de la banlieue de Reims)

La ligne Troyes Fismes Breuil ne faisant que louoyer en zigzag et ralentissant les approvisionnements, pour parer au risque de destruction du pont sur la Vesle entre Mont-Notre-Dame et Villesavoye, qui aurait provoqué l'isolement de toutes les installations du front, on envisagea une déviation au nord de Fère-en-Tardenois vers l'ouest de Fismes. Ce terrassement exigeant 500 000 m³ de remblai et déblai et présentant un profil de terrain incompatible avec un trafic intensif, on lui préféra une déviation à Villesavoye qui ne comportait aucun ouvrage d'art à franchir et restait facilement réparable en cas de bombardement. Mais ce réseau ne fut opérationnel qu'à la veille de l'offensive et n'a que très peu servi, d'autant que les lignes Fismes Muizon Reims et Fismes Bouleuse n'étaient pas aménagées pour un débarquement rapide de troupes et de munitions.

38. Abel Ferry, *La guerre vue d'en bas et d'en haut, op. cit.*



Gare de Soissons désaffectée, sans rails (carte postale).

Fismes, étoile à cinq branches

Les lignes qui finalement aboutirent à Fismes firent de ce centre incontournable pour l'offensive une étoile dont une des branches, celle du sud, venait de Paris via Fère-en-Tardenois et Mont-Notre-Dame. Les quatre autres branches représentent les travaux engagés pour remédier aux risques inhérents au fait que la ligne Fismes Muizon Reims, installée dans la vallée de la Vesle considérée comme marécageuse, allait être la plus sollicitée pour l'offensive. Le Commandement ouvrit donc quatre chantiers : à l'ouest de Fismes la déviation Mont-Notre-Dame Soissons ; au nord de la Vesle la ligne Fismes Muizon ; au sud de la Vesle la ligne Fismes Bouleuse dans la vallée de l'Ardre ; enfin, au nord de Fismes, les travaux de la ligne Fismes Pontavert.

1^{er} chantier : la déviation Mont-Notre-Dame Soissons

La déviation depuis Mont-Notre-Dame vers la ligne de Soissons au pont de la Vesle à Condé-sur-Aisne fut tracée sur plan alors que la ligne Soissons Bazoches était aux mains de l'ennemi. Le génie installa des zones de stockage à Braine et une gare à Ciry-Sermoise, mais le travail dans les remblais fut très difficile car la troupe y avait percé des boyaux et des abris. On installa un HOE à Mont-Notre-Dame. Sermoise bénéficia d'un « métro », d'après le colonel Mustière, chef de bataillon au 90^e RIT (régiment d'infanterie territoriale) à Sermoise, qui confia à la Société archéologique et historique de Soissons (SAHS) trois documents : une vue de l'observatoire « du doigt de Sermoise », un plan du village organisé en centre de résistance, et un plan des abris souterrains avec un PC à chaque extrémité du village. Sur ce plan, un tracé au crayon le long de la

route de Reims représente un souterrain, dit «le métro», qui reliait toutes les caves situées au nord de la route à quelques-unes au sud³⁹.

2^e chantier: la ligne Fismes Muizon

La voie de Fismes à Reims au nord de la Vesle fut doublée et put servir de voie de ravitaillement pour la 5^e armée. Le report au 16 avril de la date de l'offensive aurait dû permettre d'achever les travaux si on n'avait instauré une pagaille en donnant la priorité au passage des munitions au détriment du matériel d'aménagement et des matériaux destinés au ballast. En conséquence, la gare de Montigny-sur-Vesle ne fut prête que le 5 mars, celle de Prouilly le 12 et celle du Marais-de-Neuf-Ans début avril.

3^e chantier: la ligne Fismes Bouleuse

En décembre 1916, la 9^e compagnie du 5^e génie fut chargée de construire 20 km de voie normale dans la vallée de l'Ardre depuis une patte d'oeie au sud-ouest de Fismes à Serzy en direction de Bouleuse, et une gare complète à Saint-Gilles.

Les terrassements ne présentèrent pas de difficultés. Mais vers le terminus, à Bouleuse, la ligne traversait une route par un pont métallique sur culées en béton. Or l'hiver fut si rude qu'il fallut ajouter un antigel au béton du substrat qui s'en trouva fragilisé⁴⁰.

En fait, le froid rendit les hommes incapables de travailler normalement malgré la meilleure volonté. On ferma les routes par des barrières de dégel. Les outils s'émoussant sur la terre gelée, on terrassa à l'explosif après forage d'un trou à la barre à mine, mais la charge ne creusait qu'une chambre inutilisable.

La construction du pont à Tramery et celle d'une estacade à Peuzennes vers Bouleuse furent les travaux les plus importants. Hélas, cette ligne fut peu utilisée car Fismes, où elle prenait origine, était un point menacé en permanence par les bombes ennemis. Elle trouva cependant une utilité certaine lors du déplacement des bombardements vers l'est sur la gare de Courlandon⁴¹.

4^e chantier: l'heure des choix: le raccordement de Fismes à Pontavert

Il fallait créer et rendre opérationnelles dans les meilleurs délais des voies ferrées reliant, du sud au nord de Fismes à Villers-en-Prayères puis en direction

39. *Bulletin de la Société archéologique et historique de Soissons*, 4e série, t. V, p. CLXXVI.

40. JMO du 5e génie. Documentation de M. Briffaut, rédacteur-historien à *Connaissance du Rail*.

41. Tous ces travaux, ainsi que ceux effectués sur voie normale des lignes Épernay Reims et Château-Thierry Oulchy-le-Château, et sur voie métriques des lignes Dormans Fismes et Oulchy-le-Château Chacrise Berzy-le-Sec furent complétés par un très important réseau de voie étroite.

de Pontavert. Les paragraphes qui suivent veulent illustrer au mieux les obstacles géologiques rencontrés et la dictature des délais concernant ces travaux

Le déclenchement de l'offensive est proche. Faute d'avoir cherché à standardiser les liaisons par fer, le Commandement ne peut plus surseoir à un minimum d'aménagements sur la liaison sud-nord, de la Vesle à l'Aisne. Il doit unifier tout le réseau à voie métrique avec, à Courlandon, un transbordement au CBR⁴².

En février 1917⁴³, la 10^e SCFC (Section de chemin de fer en campagne) fournit un détachement de trois agents supérieurs et quarante agents secondaires pour une exploitation intensive durant l'offensive conjointement avec le CBR. Ce contingent, complété en mars par 84 agents venus d'Épernay, assure l'exploitation des 25 km de voie métrique comprenant les tronçons Courlandon Villers-en-Prayères/Œuilly, Cys-la-Commune Villers-en-Prayères/Œuilly Roucy et la section après l'embranchement de Roucy Corbeny. Sa mission consiste également à remettre en état, vérifier et gérer le tronçon Roucy Cormicy Reims.

22 février

Deux mois seulement avant l'offensive, la 9^e compagnie du 5^e génie, qui œuvrait sur la ligne Fismes Bouleuse, reçoit l'ordre de quitter son chantier pour construire une nouvelle ligne de Fismes à Pontavert.

23 février

Deux détachements d'encadrement de travailleurs d'infanterie s'installent à Longueval et à Maizy avec un bataillon de terrassiers, rejoints le 27 et les jours suivants par le gros de la compagnie et le 2^e bataillon de travailleurs.

21 avril (J+5)

Avec retard ce contingent est complété par le détachement de Fismes composé du chef de service Lavallay, de 22 agents supérieurs et de 155 agents secondaires.

L'ennemi bombarde les chantiers de Longueval à Roucy pendant toute la durée des travaux, mais grâce aux précautions prises le nombre de blessés est peu élevé car il suffit de cesser le travail dès que le tir de l'ennemi s'intensifie. Dans la gare de Roucy une partie des travaux n'est possible que de nuit, à l'est de Maizy on cesse le travail presque complètement et les fantassins sont renvoyés à Baslieux-les-Fismes pour un mois. La 9^e compagnie, cantonnée à Maizy, s'est réfugiée dans des carrières et le détachement cantonné à Longueval s'est installé d'abord dans un baraquement entre Longueval et Barbonval, puis dans les crevasses de Barbonval, bien connues de nos jours pour la Fête du pain cuit par les villageois dans ces mêmes crevasses.

Le 1^{er} bataillon du 268^e RIT cantonne au camp Saint-Pierre, sous Merval et Serval, et le 2^e bataillon à Maizy, Concevreux ou Roucy, selon les chantiers.

42. La gare de Courlandon, transbordement exploité par la 10^e Section, est reliée à la voie normale ligne 2bis, exploitée par la compagnie de l'Est, et par la voie métrique à la gare de Fismes CBR ; voir Annexe1 : G38.

43. Communication personnelle de M. Briffaut sur l'histoire du CBR et de la 10^e SCFC.

Condensé du Journal de marche des opérations (JMO) du 5^e génie

Cys-la-Commune Chavonne

Les ponts du CBR sur l’Aisne et sur le canal entre Presles-et-Boves et Vailly-sur-Aisne étaient coupés. Après le repli d’Hindenburg en mars, faute de pouvoir réparer rapidement le pont sur l’Aisne on envisagea une déviation à voie métrique allant de la courbe de sortie du pont, sur la rive droite de l’Aisne, vers Cys-la-Commune. La voie traversait la vallée entre Cys-la-Commune et Chavonne avec, à Cys-la-Commune, un pont sur l’écluse du canal latéral à l’Aisne, plus un pont-route Pigeaud sur l’Aisne à Chavonne à l’emplacement de l’ancien pont métallique avec piles et culées en bon état. Les ponts, qui exigent des critères spéciaux pour leur transport et leur pose, sont livrés par route, sauf les ponts Marcille-Barillet à poutres pleines qui ne peuvent être acheminés que par fer.

À Bourg-et-Comin, la voie étroite utilisait un très beau viaduc, pont à poutres Résal-Polonceau, établi sur l’Aisne par la troupe et le génie. Si la qualité des terrassements et des ballasts fut parfois sacrifiée à l’impératif des délais, les ponts ne pouvaient être construits que par des sapeurs qualifiés et responsables de la finition⁴⁴.

Cys-la-Commune Villers-en-Prayères

Le programme des travaux consistait à remplacer sur la ligne CBR Soissons Rethel les rails de voie étroite par ceux de voie métrique sur le tronçon Cys-la-Commune Roucy, puis de prolonger cette voie au nord vers Craonne et Corbeny dès que nos assauts auraient contraint l’ennemi à la déroute. La partie française de ce tronçon relié au réseau à voie normale par la ligne Roucy Cormicy Reims passait trop près du front et était partiellement détruite. Pour réactiver la ligne Soissons Rethel, dès le constat du repli Hindenburg, le génie amène à J-30 un pont-rail sur l’Aisne près de Soissons et amorce une déviation Crouy Braine. Hélas, au jour J les travaux n’ont atteint que les abords de Bucy-le-long.

Courlandon Blanzy-les-Fismes

La ligne militaire de Courlandon à Villers-en-Prayères (Euilly met en liaison les lignes CBR du groupe de Dormans et une partie de la ligne CBR Soissons Rethel, trop près du front avant le dégagement du Chemin des Dames. La ligne a son origine à Baslieux-les-Fismes d’où elle monte sur sept kilomètres en rampe continue de plus de 30 % jusqu’à la station de Blanzy-les-Fismes au kilomètre

44. Le présent article est né des recherches sur la mort, à Bourg-et-Comin, dans une des 14 caves transformées en postes de secours, le 9 avril 1917, du sergent sapeur L. Dufourt, du 10e génie, aïeul dans la famille de l'auteur.

5,779, d'où elle descend ensuite vers Villers-en-Prayères sur 16,367 km. La montée est assurée par une voie de trois rails, dont deux pour voie normale et un rail intercalé pour voie métrique, qui aurait dû permettre l'installation des batteries ALGP (artillerie lourde de grande portée) sur le plateau, mais comme elle n'était pas achevée l'artillerie ne fut approvisionnée que par camions.

Blanzy-les-Fismes Villers-en-Prayères

De Blanzy-les-Fismes à Villers-en-Prayères le plateau est desservi par le grand réseau betteravier à voie étroite de la sucrerie de Villers-en-Prayères, et vers la vallée la descente en pente douce est assurée par un *Péchot*. Mais les manœuvres dans la vallée se font à la vue directe de l'ennemi et le plateau de Merval est bombardé toutes les nuits. Les équipes ont aménagé des abris protégés par des rails et des rondins dans les talus et remblais. Les fantassins, encadrés par les sapeurs, préféraient la pose de voies au risque des tranchées alors que les territoriaux, exemptés de tranchées, n'appréciaient guère les risques encourus comme s'ils se trouvaient au contact de l'ennemi.

Le travail se trouva compliqué par l'exigence du terrain et celle des délais. Les intersections de voies étaient interdites. Les travaux de déviation devaient être effectués sans interrompre le service. Le rayon des courbes était fixé avec un minimum de 100 m et l'écart minimal entre les courbes de sens contraire était de 20 m.

La limite des travaux commençait au carrefour de Croix-Laurent au-dessus de Longueval, au km7,5 depuis Courlandon pour finir au km12,700 à la sucrerie des Hautes-Rives, près de la gare CBR de Villers-en-Prayères/Œuilly⁴⁵, avec de nombreuses portions de voies à forte pente, jusqu'à 25 %, avec des tracés sinueux. Les travaux sur le plateau de Courlandon furent exécutés par beau temps mais dans une terre argileuse lourde. L'état des routes au dégel de début mars fit que l'on ne put recevoir à temps le matériel Decauville.

Dans la section de sables fins et argileux, glissants par temps de pluie, on trouve des gros rognons calcaires qu'il faut attaquer à la cheddite. En raison de la déclivité du terrain, la fixation des remblais est fragilisée et les talus s'écoulent lors du tassement. On les rechargea avec des terres transportées par wagons, mais bien après la mise en exploitation de la ligne. Le ballast extrait à Villers-en-Prayères était remonté par wagonnets tractés par deux locos «Mogul des Ardennes», en début et queue de convoi. Un jour, ces deux machines déraillèrent simultanément au vu de l'ennemi, lequel bizarrement ne profita pas du désarroi pour canarder le chantier.

Détail par tronçons

du km 7,500 au km 9,500 les remblais et déblais culminent à 2,50 m.
au km 8,550 on a une déviation, sur 150 m environ, de la route de Croix-Laurent

45. Voir Annexe 1 : G36. Voir aussi Lt G. Mangin, « Souvenirs du Chemin des Dames », *La Vie du rail*, n° 1092 hors série.

à Barbonval, avec, à gauche, un ravin à pic à la limite de l'accotement. Il faut dévier ce tronçon plutôt que d'y placer la voie ou de donner au rail un tracé nouveau qui aurait coupé la route, très fréquentée par les convois. La route fut mise en service après empierrage, à grand renfort de main-d'œuvre, avec la pierre des talus.

au km 8,650, dans la tranchée de 1 m creusée pour l'évitement⁴⁶ de Longueval, on trouve du calcaire grossier et des grès de Beauchamp d'une grande dureté très fissurés.

au km 8,900, pour permettre à la voie de traverser un petit ravin abrupt on bâtit un mur de soutènement de 3 m de haut en moellons de grès extraits au voisinage.

du km 8,900 au km 10,700 la voie métrique est accolée à la voie étroite de la sucrerie.

au km 9,500 on élargit la plateforme de la voie étroite, puis, avec transport au jet de pelle, la voie étroite est déplacée vers l'amont et la voie métrique installée côté aval sur le remblai. C'est un travail considérable, car l'éperon de Pierre-Laroche sur les flancs duquel s'effectuent ces travaux est à très forte pente transversale. En plusieurs points de courbes très accentuées le tracé de la voie étroite est rectifié pour permettre à l'installation de la voie métrique de respecter le rayon minimal de 100 m.

Certains talus atteignent 6 m de haut. Le camouflage des voies a exigé beaucoup de main-d'œuvre, notamment de Longueval à Villers-en-Prayères. On a recouvert certaines voies de toiles et de branchages pour les dissimuler aux avions. Toutefois, la traversée du glacis de Pierre-Laroche, bien qu'en vue directe de l'ennemi, n'a pas pu être camouflée faute de branchages dont le transport aurait provoqué du retard.

au km 9,500 au km 10,700 on élargit la plateforme de la voie étroite de la sucrerie de Villers-en-Prayère à forte déclivité transversale impliquant des terrassements importants.

du km 10,700 au km 12,700 la jonction avec le CBR étant sous le regard direct de l'ennemi, on terrasse le moins possible dans la plaine de Villers. Mais en raison des difficultés du terrain il faut riper la voie étroite, drainer très vite quelques terrains incultes et aménager l'écoulement de quelques sources. La nouvelle gare de Villers-en-Prayères/Sucrerie a été établie presque sans terrassement sur des terrains de la sucrerie de Hautes-Rives.

au km 12,200 on franchit un ruisseau par un ponceau de poutrelles métalliques de 200 mm sur culées en sable coiffées d'une portée de 2,50 m.

Ces travaux ont demandé 14 053 journées d'ouvriers et 29 207 m³ de terrassement. Ces chiffres incluent les travaux concernant la voie d'accès à la ballastière de Villers-en-Prayères et ceux, imprévus, à la gare de Blanzy-les-Fismes⁴⁷.

46. Voie doublant une voie principale pour permettre le garage momentané d'un train.

47. Voir Annexe 2 : « Voies et gares ».



Maizy : franchissement de l'Aisne (carte postale).

Villers-en-Prayères Cys-la-Commune

Du 9 au 28 mai 1917, après le repli ennemi qui libère la poche de Vailly-sur-Aisne, on entreprend la réfection de la voie CBR Villers-en-Prayères Cys-la-Commune. La région de Chavonne et Braye-en-Laonnois, mal desservie par la route, devait pouvoir compter sur son ravitaillement en vivres, matériaux, pierres, en attendant la construction d'une voie normale dans la vallée de l'Aisne. La suppression de la voie étroite devenue possible par le ralentissement des bombardements ennemis depuis son repli, on entreprit la déviation du Péchot près du château de Villers-en-Prayères, et le service put reprendre de Villers-en-Prayères à Cys-la-Commune en juin. Puis, dès juillet, le trafic s'intensifia en raison de l'insertion de trains de permissionnaires réorganisés pour cause de mutineries entre Fismes Maizy d'une part et Fismes Pont-Arcy d'autre part⁴⁸.

Villers-en-Prayères Roucy

Avant la prise de possession par la 10^e Section, le tronçon Villers-en-Prayères Roucy n'est exploité que jusqu'à Concevreux. Entre Villers-en-Prayères et

48. *Ibid.*

Concevreux, la ligne Soissons Rethel longe le canal latéral à l'Aisne, puis s'en écarte pour desservir Roucy et les autres villages jusqu'à Cormicy. À Berry-au-Bac elle rejoint l'Aisne jusqu'à Rethel. Un embranchement de Roucy vers le nord de Craonne jusqu'à Corbeny franchit l'Aisne à Pontavert.

Les tronçons à l'est et au nord sont aux mains ou trop près de l'ennemi, sauf la section Villers-en-Prayères Roucy qui paraît reconstructible. Alors que le tronçon Villers-en-Prayères Cys-la-Commune à l'ouest est trop près des lignes allemandes, le tronçon Villers-en-Prayères Roucy est observé en permanence par ses ballons. On fit cependant une tentative de remise en circulation jusqu'à Roucy et Pontavert mais devant la violence des bombardements ces essais ne furent pas poursuivis.

Le but est d'utiliser la section Villers-en-Prayères Roucy et de la prolonger vers Corbeny avec le recul de l'ennemi. Comme on avait pu transformer une grande partie de la voie métrique en voie étroite en déplaçant l'un des rails, on pouvait faire l'inverse. Une nouvelle voie Péchot est établie sur un nouveau tracé. Sur une assez grande distance entre Maizy et Concevreux on crée une nouvelle voie métrique sur le chemin de halage du canal, rive gauche. Mais le terrain ne permet pas la construction facile d'une nouvelle plateforme. Puis on installe une voie à trois rails de Concevreux à Roucy. Les gares CBR de Maizy, Concevreux et Roucy sont rétablies, avec implantation sur les côtés de nouveaux évitements à voie étroite.

Le pont de Pontavert sur le canal est réparé, bien qu'à cette époque le prolongement de la voie métrique sur Corbeny ne soit pas envisageable. Après reconnaissance de la ligne CBR de Roucy Reims par Corbeny, sa réparation, apparemment facile, fut reportée en raison de la proximité de l'ennemi. Toutes les gares furent bombardées et en fin de chantier les voies étaient coupées et les installations de Roucy rendues inexploitables.

Ces travaux ont demandé 10 667 journées d'ouvriers pour traiter 11 248 m³⁴⁹.

Au nord de l'Aisne

Vailly-sur-Aisne Pontavert

La ligne CFDA Soissons Reims, trop près du front, n'était exploitable qu'entre Braine et Muizon, reliée à Bazoches au réseau intérieur par la ligne La-Ferté-Milon Oulchy-le-Château, avec un seul point de sortie à la gare de Fère-en-Tardenois. Seules sept gares pouvaient facilement être transformées en gares de stockage répondant aux exigences militaires : Fère-en-Tardenois, Mont-Notre-Dame, Braine, Fismes, Breuil, Jonchery-sur-Vesle, Muizon.

Les risques de bombardements ennemis empêchaient de construire de nouvelles gares. Pour assurer l'emploi d'entrepôts de stockage on avait aménagé les lignes Fismes Bouleuse et Fismes Muizon et on compléta les gares de Braine,

49. Voir Annexe 2.

Breuil et Muizon. Immédiatement à l'ouest de Fismes la gare de Bazoches fut l'objet d'aménagements gigantesques. Des milliers d'hectares furent ainsi immobilisés pour l'implantation de faisceaux de voies de réception, d'embranchements desservant les dépôts et l'installation d'HOE.

Soissons Chaudardes Voie normale

La ligne Soissons Guignicourt frôlant la ligne de front jusqu'à Vailly-sur-Aisne, puis étant sous l'œil de l'ennemi jusqu'à Chaudardes, il fallut créer des gares complètes à Bourg-et-Comin, Beaurieux et Pontavert, des évitements à Chavonne, Soupir, Oeuilly et Cuiry-les-Chaudardes.

Lors de la reprise des assauts de contre-offensive, du 9 au 21 mai, une ligne de 23,630 km était en construction et, sous la direction de la 9^e compagnie, devait être prolongée de Vailly-sur-Aisne jusqu'à Pontavert. Pour ce faire, on déplaça 77 000 m³ de déblais et 33 000 m³ de remblais avec franchissement de fossés par des buses⁵⁰. On installa une estacade de 12 m à Pont-Arcy, une de 40 m sur le canal de l'Aisne à l'Oise, et sur des ruisseaux des estacades de 16 m, de 9 m et une de 4 m. La rampe maximale fut fixée à 10 %, le rayon minimum des courbes à 300 m.

Chaudardes Pontavert Plan Voie métrique

Après Chaudardes la ligne est encore sous l'œil de l'ennemi jusqu'à Pontavert et inutilisable au-delà. On ne la prolongera vers Guignicourt que plus tard. L'utilisation de cette ligne est sous le coup du risque d'inondations comme celles de l'hiver 1915 qui furent causées par l'ouverture des vannes des réserves d'eau pour écluses. On procéda à l'exhaussement du tablier en septembre 1916.

L'offensive

La France attendait le jour J dans l'impatience d'une victoire et dans le décor ferroviaire qui vient d'être rapidement évoqué. C'est par la voie normale Braine Bazoches Fismes que furent ravitaillés les 1 500 000 Poilus qui attendaient l'offensive⁵¹.

J-11 Les allocations quotidiennes en munitions et autres pour les préliminaires de l'offensive sont distribuées, dont 21 500 000 coups d'artillerie⁵². Pour cette première dotation aux deux Groupes d'Armée du Nord et du Centre (GAR et GAC) et à la 4^e armée, il avait fallu 872 trains, soit 26 149 wagons.

50. Buse : gros tuyau d'écoulement.

51. Les transports firent l'objet de plaintes de la part des services de munitions destinées à l'artillerie, l'infanterie et autres.

52. Estimation du 3^e rapport Violette, 15 avril 1917.

J-9 Toutes les armées sont approvisionnées à sept jours de feu et de vivres et trois de nourriture, avec un complément de 5 081 000 de grenades à main, engins incendiaires ou suffocants, 2 716 000 de fusées éclairantes, cartouches pour pistolets signaleurs, bengales, etc.

Jour J Le rail peut assurer l'apport en fournitures avec 400 wagons par jour au GAR (groupe d'armée de réserve) et 200 à la 4^e armée⁵³. Mais à 6 h du matin les Poilus s'élancent hors des tranchées vers Laon.

Quelques heures après, l'offensive est un échec.

Les voies ferrées passant par Fère-en-Tardenois et Fismes sont encombrées pour plusieurs jours. Elles ne peuvent remplir le rôle qu'on leur avait réservé pour la percée alors que les voies prévues pour n'avoir qu'un rôle provisoire sont surchargées. Les blessés sont dix fois plus nombreux qu'on ne l'avait prévu. Les postes de secours et les HOE, inachevés, refoulent des milliers de blessés qui s'accumulent dans l'attente d'une sélection de soins et, pour les plus graves, d'un train, en particulier à l'HOE de Prouilly. Après quelques jours la situation s'améliore aux postes de soins, mais le service de transports ferroviaires ne peut résorber l'excédent de blessés malgré le dévouement du personnel. Ce drame fera l'objet de débats en comités secrets au Sénat et à la Chambre⁵⁴.

En plein hiver 1916-1917, la Direction des étapes et services avait été scindée en deux, les Étapes ayant été affectées au Corps d'armées et les Transports au 4^e Bureau. Cette scission semble avoir été mieux vécue lors des batailles de la Somme que par la 5^e armée durant l'offensive d'hiver. C'est ainsi qu'à la gare de Germaine chaque service chargé de la voie normale pour l'artillerie lourde de grande portée (ALGP) disposait de personnels manutentionnaires indépendants dont une partie ne travaillait guère alors qu'on demandait des efforts excessifs à d'autres. Les locomotives gardées «feux éteints», donc ne participant pas aux manœuvres internes à la gare, n'auraient pas pu non plus participer à une intervention ordonnée par le Commandement. Ce défaut d'organisation transparaît dans un rapport du 30 novembre 1915: «On ne passera que le jour où les choses seront organisées, que le Général en Chef pourra porter de façon inopinée, avec la vitesse maximale, sa masse d'attaque sur un point quelconque de son front de 900 kilomètres.»⁵⁵

L'Étoile de Soissons⁵⁶

En dehors de l'agitation ferroviaire inhérente à l'offensive Nivelle, Soissons et ses alentours avaient vécu, en quelque vingt ans, d'autres turbulences. En

53. À J-1 les 752 sections de voitures automobiles pouvaient transporter 120 000 hommes, 21 000 blessés, 18 250 tonnes de matériel, 1 680 tonnes de cailloux, 182 tonnes de viande.

54. Voir René Verquin, «Le Chemin des Dames. Un désastre sanitaire en avril 1917», *Mémoires des sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne*, 2005

55. Abel Ferry, *La guerre vue d'en bas et d'en haut*, op. cit.

56. Documentation Delmotte et Dufetrelle.

1862 Soissons avait inauguré son premier rail venant de Reims puis la ligne venant de Villers-Cotterêts. En 1866 on ouvre la ligne Soissons Laon et en 1881 la ligne venant de Compiègne

L'implantation du Réseau d'intérêt général par la Compagnie des chemins de fer du Nord terminé, Soissons devenait le centre d'une étoile à quatre branches. Mais il restait à relier ces réseaux entre eux à l'intérieur de Soissons même et à combler le vide ferroviaire existant au sud-est vers Château-Thierry et au nord-ouest vers Coucy-le-Château.

Soissons Oulchy-le-Château CFDA

Venant du sud, la ligne Château-Thierry Oulchy-le-Château à voie unique passait par un terrain au profil difficile.

1903 21 juillet. Accord entre les compagnies CBR et CFDA pour relier le centre du réseau secondaire de Soissons Saint-Waast, la ligne Vauxrot (CDFA) et Soissons-nord (CBR).

1907 3 juin. Mise en service, depuis la gare de Soissons-nord, des 31 km de la ligne Soissons Oulchy-le-Château, déclarée d'utilité publique en 1905, avec raccordement au réseau de la ville, ligne qui eut un rôle important durant le conflit de 14-18.

Avant le conflit, les rames assuraient de trois à quatre allers et retours par jour, alors qu'à la fin du conflit on n'en assurait que deux dont le trajet durait environ 1 h 30. Cette voie métrique composée de rails pesant 20,400 kg/m, reposait sur des traverses espacées de 0,80 m.

1914 Fin août. Lors de la retraite de la Marne le matériel de traction est refoulé sur le dépôt de Soissons et sur la partie sud de la ligne Soissons Oulchy-le-Château. Le nord de la rivière Aisne tombe aux mains de l'ennemi, sauf à l'ouest de Soissons vers Vic-sur-Aisne. La ligne est disponible, mais le dépôt de Vauxrot n'est qu'à 100 m des lignes allemandes. Les locomotives sont descendues à 3 m sous les rails et recouvertes de rondins sous 1 m de terre. Après les premiers jours de l'offensive Nivelle ce matériel, y compris les locomotives, sera récupéré par la compagnie B 32 du 5^e génie⁵⁷ qui posa une nouvelle ligne à travers Soissons.

1914 Fin septembre la ligne sert au ravitaillement de l'armée anglaise.

1914 En décembre, la ligne Soissons Oulchy-le-Château devient très utile après la destruction du tunnel de Vierzy qui bloque la desserte de la gare de Berzy-le-Sec. On déroute par Oulchy-le-Château le trafic de nombreux trains vers les gares régulatrices de Paris. À Noyant, la ligne Soissons Oulchy-le-Château passait sous la ligne Paris Soissons.

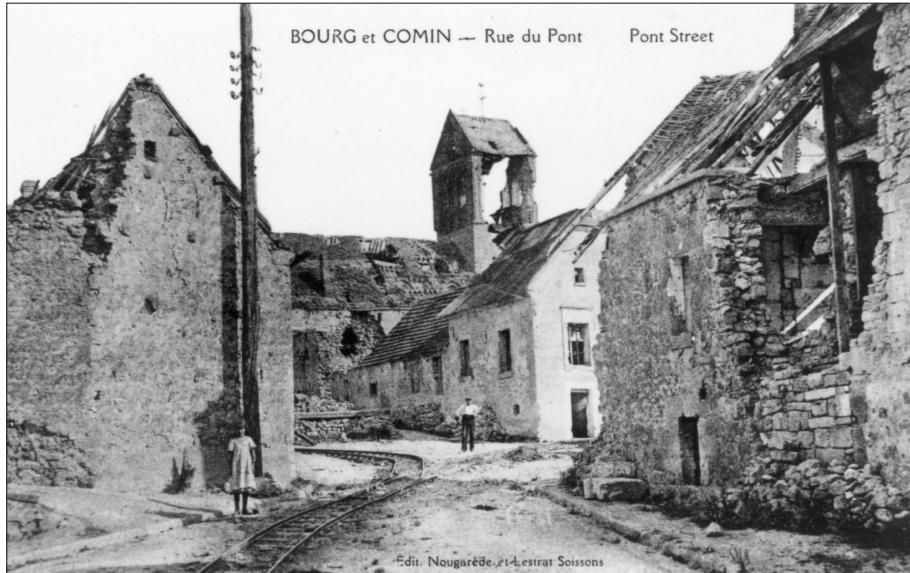
57. La compagnie B 32 récupéra 6 locomotives, 14 wagons, une chaudière, 20 tonnes de matériel, 285 tonnes de houille, 1 360 traverses. Et en juillet 1917, la Compagnie B 22 récupéra 2 voitures, 6 wagons plats, 2 tombereaux et 20 tonnes de matériels divers.

- 1914 Dès le 16 décembre la CFDA est autorisée à reprendre le trafic commercial entre Noyant-Berzy-le-Sec et Oulchy-le-Château afin de ravitailler la population civile de Soissons. Elle doit transporter vers la sucrerie de Neuilly-Saint-Front les betteraves que celle de Noyant ne pouvait traiter ainsi que la houille stockée à Noyant devant être évacuée vers d'autres usines.
- 1915-1916 La ligne est aux normes militaires. La gare de Chacrise devient une gare de ravitaillement du 2 novembre 1915 au 15 mai 1918 et voit passer des trains de pierres, de bois, de permissionnaires et d'unités constituées. Mais la gare de Noyant-Berzy-le-Sec étant souvent bombardée, le trafic Noyant Soissons est limité aux heures de nuit.
- 1916 Entre autres prélevements opérés sur d'autres réseaux, le CBR détache cinq wagons plats et deux couverts pour aider à l'augmentation du trafic.
- 1917 Dès avril, après les replis allemands, on peut accéder au dépôt de Vauxrot et y récupérer le matériel abandonné. La voie est réparée dans Soissons et la circulation redevient normale entre Oulchy-le-Château et Soissons.
- 1918 Le 27 mai les Allemands surprennent l'état-major allié, enfoncent le front, reprennent possession de la ligne Soissons Oulchy-le-Château. La 15^e compagnie du 5^e génie n'ayant pas le temps d'évacuer le matériel replié à Oulchy-le-Château se contente de le rendre inutilisable et l'abandonne sur place mais en évacuant les pièces principales des locomotives. Le 30 mai, la gare d'Oulchy-le-Château est incendiée de même qu'une centaine de wagons sur voie métrique.
- 1918 Début août la ligne est dégagée et remise en exploitation dès le 18. À noter que les compagnies tirent quelques profits de ces tribulations. En effet, le bénéfice d'exploitation passa de 6 335 F en 1913 à 95 065 F en 1915 et à 226 799 F en 1916.

Soissons Coucy-le-Château Soissons Vic-sur-Aisne Montécouvé

Après le repli Hindenburg, la compagnie reprend possession du tronçon inexploité de Vic-sur-Aisne. Le 5^e génie et la 10^e SCFC (Section de chemin de fer en campagne) peuvent entreprendre la remise en état des voies dans le triangle Soissons Vic-sur-Aisne Montécouvé.

- 1917 Le 15 avril est décidée la remise en état immédiate de la ligne Vic-sur-Aisne Épagny Pont-Saint-Mard, et pour plus tard, au cours de l'été, celle de la section Montécouvé Pommiers, ainsi que le remplacement la section Coucy-le-Château Chauny par une ligne à voie normale Coucy-le-Château Blérancourt reliée à Apilly avec le réseau-nord. Tout cela pour que ces lignes puissent transporter 2 000 tonnes par jour. Mais c'était trop ambitieux et la ligne Vic-sur-Aisne Épagny, la plus importante, ne put transporter au maximum que 1 000 tonnes jour. La 10^e SCFC hérita des travaux sur la section Épagny Pont-Saint-Mard, sous la vue de l'ennemi.



Bourg-et-Comin : ruines et voie étroite (carte postale).

1917 Du 6 avril au 19 juin la compagnie B21 du 5^e génie travaille à la pose d'une voie nouvelle de transbordement à Vic-sur-Aisne et à la remise en état des gares de Vic-sur-Aisne/Transit et Vic-sur-Aisne/Local, Saint-Christophe, Autrêches, Morsain, Guilly [sic], Vézaponin, Épagny et Bagneux.

Pour ces travaux, la compagnie B21 dispose d'une locomotive Krauss appartenant à la sucrerie de Vic-sur-Aisne, et d'une locomotive avec quelques wagons appartenant à la CFDA. On réalise une jonction nouvelle avec la voie normale gare de Mercin-Pommiers, avec traversée de l'Aisne sur une estacade établie avec un pont Marcille muni d'un dispositif de levage pour permettre le passage des bateaux⁵⁸; et, à Mercin-Pommiers, une gare de transbordement avec un garage pour locomotives. Mais la section Pommiers Soissons ne fut pas rétablie. À Juvigny, à peine installé le parc à munitions desservi par un très long embranchement à voie métrique est détruit par une gigantesque explosion.

1917 Jusqu'au 20 septembre, date où la CFDA reprend l'exploitation à son compte, on organise 610 trains qui transportèrent, entre autres, 21 379 voyageurs et 10 212 tonnes de marchandises.

1918 Lors de l'offensive allemande en mai, le matériel et les locomotives refoulées dans la gare de Vic-sur-Aisne sont évacués. Sous l'œil d'un ennemi menaçant à quelques centaines de mètres, cette évacuation fut une opération héroïque. Il fallut même abandonner du matériel et des locomotives disséminés dans les gares environnantes.

58. L'estacade de Mercin mesurait 105 m de long. On fit 5000 m³ de remblais et 2500 m³ de déblais.

- 1918 En septembre, après la réussite de notre contre-offensive, la ligne Vic-sur-Aisne Épagny est remise en exploitation et après l'armistice la remise en exploitation se fera progressivement.
- 1919 à 1924 L'exploitation est progressivement rétablie sur la voie métrique Soissons Montécouvé Vic-sur-Aisne, sur la section Montécouvé Pont-Saint-Mard, sur la voie métrique Pont-Saint-Mard Coucy-le-Château, sur la voie normale Coucy-le-Château Apilly et sur la voie métrique Coucy Vic-sur-Aisne.

Conclusion

De 1915 à 1918, le rail a transporté 1 604 067 tonnes de marchandises diverses⁵⁹. Ce fut une réussite autant technique que financière. En effet, ces transports furent facturés à l'armée selon un tarif particulier, à l'instar de celui du 10 octobre 1915, à savoir pour le transport d'une tonne 0,04104 F/km, pour la location d'un wagon 0,2565 F/km et pour la location d'une voiture 0,01193 F/km.

Des travaux réalisés sur le réseau ferroviaire pendant le conflit on ne garda que des raccordements comme celui d'Épernay, des extensions de gares de triage et des faisceaux stratégiques associés à des centres militaires comme Châtres, Connantre, Brienne-le-Château, Chavelot et Haires. Quant au réseau de voie étroite, après avoir été mobilisé pour la reconstruction des régions sinistrées il fut en partie démonté; de nombreux tronçons furent laissés à la disposition des industries agricoles.

Si, pendant le conflit, le 4^e Bureau n'a pas employé suffisamment de spécialistes, officiers de réserve, gros industriels et directeurs de voies ferrées, la SNCF a hérité de l'organisation et de la discipline militaires.

Mais que lui ont apporté ces heures de gloire, de douleurs, de travail, de doute? Alors qu'en ce début de millénaire le TGV lui impose une nouvelle jeunesse, la SNCF est confrontée à la vétusté grandissante de son réseau à voie normale, dont 65 % n'est plus aux normes de sécurité. De nombreux convois doivent rouler au ralenti. Faute d'investissements, certaines grandes lignes seront désaffectées dès 2015⁶⁰. Le problème est international et l'Europe doit trouver pour le rail les moyens de survivre à la concurrence de la route, de l'air et de l'eau.

René VERQUIN

59. En 1915, 169873 tonnes; en 1916, 597.560 tonnes; en 1917, 480.932 tonnes; en 1918, 356.102 tonnes.

60. *L'Union* du 8 juin 2006: «La gare de Ciry-Salsogne en quête de trains. La voie ferrée existe, fonctionnelle, mais sur dix trains commandés, la SNCF n'en fournit qu'un!».

Bibliographie

- Allard (Paul), *Les dessous de la guerre révélés par les comités secrets*. Paris, Les Éditions de France, 1932.
- Billy (Charles), «Le rôle du chemin de fer dans la bataille du Chemin des Dames», *La Vie du rail*, n° 1092, janv. 1967.
- Blanchard (Marcel), *Géographie des chemins de fer*. Paris, Gallimard, 1942
- Cénac (Christian), *La voie de 60 militaires 14-18 en France*. Chez l'auteur, 2003.
- De Civrieux (Cdt), *L'offensive de 1917 et le Commandement du Général Nivelle*. Paris-Bruxelle, Éditions G. Van Oest, 1919
- Deroux (Gilbert), «La mobilisation», *Connaissance du rail*, nos 157 & 158, mai 1994.
- Deroux (G.), «Transports de ravitaillement» *ibid.*, n°162, oct. 1994.
- Deroux (G.), «La course à la mer», *ibid.*, n°163, nov. 1994.
- Deroux (G.), «Les transports de ravitaillement», *ibid.*, n°165, janv. 1995.
- Deroux (G.), «Les transports sanitaires 1914-1918», *ibid.*, n°167, mars 1995.
- Doumenc (Cdt), *Les transports automobiles sur le front français 1914-1918*. Paris, Plon-Nourrit, 1920.
- Ferry (Abel), *La guerre vue d'en bas et d'en haut*. Paris, Grasset, 1920.
- Fischer (Ltcoll), *Comment dura la guerre*. Nancy, Charles Lavauzelle, 1925.
- Jacquot (André), «Les itinéraires stratégiques Réseau de l'Est», *Connaissance du rail*, n° 73, déc. 1986 et n°75, fév. 1987.
- Le Hénaff (Col) & Bornecque (capitaine Henri), *Les Chemins de Fer français et la guerre*. Paris, Librairie Chapelot.
- Lepage (Pierre), «Les lignes Bis en 1914-1918», *Connaissance du rail*, n° 120, janv. 1991.
- Lepage (P.), «De la mobilisation à la concentration : le plan de transport français en août 1914», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°15, 1996, AHICF. Paris.
- Mangin (Lt G.), «Souvenirs du Chemin des Dames», *La Vie du rail*, n° 1092, janv. 1967
- Martel (André), «Armées et chemins de fer en France de 1830 à 1918 : pensée stratégique et emploi des forces armées», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, 1996, AHICF. Paris.
- Miquel (Pierre), *Les poilus. La France sacrifiée*. Paris, Plon, 2000 (Terre humaine).
- Puig (Pascal), «Le Meusien : voie métrique 1914-1918», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, 1996, AHICF, Paris.,
- Rolland (Denis), *La Grève des Tranchées*, Paris, Imago, 2005.
- Rousset (Ltcoll), *La Bataille de l'Aisne (avril-mai 1917)*. Paris-Bruxelles, G. Van Oest, 1920.
- Roux-Vallas Régis (Lieutenant-colonel), «Le chemin de fer dans la guerre 14-18», *La Vie du rail*, n° hors série : *Il novembre 1918-1968*.

Verquin (René), «Le Chemin des Dames. Un désastre sanitaire en avril 1917»,
Mémoires des sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne, 2005

Annexe 1

Au SHAT, les photocopies et photos au flash des documents sur papier fragile sont interdites.

SHAT Carton 19 N 1711

G14	Ligne Bucy le Long Montgarny Crouy Sous La Perrière Vuillary Montgarny 1/18	Gare Villesavoye Gares de Chaillot Fismes Villesavoye Centre de triage de Chaillot 10/17 Gares Gravelle Cambronne Clocher/Fismes Villesavoye Chaillot
G15	Ligne Bucy le Long Malmaison 69°RAP 26° Batterie Gare Sainte-Marguerite Soissons Sermoise Gare Chivres Gare Malvoisin Chivres Gare Moulin sous /Bois Gare Quincy Gare Bouillon Gare Les Galets La Michaudière Chalet Ange Gardien Bohéry La Malmaison 3/18	Gares de Bellevue Croix-Laurent Ville savoye
G22	G22 Ligne Bois-Morin Malmaison Gare Vailly-sur-Aisne Gare Saumécourt Gare La Boucle Chaligny Gare Rochefort Gare Folemprise Gare Gerlaux Gares de Cul-de-sac Routier Pargny	
G23	G23 Ligne Vailly-sur-Aisne Chantereine Gare Moulin Saint Pierre Moulin de Couvaille Gares du Ravin-Celles Couvaille Le Ravin Couvaille Chantereine Gare Chantereine Gare La Source	
G24	G24 Ligne Moulin Saint Pierre Bois Marcon Gare Vauxcelles Cul-de-sac de Bois Marcon	
G25	G25 Ligne Saumécourt Estacade Parc GC4 vers Saumecourt et Chavonne Cul-de-sac Cailloux (e GC4 et Esseules et Chavonne)	
G19	G19 Quincampoix Diapo 27/10/17 La Plaine La Saucisse Allée Joffre	Gare Esseules Ostel Chavonne Vailly-sur-Aisne
G20	G20 Bazoches Bois-Morin Courcelles Brunehaut épôt.XII Gares Temps Perdu Vaubertin La Roche Brenelle Dépôt X2 Chassemy/Brunehaut/Cour celles Gares de Chassemy ? Gares Bifur-Quincampoix Bois-Morin Chassemy Gare Bois-Morin Diapo	Gare Chavonne Parc G537 Gare Mont Sapin Parc Génie GC6 Gare La Martinière
G26	G26 Ligne Esseules Ostel-La Noue	
G27	G27 Ligne Mont Sapin Braye Gare Soupir Gare Moussy Gare Moulin Brûlé Gare Braye	
G28	G28 Ligne Moulin-de-Couvrelles Missy/Aisne Génie Celles	
G29	G29 Ligne Bazoches Villercourt Gare Bréguet Montplaisir	
G21	G21 Ligne Villesavoye-Cambronne Fismes 10/17	

Gare La Tourbe	RAP 14/5/17
Cul-de-sac de la Carrière à Perles	Gare Révillon
Gares Cambronne-Bazoches Villercourt	G36 Ligne Croix-Laurent Courplat
Gare Perles	Gares Merval Demi-Lune La Mitonnière Baslieux
Plan Demi-Lune Blanzy(Creute)	G37 Ligne Courplat à Betteravier (<i>chemise vide</i>)
Gare Croix-Laurent 1/2000 ^e et 1/500 ^e	G38 Ligne Croix Rouge à Patte d'oeie Courlandon
Gare Barbonval	Demi-Lune à la Gare
Gare La Bodinière	Installation Courlandon Diapo Gare transbt (6 volets)
Gare Dépôt Villercourt	10/7/17 <i>Il faut 2h pour passer 3 wagons de voie sucr.</i>
G30 Ligne Body A2	+2h sur voie étroite Transbordt ALGP
Gares Mauchamp-Épaves Longueval	Courlandon
Parc-Poudres	Rampe et quai embarquement ALGP
Gare Mauchamp à Dépôt munitions A24	Courlandon
Gare Chanteloup	G39 Ligne Breuil Patte d'oeie Gare Breuil 9/5/1917
Dépôt A2	G40 Ligne Villercourt Beaurieux
Dépôt A23	Dépôt B21
G31 Ligne Villercourt Chivy-Vendresse	Cul-de-sac Pont de Maizy
Gares Æuilly Aucourt Le Chatelet (Gare Peupliers)	G41 Gare Maizy
Gares Estacade-Courtonne 1/2000 ^e	G42 Ligne Montigny-Le Goulet Beaurieux
Moulin-Gillot	Parcs Artillerie C1/21 Le Goulet Jonchery
Gares Courtonne Moulin-Gillot	Parc Génie de Montigny Prolongt
Gares Vendresse Cul-de-sac-Rouvier	Demi-Lune
Gares Chivy Beaulieux	Prolongt Voie restante
G32 Ligne Comin Moulins	Gare Montigny
Gare Bourg-et-Comin Dépôt Génie-B2	Parc Les Venteaux
Gare Madagascar Dépôt-Génie/GA4	Parc Goulot Montigny Beaurieux/
G33 Ligne Eaucourt Paissy	Sablière
La Fordière	Gare Patte d'oeie de Breuil Voie double
Gare Cuissy	Gare Le Beaugilet
Gare La Richaudière	Gare La Goutte d'or
G34 Ligne Æuilly GA1	Carrière de Romain
Cul-de-sac pour pièces de 240 mm	Établissement Demi-Lune
Dépôts B23 B52 GA1 GA3	Gare Betteravière
Parc des Saules	Parcs Artillerie C.23
G35 Ligne Roland Villercourt	Gare Muscourt 1/2000 ^e
Gares Roland Complet-Betteravier B21 et B1	Gare Muscourt 1/500 ^e
Gare Roland. Modif/raccordt à B21 27/5/17	Patte d'oeie de Rouelle Sablmière Pont La Rouelle
Sablière de Roland	G43 Ligne Rouelle-Triangle Montigny
Croix-Rouge à Patte d'oeie	Gare du Moncet
Croix-Rouge à Courlandon 14/5/17	Parc Artillerie C22 X ^e Armée 9/5/17
Gare Baslieux 14/5/17	G44 Ligne Beaurieux-Moulin.Rouge Vassogne
Parc de munitions AL B21	Demi-Lune La Cigale
Cul-de-sac Dépôt B21 Roland Complet	Gare La Scala
Cul-de-sac Dépôt Modification	Cul-de-sac Batterie 220 Schneider Trac
Gare La Grange	
Gare Complet	
Gare du Palier	
Cul-de-sac de La Bossette 93 ^e Bât. 11 ^e	

	tion animale	
	Demi-Lune Jumigny	
G45	Ligne Beaurieux Oulches	SHAT Carton 19 N 1712
	Patte d'oie Beaurieux	G51 Ligne Bifur-Jonchery Grand Bellay
	Parc Génie Beaurieux	Gare Bifur
	Dépôt C24	Gare La Fourche
	Dépôt C5	Gare Ravitaillement La Fourche
	Demi-Lune Luna Park Cul-de-sac Mari	Gare Route Bouvancourt Cul-de-sac
	gny	Pévy
	Gare Bataclan	Gare Hervelan
	Raccordement à Batterie-240 Cul-de-	Gare Lutherman
	sac	Parc des munitions D22
	Gare Moulin Rouge Demi-Lune du	Gare Sainte Cécile Parc du Génie
	Tunnel	Cul-de-sac Cailloux (Chalons le
	Gare de l'Olympia	Vergeur)
G46	Ligne Beaurieux Aurousseau	Gare Au Boeuf Parc de munitions D24
	Dépôt C26	Cul-de-sac Côte 186
	Parc de Cuiry Dépôt Fontaine	Gare Cormicy
	Gare Cuiry	Gare de Places Demi-Lune Parc du
	Dépôt C25	Génie
	Parc Les Couleuvres Embranchement	Parc La Justice
	Batterie	Parc du Grand Bellay
	Parc des Vipères La Crotale Les Vipères	Dépôt D12 à Sainte Cécile
	Gare de l'Orvet (démonté)	Ligne Sainte-Cécile Canal
	Ligne Cuiry Craonnelle	Gare Vaux-Varenne
	Gare Les Couleuvres	D23 Plan des Voies
	Parc de Monaco	Parc D23
G47	Ligne Cuiry La Crotale	Les Sapins Blanc-Bois D23 D25 Côte
	Dépôt C7	191 Parc 191
	Parc La Crotale Demi-Lune Dépôt-	Gare Arbre 191
	Génie	Demi-Lune Cul-de-sac Guyencourt
	Parc du Génie Demi-Lune Château	Gare Guyencourt
	Pontavert	Demi-Lune Bouffignereux-CBR
G48	Ligne Rouelle Concevreux	Gare Bouffignereux Parc Artillerie D25
	Gare La Rouelle	D25 Parc des Voies
	Embranchement Demi-Lune Dépôt C2	Dépôts rails Bouffignereux Cul de sac
	Gare Concevreux	Mortiers.293
	Gare Concevreux-Parc Génie	Anc. Triangle-Jonct Roucy-Bouffigne
	Gare Roucy	reux Cul de sac
G49	Ligne Montigny Bifur-Jonchery Gare	Gares Gernicourt Blanc-Bois
	du Goulet	Gare Rollin
G50	Ligne Canard Arbre Côte 191	Gare Canal La Miette Gernicourt
	Gare de Canard et Patte d'oie	G53 Ligne Lutherman Hermonville
	Gare du Faîte	Cul de sac Saint Joseph
	Dépôt D3	Demi-Lune Ancienne Batterie 293
	Gare Loge Fontaine	Gare Trigny
	Gare des Sapins	Gare Haire
	Gare de Loge Fontaine	Gare Toussicourt
	Raccord de Lignes Les Sapins Blanc-	Gare Hermonville
	Bois Côte 191	Parc du Génie Hermonville Rabassa
		Cul-de-sac de Cailloux
G54		Ligne Bifur-Jonchery Chauffourir
		Stockage Artillerie D21 à Prouilly
		Parc AC DI
		Gare Moulin Cuissat

Neuf-Ans Génie	G92 Ligne Bussy Saint Rémy (<i>dossier vide</i>)
Stockage Artillerie de Neuf-Ans E21	G93 Ligne Saint Rémy Somme-Tourbe
Gare Chalons sur Vesle	G94 Ligne Somme-Tourbe Borne 16 (69° RAP-31°Batt)
Gare Maco Dépôt de munitions	G95 Ligne Parc 207 Somme-Tourbe
Gare Perdrigaille	G96 Ligne Saint Rémy La Brune
Génie Merfy	G97 Ligne Wargemoulin Mesnil-les-Hurlus
Cul-de-sac Artillerie de Merfy	G98 Ligne Tombe-Triage Marmites
Gare Bifur de la Briqueterie	G99 Ligne La Chapelle-Somme Bionne-Pont
Gare Merfy à Saint Thierry	G100 Ligne Somme-Tombe Bilan
Gare Pouillon	G101 Ligne Somme-Bionne-Pont Minucourt
Voie étroite Chef de réseau Martin 12/17	G102 Ligne Dampierre Borne.16 (Valmy)
G55 Ligne Neuf-Ans Les Épis	G103 Ligne Minaucourt Point M
G56 Ligne Germaine Villageoise	G104 Ligne Bifur Coutemont Poncelet
G57 Ligne Ailly Ludes	G105 Ligne Kellermann Sapins
G58 Ligne Avernay Craon de Ludes	G106 Ligne Poncelet Berzieux
G59 ?	G107 Ligne Bignipont Chemin Rouge
G60 Ligne Craon de Ludes Saint Martin	G108 Ligne Bignipont Croix Gentier
G61 Ligne Craon de Ludes Sainte Basle	G109 Ligne Vienne-la-Ville Croix Gentier
G62 Ligne LaVeuve Constanzlager V étroite 69°RAP 16°Batt	G110 Ligne Coppère Croix Gentier
G63 Ligne Saint Hilaire Moncheux	Gare La Renarde
G64 Ligne Louveray Grandes Logfes	Gare Rondchamp Traction animale
G65 Ligne Mont de Billy Vaude mange	NMg 12°13'48"
G66 Ligne Bouy-Gare Cimetière	Le Brulomme Traction animale
G67 Ligne Saint Denis La Source	La Roque Brcht Traction animale
G68 Ligne Auvergne Haie Claire	Fontaine Ferdinand
G69 Ligne La Cravate Sept Saulx	
G70 Ligne La Haine Grande Tranchée	
G71 Ligne Auvergne Vallon	
G72 Ligne Vallon-Transbordt Bois-V (carton <i>vide</i>)	
G73 Ligne Bouleaux Grand Bois	
G74 Ligne Baconnes Espérance	
G75 Ligne Bouy-Dépôt Crête Miel	
G76 Ligne J2 Kilomètre 14	
G77 Ligne Saint Étienne La Maltournée	
G78 Ligne Les Gores Melette	
G79 Ligne Saint Étienne La Chenille	
G80 Ligne La Vesle Montfrenet	
G81 Ligne Lannes Murat (<i>dossier vide</i>)	
G82 Ligne Suippes Kilomètre 14	
G83 Ligne École de Tir Échelons	
G84 Ligne Abeilles Wacques	
G85 Ligne Échelons Carrières (?)	
G86 Ligne Wacques Canard	
G87 Ligne Nantivet Laffont	
G88 Ligne Suippes Triangle.204 (vers Reims Ste Menehoulde)	
G89 Ligne La Fontenelle Bussy-Nord	
G90 Ligne Bussy Château Canard	
G91 Ligne Marmites Caisson Sommesuisse et Perthes	

Annexe 2 Voies et gares⁶¹

Blanzy-les-Fismes Villers-en-Prayères

Cette section comporte environ 5,300 m de voie nouvelle à partir du carrefour de Croix-Laurent, posée en rails de 25 kg/m type La Mure-Gap à éclisses cornières à quatre boulons sur traverses en pin.

Il y a à Longueval une voie d'évitement d'environ 225 m entre pointes d'aiguilles.

À Villers, la gare nouvelle comporte une voie d'évitement et une voie de décharge de 160 m de long, une alimentation d'eau par motopompe, réservoir de 15 m³ et grue. L'aspiration se fait dans un canal qu'il fallut creuser et qui prend naissance dans le port privé de la sucrerie. La gare a été modifiée pour l'entrée de la ligne Villers Cys-la-Commune.

Le matériel de voie était amené, pour les rails et le petit matériel, par voie étroite, pour les traverses par camions la nuit. Des dépôts étaient faits aux points de contact ou de croisement du Péchot et des routes [...] Le matériel était ensuite repris et posé à l'avancement au moyen de lorrys.

Les sept aiguillages de Longueval et Villers sont des aiguillages CBR déposés dans l'ancienne gare de Villers-en-Prayères/Œuilly et sur l'embranchement particulier de la sucrerie. La voie métrique coupe trois fois la voie étroite ; les croisements proviennent, un de la sucrerie, deux de notre atelier de Maizy.

Sur les flancs de l'éperon de Pierre-Laroche, la voie étroite de la sucrerie (rails de 15kg/m) fut déposée et remplacée par de la voie Péchot sur une longueur de 1 200 m environ.

La pose de voie métrique a demandé 2 228 journées d'ouvriers, gares et aiguillages compris ; les déchargements de matériel ont exigé en outre 684 journées, la dépose et la pose de voie étroite 732 journées.

Dès que la soudure a été faite avec la 5^e compagnie à Croix-Laurent, fut amenée à Villers sur voie non ballastée une locomotive et 10 wagons plateformes qui ont permis d'exploiter l'ancienne ballastière de la sucrerie creusée dans un beau banc de sable calcaire. Une fois cette ballastière remise en état, elle fut exploitée au moyen d'une voie Péchot pour ballaster la déviation de Pierre-Laroche.

Le découvert de cette ballastière, 0,80 m en moyenne, a demandé 2 045 journées d'ouvriers pour 1 317 m³, y compris des reprises.

Le ballastage de la voie a demandé 4 552m³ de sable et 5 560 journées d'ouvriers, y compris le chargement, le déchargement et l'emploi. Il faut noter que tout le ballast de cette section a été transporté à la montée sur des rampes

61. Citations techniques en grande partie *in extenso*.

atteignant 25 %, et qu'il a fallu, certains jours, employer deux locomotives traînant chacune cinq wagons. Le plus fort débit journalier de la ballastière a atteint 380 m³ le 4 mai.

Villers-en-Prayères Cys-la-Commune

Ce travail se présentait avec les mêmes caractères que le précédent, à cela près que la voie étroite n'a pu être supprimée sur la totalité du parcours, excepté une petite déviation de 450 m environ au château de Villers-en-Prayères. Il a été exécuté en 18 jours, y compris le triangle Villers.

La plateforme était très abîmée, soit par des trous d'obus, soit par des tranchées à Bourg-et-Comin, à la Cendrière, un peu avant la gare de Pont-Arcy, à Saint-Mard et à Cys-la-Commune. C'est en ces points que la voie a demandé les plus grosses réparations.

De Villers à Pont-Arcy (4,600 km) la voie métrique était couverte de ballast sur lequel était posée une voie Péchot ; la remise en état a été très rapide, le matériel Péchot déposé sur le côté a été ensuite évacué par trains à voie métrique. De Pont-Arcy à Cys-la-Commune (4,100 km) la voie métrique avait été transformée en voie étroite par déplacement d'un rail ; il a suffi de faire la transformation inverse. De même pour les appareils. Le personnel cantonné à Longueval et à Merval était transporté au chantier par un train de service comprenant 10 plateformes et un fourgon ; ce train avançait au fur et à mesure de la remise en état ; il contenait des rails et des traverses CBR type Reims qu'on utilisait pour la réparation des brèches. Comme le rail CBR type Soissons Rethel est d'un profil différent, on procéda ensuite à la dépose d'une partie de la voie au-delà de Cys-la-Commune (elle était inutilisable à cause de la coupure du pont de Boves sur l'Aisne) pour faire la substitution et uniformiser le matériel.

On trouva à Bourg-et-Comin une plateforme et à Cys-la-Commune deux autres en bon état bien qu'elles fussent à 1 km des anciennes lignes allemandes depuis près de trois ans. Le travail avait commencé le 9 mai à Villers et le 17 mai le premier train de service dont les appareils avaient été rétablis le matin entrait en gare de Cys-la-Commune. ,

Un raccordement direct Fismes Cys-la-Commune formant triangle avec les lignes principales a été construit à Villers.

Les travaux de cette réparation, triangle compris, ont demandé 5 160 journées d'ouvriers, soit 287 par jour en moyenne pour 9 km.

Villers-en-Prayères Roucy

Sur 1,900 km, entre Maizy et Concevreux, on a utilisé du matériel CBR sous-écarté (rail de 22 kg/m) qu'on a remplacé par de la voie Péchot. Le 3^e rail entre Concevreux et Roucy a été obtenu d'une manière analogue. Le matériel neuf arrivait par voie étroite, il comportait des rails de 25 kg sur traverses en chêne ; on l'a utilisé sur environ 1,800 km. Il a été posé en outre à peu près 7,500 km de voies Péchot nouvelles. La plupart des appareils des gares sont des

aiguillages CBR remis en état, les croisements avec la voie étroite ont été faits à notre atelier de Maizy ainsi que les appareils de pénétration du Péchot dans la voie métrique pour la section Concevreux Roucy.

Les gares de Maizy, Concevreux et Roucy ont été à peu près rétablies dans leur état primitif, les garages de la voie étroite ont été construits sur le côté. En outre, il a été créé à Maizy un chantier de ravitaillement sablé de 120 m x 12 m desservi par un embranchement et un quai de débarquement en pleine voie de 250 m x 5 m.

Le ballast a été extrait soit par voie étroite, soit par voie métrique de deux ballastières ouvertes à Maizy et Concevreux, donnant un sable analogue à celui de Villers. La pose et les modifications de la voie métrique, gares comprises, ont demandé 2630 journées d'ouvriers avec les manutentions de matériel, la pose et le ballastage de la voie Péchot ont demandé 1 049 journées, le découvert des ballastières 2020 journées pour 2,900 m³ de découvert environ. Le ballastage pour voie métrique, y compris le chargement, le déchargement et l'emploi du ballast, a demandé 4 003 journées. Sur les parties où la voie étroite a été élargie et celles à trois rails on a utilisé le ballast ancien ; du ballast nouveau n'y a été amené que pour l'entretien.

Transports par le Détachement de Fismes en 1917

	Voie étroite		Voie normale		
	Tonnage	Voyageurs Troupes	Tonnage	Troupes	Blessés
mai	11 139				
juin	5 274				
juillet	3 854	6 548	61 842	5 711	3 919
août	5 785	14 551	115 319	3 993	5 131
septembre	7 937	13 641	96 660	14 881	4 350
octobre	4 190	8 263	102 999	7 594	4 778
novembre	6 702	4 716	94 002	9 330	4 910
décembre	1 699	8 065	75 361	2 227	2 782
Totaux	56 580	55 784	549 183	47 736	26 670

De mai à décembre 1917, 3038 trains ont transporté 56 580 t : Ravitaillement 6 170 t. Matériel militaire 40 914 t ; Services 9 496 t.

Wagon couvert «40 hommes/8 chevaux»

Le wagon militaire couvert «40 hommes/8 chevaux» n'était que l'adaptation d'un wagon civil pour 60 voyageurs assis sur des bancs de bois, remplacés par des bottes de paille. Un des effets les plus remarqués de cet aménagement fut qu'on libéra de la place dans les entrepôts de bancs !

Au début on alignait les chevaux perpendiculairement au sens de la marche. Ayant découvert que cette pratique les faisait souffrir lors des démarrages et arrêts, on décida en 1877 une étude scientifique. Surveillés par des vétérinaires, les chevaux furent alignés, d'une part à l'ancienne mode, d'autre part dans le sens de la marche. Ce voyage-test de 52 heures sur 1 054 km permit de redécouvrir l'évidence, à savoir que le cheval est conçu pour aller de l'avant, qu'il

rechigne à reculer et à marcher en crabe et qu'il fallait des anneaux pour attacher les bêtes. Ce type de wagon survécut jusqu'en 1957 au Maroc.

