

U. LAMALLE

L'Effort du Réseau du Nord pendant et après la guerre

Résumé de la
Conférence faite à la Société Industrielle du Nord de la France
à Lille, le 16 janvier 1921

PAR

M. JAVARY

Ingénieur en chef de l'Exploitation du chemin de fer du Nord français.

Extrait de la *Revue Universelle des Mines*, n° du 1^{er} novembre 1921
(6^{me} série, tome XI, n° 3).

Annuaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège
A. I. Lg.



LIÈGE

IMPRIMERIE H. VAILLANT-CARMANNE

Place Saint-Michel, 4

1921

L'EFFORT DU RÉSEAU DU NORD PENDANT ET APRÈS LA GUERRE

Résumé de la
Conférence faite à la Société Industrielle du Nord de la France
à Lille, le 16 janvier 1921 ⁽¹⁾.

par M. JAVARY,

Ingénieur en chef de l'Exploitation du chemin de fer du Nord français

Spectatrice des efforts faits par la Compagnie du Nord français pour se relever de ses ruines, la *Société Industrielle du Nord de la France* lui a conféré sa grande médaille d'or de la fondation Kuhlmann.

La remise solennelle de cette médaille a fourni à M. Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la Compagnie, l'occasion d'exposer tour à tour les vicissitudes par lesquelles ce chemin de fer a passé, les charges de trafic auxquelles il a dû faire face et les travaux gigantesques qu'il a dû entreprendre tant pour satisfaire aux exigences militaires que pour parer aux destructions accumulées par l'ennemi.

On a trop peu dit le rôle des chemins de fer pendant la guerre, alors qu'on a souligné, à juste titre d'ailleurs, le rôle extraordinaire joué par l'aviation. La hardiesse, les prouesses des aviateurs forçaient l'admiration ; la nouveauté, plus encore que l'importance de l'aviation, devait fatalement retenir l'attention. Le public, familiarisé avec le chemin de fer, trouve son activité toute naturelle. Aussi faut-il se réjouir de voir M. Javary montrer toute l'importance de la coopération des chemins de fer à la victoire, de mettre en relief leur souplesse, leur régularité et la grandeur des services qu'ils ont rendus.

M. Javary envisage successivement trois périodes : la guerre, l'armistice et la paix. Son exposé est aussi intéressant par tout ce qu'il nous apprend que par la leçon d'énergie qui s'en dégage.

I. La guerre. — En appuyant son exposé de cartes et de diagrammes, M. Javary retrace d'abord les difficultés rencontrées au début, lors de la mobilisation.

Plus l'attaque avait été soudaine et plus vite il fallut transporter

⁽¹⁾ Imprimerie Daniel. Lille 1921.

à la frontière de l'Est les troupes de couverture. Puis il fallut rassembler les hommes mobilisés et transporter les unités aux points désignés par l'Etat-Major ; mais, en France comme en Belgique, la mobilisation s'effectua sans accroc.

L'invasion commence, entraînant avec lui l'évacuation de la population en même temps que l'évacuation des lignes ferrées avec la préoccupation de laisser à l'ennemi le moins de personnel possible, le moins de matériel possible et surtout le moins de locomotives possible.

Incidemment, M. Javary relève le caractère foudroyant de la vague d'invasion du général Von Klück, invasion que l'on crut retarder en accumulant les destructions des *voies ferrées*, mais qui, contre toutes prévisions, se fit *par routes*, et ce d'autant plus facilement que les ponts sur les routes n'avaient pas été détruits.

Au début de septembre 1914, par suite de l'avance allemande, le réseau du Nord français était réduit aux 2/5 (1.500 kilomètres au lieu de 3840) et toute la partie Nord ne communiquait plus avec le reste du pays que par la ligne du littoral (fig. 1).

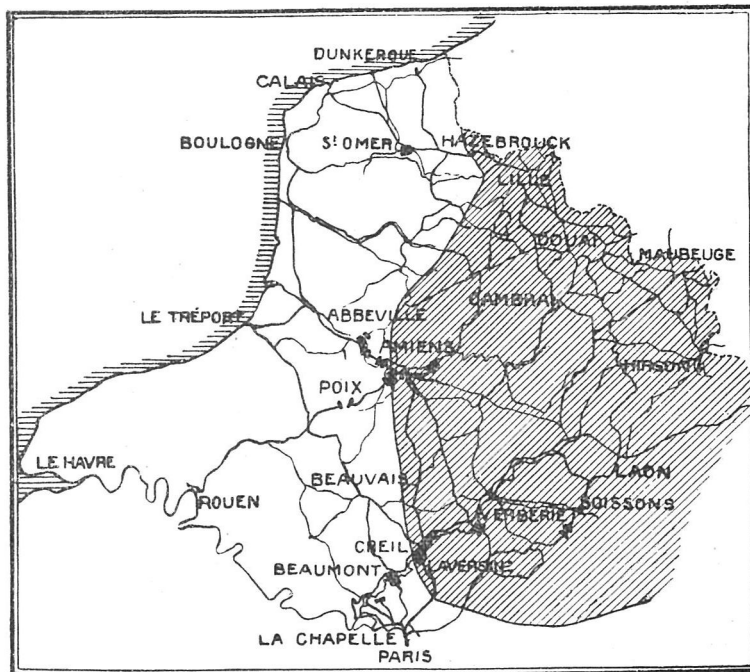


Fig. 3

C'est par cette ligne que, du 15 septembre au 10 novembre 1914, les commandements français et anglais garnissent, à dose massive, le

front qui s'établit vers le Nord au moment où s'allume la bataille de l'Yser.

Pendant cette course à la mer, 2200 trains de troupes font la navette sur cette ligne entrecoupée de ponts à demi détruits et enrobés en hâte dans des masses de béton.

A partir d'octobre 1914, commence la période de stabilisation, au cours de laquelle le Nord français entreprend les travaux de remise en état et les déviations de lignes devant suppléer aux ouvrages d'art démolis, telle la courbe de St-Maxim, sur la ligne de Paris-Creil, réalisée en 35 jours (fig. 2).

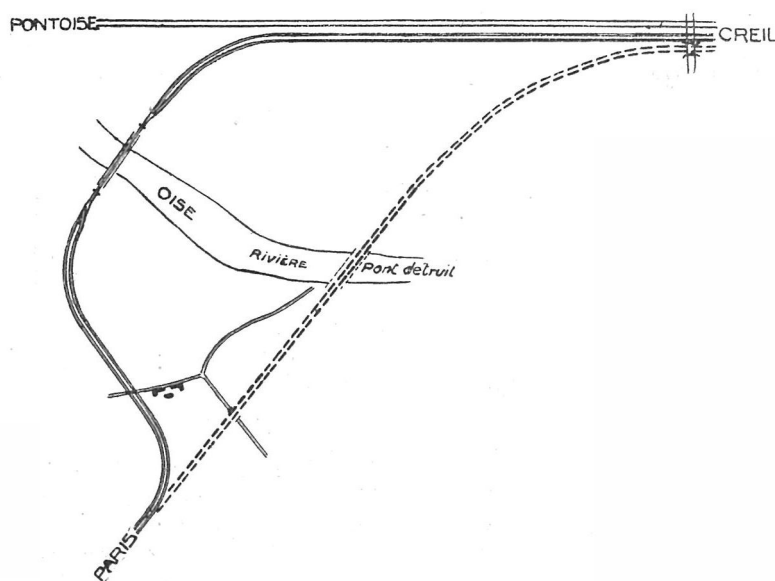


Fig 2.

M. Javary cite de nombreux cas de reconstruction d'ouvrages d'art, de redressement de piles de ponts, de réparations, etc., à propos desquels se manifestent la hardiesse et l'habileté des ingénieurs de chemins de fer.

Au début de 1915, le front est stabilisé dans ses grandes lignes, le service des chemins de fer s'organise d'une manière plus méthodique et plus précise.

Les armées française et anglaise ont *en ligne* un certain nombre de corps d'armée, elles en ont d'autres en réserve à *l'arrière*. Chacun de ces corps d'armée est alimenté par une *région nourricière*, région de l'intérieur pour l'armée française, port français pour l'armée anglaise.

De la région nourricière, les renforts, les vivres, les munitions, les équipements, etc., s'acheminent, par une *ligne de communication*, jusqu'à une *gare régulatrice*. Le corps d'armée étant mobile, la région

nourricière ignore où elle doit faire ses envois, qu'elle expédie du reste en gros. La gare régulatrice joue le rôle d'organe intermédiaire entre le corps d'armée mobile et la région nourricière, elle alimente le corps d'armée par une autre ligne de communication aboutissant par un épanouissement de lignes à des *gares de ravitaillement* jusque dans le voisinage du front.

En sens inverse, le corps d'armée combattant évacue de la même manière ses déchets : blessés, malades, permissionnaires, armes avariées, douilles, etc.

Dans tous les domaines, les estimations d'avant-guerre furent déjouées par la réalité ; il n'en fut pas autrement en matière de transport. On admettait avant-guerre qu'une rame de 26 wagons devait suffire pour l'alimentation quotidienne d'un corps d'armée de *deux* divisions, mais l'expérience démontre bientôt qu'il faut compter avec l'envoi de 2 ½ à 3 trains par jour pour une *seule* division.

Aussi, l'intensité du trafic sur le réseau du Nord réduit, nous l'avons dit, aux 2/5, se traduit-elle par un mouvement quotidien de 800 à 900 trains militaires auxquels viennent s'ajouter les transports nécessaires pour continuer à desservir les populations et même certaines industries de la région non envahies du réseau. En 1917, par exemple, les transports militaires comptent pour les 3/4, les transports civils pour le dernier quart. Les graphiques produits par M. Javary traduisent parfaitement, aux jours de grands combats, la réaction de l'effort militaire sur les transports civils. A ces périodes, les transports militaires représentent une *pointe* au graphique et, pour y faire face, les transports civils subissent une dépression. On constate en outre que cette dépression commence avant la pointe militaire et se termine après cette pointe parce qu'il y a un travail d'adaptation et de réadaptation ; il faut, en effet, le temps matériel de retirer de leur utilisation normale les locomotives et le personnel et de les y remettre ensuite.

Pour faire toucher du doigt toute l'activité des transports sur le réseau mutilé du Nord, M. Javary rappelle qu'avant la guerre il était admis qu'il n'était pas pratique de faire circuler plus de 72 trains dans *chaque sens* sur une ligne à double voie puissamment outillée ; or, à certains jours, sur certaines lignes, on atteint 147 trains par jour.

L'enchevêtrement des courants, l'instabilité des transports ont compliqué à outrance le service de l'exploitation et, pour donner la mesure du travail accompli, M. Javary refait en quelque sorte l'histoire de la guerre en montrant par de nombreuses cartes figurant les courants des trains militaires la répercussion des évolutions des armées sur l'activité et les itinéraires des transports.

Nous ne suivrons pas le conférencier dans le détail des moyens mis en œuvre pour mener à bien la tâche difficile qui incombait au chemin de fer : moyens matériels, efforts du personnel, collaboration si intime entre les militaires du Génie et les cheminots, au point qu'on ne sait plus si ce sont les militaires ou les civils qui créent toute une série de

grandes gares, qui entreprennent les doubléments de ligne, qui établissent les lignes nouvelles.

II. **L'armistice.** — En se retirant, l'ennemi a détruit le réseau du Nord par des moyens, avec une ampleur, qui n'avaient jamais été prévus, cherchant du reste à affaiblir le pays et dépassant systématiquement de beaucoup les buts militaires. Ponts, viaducs, tunnels, châteaux d'eau, dépôts de locomotives, plaques tournantes, tout est détruit. La voie courante elle-même est détruite sur des dizaines de kilomètres consécutifs, soit en faisant sauter un joint sur deux, soit mécaniquement, au moyen de la «charrue à détruire les voies» (fig. 3).

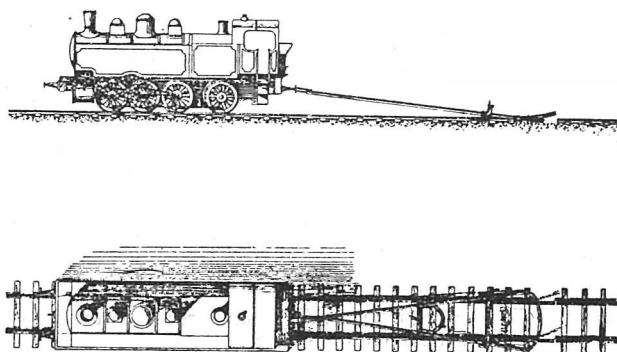


Fig 3. — Charrue allemande à détruire les voies.

Comme il faut suivre les armées dans leur avance, le Génie militaire assume la tâche de rétablir, par tous les moyens possibles, la circulation sur une voie provisoire.

Aux compagnies d'avant-garde du Génie, succèdent tantôt d'autres compagnies du Génie, tantôt des groupements d'agents civils du réseau. Ces hommes sont logés dans des trains comportant également des cuisines et des réfectoires. Le travail est poussé si activement qu'au 15 mai 1920, 1127 kilomètres de lignes sont réouverts à l'exploitation.

Si la plupart des ouvrages d'art sont rétablis provisoirement, on entame d'emblée la reconstruction définitive quand la brèche est trop considérable, tel le viaduc de St-Benin, qui, avec 175 mètres de longueur de brèche, 16.000 mètres cubes de maçonnerie à déblayer, est terminé en 3 mois. (fig.4)

La question de la reconstitution du réseau posait également un grave problème : celui du logement du personnel dans un pays en ruine. Dans tous les centres quelque peu importants, la Compagnie du Nord entreprit la construction de maisons entourées de jardins. D'abord en bois, ces maisons ont fait place à un type en matériaux demi durs où le bois s'est allié à la brique, puis à un type en matériaux durs.

En janvier 1921, la Compagnie du Nord avait ainsi près de 10.000 constructions édifiées ou en cours de réalisation.

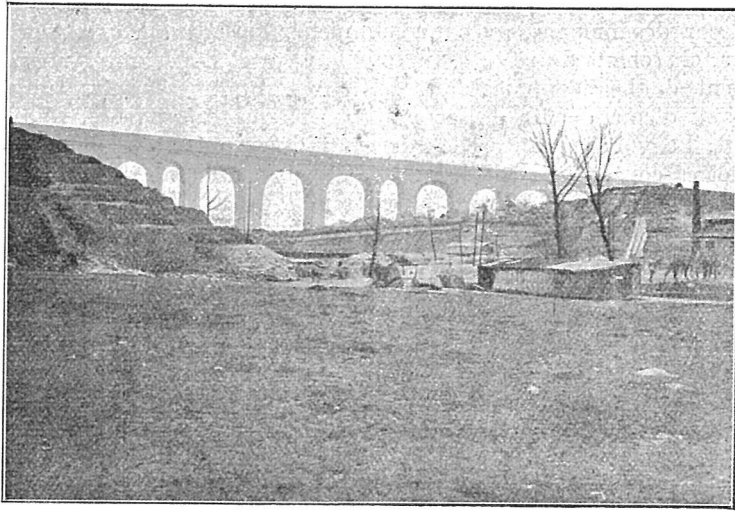


Fig. 4. — Brèche du viaduc de St-Benin après sa destruction, avec le fantôme du viaduc.

A côté des habitations isolées ou réunies par petits groupes, le réseau du Nord a prévu l'édification de grandes cités-jardins, telles

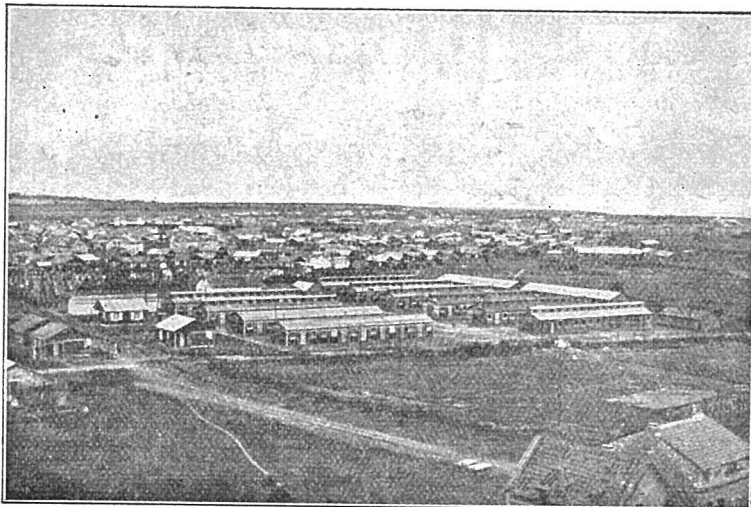


Fig. 5. — Cité de Tergnier. Vue générale.

que celles de Tergnier (fig. 5) et de Béthune, comportant respectivement 1400 et 720 logements et devant abriter au total 9000 âmes !

Grâce à cette reconstitution de la vie familiale dans ces régions désolées, les ouvriers se sont remis courageusement au travail.

A ce propos, M. Javary souligne l'influence étonnante qu'a eue sur les mariages et les naissances cette vie en colonies dans un pays désert

III. La paix. — Malgré tout ce que peut avoir de précaire le travail de la reconstitution, le réseau du Nord a fait face, dans les derniers mois de 1920, à un trafic représentant de 85 à 90 % des mois correspondants d'avant-guerre. Cependant, dit M. Javary, la vraie tâche de reconstitution commence seulement.

En effet, à la veille de la guerre, les installations trop exigües ne parvenaient plus à suffire à leur tâche que par une utilisation intensive poussée au dernier degré de perfection. La guerre a affranchi le réseau de nombreux obstacles matériels qui l'enserraient, il s'agit d'en profiter pour concevoir et préparer l'avenir. Il est d'autant plus indispensable de rompre le cadre du passé qu'avec les conditions nouvelles du travail, imposées par la loi de 8 heures, les anciennes installations eussent été tout à fait insuffisantes pour faire face au trafic d'avant-guerre. M. Javary expose notamment le cas de Lille. Au lieu d'une gare à voyageurs en cul-de-sac, d'une gare à marchandises ne comportant que 18 voies de triage et des voies de circulation sur lesquelles les itinéraires des trains de voyageurs et ceux des trains de marchandises se recoupent à plaisir, dans les installations nouvelles, le courant des voyageurs est reporté à l'est de la ville, celui des marchandises à l'ouest. Tout le mouvement des marchandises, c'est-à-dire tous les échanges entre les lignes aboutissant à Lille se feront dans une gare nouvelle, à l'ouest, la gare de « la Délivrance ». Celle-ci fonctionnera comme un filtre, c'est-à-dire avec un seul sens de circulation, les trains du sud y entreront par le nord grâce au tracé en boucle de la ligne. De même, des raccordements permettront aux trains pour les lignes du nord de sortir par le sud.

Le même principe de la circulation dans un seul sens est adopté pour la gare future de Laon.

En conclusion, M. Javary justifie les raisons qu'il y a de voir grand et de faire grand, afin que le chemin de fer prenne sa part de la victoire économique comme il a pris sa part dans la victoire des combats.

U. LAMALLE (1900).