

## Dans les embarras de Rouen. Le transport de l'armée britannique à l'Ouest en 1914-1918

*The bottleneck of Rouen. British Army's transportation on the Western Front  
(1914-1918)*

**Pierre Lepage**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2143>

DOI : 10.4000/rhcf.2143

### Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

### Édition imprimée

Date de publication : 2 avril 2014

Pagination : 167-213

ISSN : 0996-9403

### Référence électronique

Pierre Lepage, « Dans les embarras de Rouen. Le transport de l'armée britannique à l'Ouest en 1914-1918 », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 45 | 2014, mis en ligne le 11 août 2015, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2143> ; DOI : 10.4000/rhcf.2143

---

## Dans les embarras de Rouen. Le transport de l'armée britannique à l'Ouest en 1914-1918

« Vos chemins de fer ont à supporter en ce moment un effort considérable. Or, la manière dont ils font face aux difficultés de la situation et dont ils assurent de la façon la plus complète les intenses demandes de l'armée en campagne dépasse tout éloge et est pour moi une source de grande satisfaction. »

Lettre du Field Marshal Sir Douglas Haig  
à Monsieur Claveille, Ministre des Travaux publics, 1917

### De l'Entente cordiale à l'engagement britannique dans la guerre

La visite à Paris du roi d'Angleterre Édouard VII, le 1<sup>er</sup> mai 1903, suivie quelques semaines plus tard de celle du Président de la République Émile Loubet à Londres, constitue les prémices de l'Entente cordiale entre la France et la Grande-Bretagne. Cette *cordiale entente* avait déjà été évoquée par le roi Louis-Philippe en 1843 – « *a cordial good understanding* » selon la formule de Lord Aberdeen – et fut remise en musique par Théophile Delcassé au cours de son long mandat aux Affaires étrangères (1898-1905). Les accords franco-britanniques du 8 avril 1904 traduisirent les symboles dans les faits. Ils réglaient les problèmes pendants entre les deux pays et formèrent la base d'un principe d'assistance mutuelle qui codifiait, face à l'Allemagne et à la montée du pangermanisme, le partage de leur influence dans le monde. Pour autant, l'Entente cordiale n'est ni un traité, ni une alliance explicite. Le cabinet libéral britannique, s'il acceptait les conférences entre les deux états-majors, se refusait à se laisser lier par elles.

Figure 1.  
Le roi d'Angleterre,  
Georges V, le Maréchal  
French et un général français  
au Nord de l'Oise, 1915,  
coll. privée.

Cependant, la réception en 1907 par le roi d'Angleterre et par les plus hautes autorités britanniques d'une délégation militaire française conduite par le général Michel, membre du Conseil supérieur de la guerre (CSG), est très significative. De sa mission et des revues passées par la délégation au camp d'Aldershot, Michel pouvait escompter l'appui de cinq divisions d'infanterie (DI) et d'une division de cavalerie (DC) britannique formant un corps expéditionnaire constitué de professionnels, agissant aux côtés de l'armée française en cas de guerre déclenchée à l'initiative de l'empire allemand<sup>1</sup>. Par la suite, les conversations entre les généraux Foch et Wilson permirent d'espérer une participation plus large encore de la part des Britanniques. Un échange de lettres entre les deux gouvernements, suivi d'une convention navale en mars 1913, précisa la composition du corps expéditionnaire, ainsi que la concentration en mer du Nord, dans la Manche et dans l'Atlantique de la flotte anglaise, la marine française se chargeant de la défense des routes maritimes en Méditerranée. Il reste que ces accords spécifiaient clairement que chaque gouvernement demeurait libre de décider dans l'avenir s'il devait prêter à l'autre l'appui de ses forces dans le cas où la paix serait vraiment menacée. Le gouvernement britannique entendait ignorer les clauses de l'alliance franco-russe afin de conserver une position d'arbitrage en cas de discussions diplomatiques. Cette prudence incita un ministre russe à écrire que « l'existence réelle de la Triple Entente n'était pas plus démontrée que celle du serpent de mer ».

---

1- Voir le rapport de la mission du général Michel en Angleterre en 1907. Service Historique de la Défense, Vincennes (désormais SHD), 1N1 à 1N17, 9Yd356 (dossier du général Michel).

De fait, la déclaration de guerre de l'Allemagne à la France eut lieu le 3 août 1914 à 18 h 45, alors que le Royaume-Uni n'entra dans le conflit que le lendemain 4 août, à minuit, après avoir constaté que toutes les voies d'une solution diplomatique étaient épuisées. Ceci eut pour effet de retarder le débarquement du corps expéditionnaire, son transport et sa concentration, mais alléga d'autant les transports stratégiques français sur le réseau ferré. Enfin, il faut se rappeler que la déclaration relativement discrète des trois puissances de l'Entente s'engageant à ne conclure aucun accord de paix séparée sans l'accord des deux autres ne fut signée que le 4 septembre 1914, à la veille de la bataille de la Marne. Ainsi, le cabinet britannique garda la haute main sur l'engagement de ses forces armées.

Ces principes étant posés, la parole était désormais aux militaires pour organiser le transport, le débarquement et la concentration des troupes anglaises sur les fronts qui leur étaient assignés par les états-majors. Le transport sur le continent relevait du domaine de la Direction de l'Arrière et de la Direction des Chemins de fer militarisés, toutes deux rattachées au Grand Quartier Général (GQG), établi alors à Vitry-le-François.

### **Du débarquement des troupes anglaises à la bataille de la Marne (6 septembre 1914)**

En prévision d'une intervention britannique aux côtés des forces françaises dans l'hypothèse d'un conflit avec l'Allemagne, le 4<sup>e</sup> Bureau de l'État-major de l'armée (EMA) avait étudié au début de 1914 un plan de débarquement et de transport du corps expéditionnaire britannique (CEB), dont le nom de code était « Transport W ». Ce plan reposait sur les bases suivantes.

D'abord, des « ports d'atterrissage » furent désignés : Boulogne, Le Havre et Rouen ; le débarquement des premiers contingents était prévu le 12 août. Ensuite, la direction des transports devait être assurée par les Français, grâce à quatre organes : une commission de ligne à Amiens (Chemin de fer du Nord) ; pour le réseau de l'État une sous-commission de ligne à Rouen Rive gauche (RG) ; une délégation d'embarquement ferroviaire dans chacun des trois ports ; enfin une commission régulatrice de débarquement à Busigny. Le plan de transport et de concentration britannique s'effectuait suivant les principes applicables aux troupes françaises, définis par le décret du 8 décembre 1913 portant règlement sur les transports stratégiques<sup>2</sup>.

---

2- Voir Pierre LEPAGE, « De la mobilisation à la concentration. Le plan de transport français en août 1914 », in « Armées et chemins de fer en France », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15 (automne 1996), p. 73-87.

Enfin, l'ordre de bataille du Plan XVII assignait aux troupes britanniques un secteur à la gauche de la V<sup>e</sup> Armée du général Lanrezac avec Mons pour objectif, dans le cas d'une intervention en Belgique à partir de Maubeuge. Les lignes affectées à l'Armée de Sir John French étaient, d'une part, Le Havre-Rouen-Serqueux-Abancourt-Amiens, avec une prévision de huit marches par 24 heures ; d'autre part, Boulogne-Abbeville-Amiens puis Busigny, par Arras ou par Chaulnes. Les débarquements devaient s'effectuer dans la région de Busigny, Maubeuge, Hirson.

Les forces débarquées s'élevèrent comme escompté à cinq divisions d'infanterie et à une division de cavalerie, regroupées en trois corps d'armée (CA) et deux brigades montées. Doté d'un GQG et de deux QG d'armées, le tout représentait 150 000 hommes et officiers. Une sixième division d'infanterie voyait son débarquement retardé par suite de troubles en Irlande. Il s'agissait là de troupes d'élite, les meilleures de l'armée britannique. La taille de cette armée devait s'accroître considérablement suite à l'adoption outre-Manche d'un système de conscription (1916).

Orchestrés par Joffre lui-même et par ses collaborateurs de la Direction des Chemins de fer (DCF), les premiers débarquements, effectués à partir du 12 août, furent suivis de la concentration qui débuta le 15 et s'acheva (seulement) le 27 août. Les débarquements initiaux furent opérés à Maubeuge, Nouvion, Aulnoye, Landrecies, Le Cateau et, à partir du 19, à Busigny, Chaulnes, Saint-Quentin. Les forces anglaises étaient donc loin d'être réunies lorsque commencèrent les opérations en Belgique. Avec prudence, French tint une partie de ses troupes en arrière lorsqu'il constata les échecs des Français dans les batailles des frontières.

Les moyens de transport mobilisés étaient constitués de 340 trains, formés en cinq types de rames non interchangeables. Ils permirent d'acheminer les troupes vers les zones de combat, par une gare régulatrice spécifiquement aménagée : 115 000 soldats, 4 400 officiers, 45 000 chevaux et 6 800 voitures. Ces transports se déroulèrent sans incidents majeurs, selon les plans préparés par les états-majors et en dépit de l'inexpérience manifeste des officiers anglais en matière de transports militaires (sur un réseau, en outre, qui leur était mal connu).

Battu le 23 août à Charleroi, menacé d'être enveloppé par trois armées allemandes, Lanrezac ordonna une retraite salvatrice de sa V<sup>e</sup> armée, manœuvre qui s'avéra des plus judicieuses quelques jours plus tard sur la Marne (voir annexe 1). French, qui avait anticipé ce mouvement, fit connaître qu'il avait effectué un premier repli « de 3 à 5 miles », laissant son voisin de droite à découvert. On sait les différends qui opposaient le *gentleman* britannique et le général créole au verbe haut. Si l'Entente cordiale ne fut pas en

cause entre les deux gouvernements, il en allait tout autrement entre French et Lanrezac. Le *Field Marshal* exprima ses sentiments dans une lettre adressée à Lord Kitchener, son ministre de la Guerre :

Ma confiance dans la capacité des chefs de l'armée française à poursuivre cette campagne avec succès jusqu'à la victoire décroît rapidement et c'est la véritable raison de la décision que j'ai prise de retirer si loin les forces britanniques... Sachant ce que je sais des vertus combattives du soldat français, de son énergie, de l'adresse et du temps qui ont été prodigués sans compter depuis des années à perfectionner son instruction et son entraînement, je ne puis attribuer ces échecs persistants qu'aux défaillances du haut commandement français<sup>3</sup>.

Cette correspondance peut expliquer les préoccupations permanentes des généraux anglais de voir leurs troupes affectées à des secteurs qui ne soient jamais trop éloignés des ports de la Manche.

Sous l'effet de la poussée allemande et par suite de la retraite en bon ordre des forces alliées, la zone des armées s'était considérablement dilatée. Le réseau ferroviaire dépendant du général en chef, qui comprenait pour l'essentiel celui de l'Est, passait désormais par une ligne Le Havre - Rouen - Le Mans - Tours - Bourges - Nevers - Chalon-sur-Saône - Besançon - Belfort. Les forces anglaises étaient regroupées dans la région de Villeneuve-Saint-Georges et attendaient des renforts de Saint-Nazaire pour participer à la contre-offensive prévue par le haut commandement sur la Marne. Il convient de remarquer que, dans ce mouvement rétrograde, l'entente cordiale était loin d'être à l'ordre du jour aux échelons inférieurs. Ainsi, le chef de bataillon Frid, commissaire régulateur à Villeneuve-Saint-Georges, cite le rapport du capitaine Bugnet (Service des chemins de fer et des étapes) signalant un major anglais proférant des menaces et des insultes contre un chef de train, sortant son revolver pour obliger un aiguilleur à bloquer un train de blessés, le frappant d'un coup de sa canne à bout ferré pour le forcer à aller plus vite :

[il] m'empêche de faire mon service en criant bien haut qu'il est commandant de l'armée anglaise, que je ne suis que capitaine, que c'est lui qui commande dans la gare, puis monte sur la machine pour rejoindre Villeneuve-Saint-Georges et me donne l'ordre de punir ce chef de gare parce que le train part avec quarante minutes de retard à cause de son ignorance des chemins de fer. Ce même officier a déjà eu les mêmes façons d'agir à Compiègne, la veille de l'évacuation de la ville où j'étais moi-même comme commissaire militaire.

---

3- Lettre de Sir John French à Lord Kitchener, 30 août 1914, *Les Armées françaises dans la Grande Guerre (AFGG)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1922-1937, t. 1, vol. 1 (1922), p. 288-307. La disgrâce de Lanrezac, privé par Joffre de son commandement le 3 septembre, relève beaucoup moins de son incompétence que de sa mésentente notoire avec les Anglais.

Un chef de gare se plaignait également des exigences de cet officier. En transmettant ce rapport au directeur des Chemins de fer – alors le colonel Ragueneau –, Frid rendait compte de faits analogues survenus à Saint-Quentin et en plusieurs autres endroits et demandait que l'on remédie à la situation :

Dans la situation où nous nous trouvons je m'étais contenté de rendre compte de ces incidents par téléphone et suivant les instructions que vous m'avez données d'agir auprès des officiers anglais avec tact et modération. Mais ces incidents devenant plus fréquents au moment où les moyens d'action des commissaires régulateurs sont très précaires, j'ai prescrit aux officiers placés sous mes ordres de m'en rendre compte par écrit... Quoi qu'il en soit et bien qu'en la circonstance la majorité des officiers anglais pèchent par ignorance, je crois qu'une intervention de notre haut commandement auprès du maréchal French serait utile pour qu'on nous laisse maîtres chez nous, aussi bien dans l'intérêt de notre service des chemins de fer que dans celui de l'armée anglaise elle-même<sup>4</sup>.

## **De la contre-offensive alliée sur la Marne à l'extension du front dans la « course à la mer »**

Les incidents multiples et regrettables sur le terrain n'empêchèrent nullement le gouvernement anglais d'honorer ses engagements. Une 6<sup>e</sup> DI débarqua à Saint-Nazaire, une 7<sup>e</sup> DI et deux DC à Ostende, une 8<sup>e</sup> DI enfin débarqua plus tard au Havre, en novembre. Un exemple intéressant de transport coordonné du 17 octobre au 21 novembre 1914 entre les réseaux est celui de deux DI et d'une DC indiennes venues de Lahore et Meerut, depuis Marseille jusqu'aux Aubrais par le PLM, puis par le PO qui achemina ensuite les troupes reposées jusqu'à Juvisy, où les trains étaient pris en charge par la Grande Ceinture, remis ensuite à l'État qui les transférait jusqu'à Rouen, d'où enfin ils étaient dirigés vers Calais et Boulogne *via* le réseau du Nord. Les approvisionnements étaient stockés à Billancourt et Vernon pour les vivres et le fourrage, l'essence à Rouen RG et Quevilly. Joffre, commandant en chef, porta toute son attention sur ce transport spécial qui impliquait une étroite coordination des commissaires régulateurs. Il signa personnellement les notes générales de sa mise en œuvre, qui concernait 202 trains pour cette seule opération ordonnancée par Foch dans la région du Nord<sup>5</sup>. C'est à cette époque, celle qui suit les « limogeages » de généraux, que d'importants changements se produisirent dans les états-majors. Le colonel Ragueneau fut promu général et

---

4- Note du commandant Frid, Commissaire régulateur, 18 septembre 1914, SHD, 16N2834.

5- Ordre pour le transport par voie ferrée de la division de Lahore, SHD, 16N2845.

directeur de l'Arrière tandis que le premier commissaire militaire de l'Est, le colonel Le Hénaff, était nommé directeur des Chemins de fer militaires au GQG.

Entre-temps, du 6 au 12 septembre, s'était déroulée la bataille de la Marne et une instruction particulière du 9 septembre avait réglé le transport de la 6<sup>e</sup> DI britannique, accourue en renfort depuis Saint-Nazaire jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges. Le triage fut dirigé en deux courants distincts, sur le réseau PO et celui de l'État : le premier suivait la ligne W Saint-Nazaire – Nantes - Saint-Pierre-des-Corps-Vendôme-Brétigny-Juvisy (station d'abreuvement des chevaux à Vendôme, halte repas à La Possonière) ; sur le réseau État, c'était la ligne Z Saint-Nazaire - Chateaubriant - Sablé - Le Mans - Chartres - Versailles-GC - Juvisy (station d'abreuvement des chevaux à Sablé, halte repas à Rambouillet).

Chaque compagnie fournit 21 trains types qui pouvaient être employés indifféremment sur chaque ligne, Z ou W. La commission régulatrice du Mans fonctionna aussi comme gare régulatrice de la ligne W affectée aux Britanniques. À Angers, le commandant Imbs reçut délégation pour le même rôle. À Saint-Nazaire, une délégation fonctionnait en gare régulatrice aux embarquements et organisait les marches. Dix marches journalières étaient prévues dans chaque sens et sur chaque ligne. Les troupes anglaises dont les débarquements avaient été prévus dans les régions de Brétigny - Arpajon et de Wissous - Massy-Palaiseau furent finalement poussées au-delà de Villeneuve-Saint-Georges, qui fonctionnait en délégation de la gare régulatrice anglaise du Mans. Toutes les troupes britanniques s'alignèrent à la gauche de la V<sup>e</sup> Armée française, désormais sous les ordres de Franchet d'Espérey, et participèrent avec brio à la contre-offensive entre le Grand et le Petit Morin, avant de marcher jusqu'à l'Aisne, pour se heurter à un mur défensif solidement organisé par les Allemands. Dans les coulisses de ce gigantesque mouvement, de nouvelles frictions se produisirent, en gare du Mans, entre les régulateurs anglais et français. Les archives révèlent de nombreuses plaintes adressées au GQG contre les exigences britanniques et les ingérences de leurs services qui prétendaient diriger l'ensemble des lignes W et Z sans avoir à en référer à leurs collègues français. Cette attitude se révèle d'autant plus surprenante que ces mêmes Anglais estimerait bientôt que la base avancée du Mans était trop éloignée de la zone des opérations et qu'ils demanderaient la création à leur profit d'une gare régulatrice au nord de Rouen.

C'est dans ce contexte de la reprise de la marche en avant des Alliés que se situe un épisode demeuré inédit puisque longtemps tenu secret. Le chef de bataillon Frid, commissaire régulateur 38 à Rouen, rend compte au directeur des Chemins de fer militaires d'un événement qui aurait pu avoir les conséquences les plus graves. Dans la nuit du 17 septembre, un commando



allemand composé d'un officier, d'un sous-officier et de dix hommes transportés par trois puissantes voitures s'est infiltré dans les lignes françaises après avoir forcé un barrage à Gournay-en-Bray, en tuant un gendarme. Le commando fut intercepté par une patrouille, l'officier et six soldats furent faits prisonniers (les quatre autres s'enfuirent), le sous-officier tué. La troisième voiture était chargée d'explosifs. L'intention de ce commando était de faire sauter le pont d'Oissel<sup>6</sup>. En cas de succès, le résultat de cette opération eût été catastrophique, Oissel étant situé à la jonction des lignes Paris - Rouen - Le Havre et Le Mans - Caen - Rouen, drainant tous les courants de circulation venant du Sud.

Avant d'aborder quelques aspects des transports militaires dans la course à la mer, rappelons que l'objectif assigné au 4<sup>e</sup> Bureau par le Plan XVII était d'intensifier le trafic de façon à achever la concentration aux frontières dans le plus court délai possible. L'intention était donc de privilégier la rapidité, la vitesse et le rendement des lignes, de préférence à leur souplesse. Le retard imposé aux débarquements anglais alla dans le sens de ce choix. Les dix lignes affectées à la concentration étaient des axes longitudinaux, rigides, qui ne souffraient aucune modification dans la programmation des marches à compter de la mobilisation<sup>7</sup>. Au cours de la bataille de la Marne, et dans le mouvement en avant vers la mer, cette organisation ne fut plus de mise. Selon Ragueneau, dans cette « course » pour empêcher les Allemands de s'emparer des ports de la mer du Nord, il fallait passer « d'un système enveloppé à un système enveloppant »<sup>8</sup> par débordement. Dans ce but, le commandement organisa le système dit des Transports en cours d'opérations (TCO), avec priorité à la vitesse de déplacement et à la souplesse des réseaux ferroviaires, par une adaptation constante. Les liaisons transversales, les rocade se substituent aux longitudinales de la concentration. Cette idée, étudiée avant la guerre, fut toutefois contrariée par la perte des grandes rocades du Nord, alors que celles qui restaient à la disposition du général en chef étaient éloignées du front. L'emplacement des gares régulatrices dut être ramené loin en arrière pour la plupart d'entre elles (voir annexe 2). Mais leur rôle fondamental demeura, en vertu du principe suivant lequel « si en amont d'une régulatrice le courant est rigide, en aval toutes les audaces sont permises ». Le centre de gravité des forces alliées était franchement reporté de l'Est vers le Nord, et de nouvelles régulatrices se créaient à mesure de la progression alliée sur un réseau Nord qui, contrairement à celui

---

6- Rapport 135 du Commandant Frid à DCF, SHD, 16N2834.

7- Voir Pierre LEPAGE, « De la mobilisation à la concentration... », art. cit.

8- Citation du général Ragueneau in François CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, tome deuxième, 1883-1937, Paris, Fayard, 2005, p. 544.

de l'Est, n'avait pas été conçu et aménagé pour cette guerre et ses transports de masse. Si on se limite aux seuls TCO mis en marche pour assurer le transport de l'armée britannique, le transport de ses corps d'armée initiaux, des régions de Fismes et de Compiègne jusqu'au nord d'Arras, nécessita 278 trains, auxquels s'ajoutèrent par la suite les 202 trains des troupes indiennes venues de Marseille et partant vers le Nord, sur un total de 2 250 trains chargés, auxquels il faut associer les mouvements des rames vides, l'ensemble représentant plus de 6 000 trains mis en marche entre le 11 septembre et le 13 novembre 1914 (voir annexe 3). Le succès de la manœuvre permit aux troupes françaises et anglaises d'arriver à la mer du Nord avant les Allemands dont les armées étaient obligées de longs détours par le réseau belge, sauvant ainsi Calais, Dunkerque, tout en permettant à la modeste armée du roi Albert de Belgique de conserver un lambeau du territoire national, d'évacuer son matériel roulant et de trouver à Calais une gare régulatrice.

À la fin de 1914, Allemands et Alliés s'installaient dans des tranchées pour une guerre de siège que l'on voulait penser, surtout du côté français, comme un court répit (voir annexe 4). La stratégie du général Joffre se réduisit pour plusieurs mois, aux yeux des soldats, à un meurtrier grignotage (qu'il considérait pour sa part comme préparatoire aux percées de l'année suivante et nécessaire à l'entretien de la combativité des troupes). Quant aux transports, ils consistèrent surtout en l'apport de nouvelles divisions britanniques et à des mouvements de relève des armées (voir annexe 5).

## L'organisation des chemins de fer militarisés

Dès le début de la stabilisation des fronts, les deux commandements alliés mirent en place un système de relations et une organisation qui se constitua, côté français, en s'appuyant sur une série de textes législatifs et réglementaires (teintés de jacobinisme, suivant Le Hénaff) dont les bases avaient été définies bien avant la guerre (voir annexe 10). Côté anglais, l'inexpérience en matière de transports de masse conduisit les responsables à adopter une organisation pragmatique en la perfectionnant en permanence, à la lumière de l'expérience acquise. Les officiers supérieurs français, commissaires régulateurs, étaient choisis pour leur connaissance de la langue anglaise et donc leur capacité à traduire les documents que leur adressaient leurs collègues anglophones. À ce propos, la consultation des archives permet de noter qu'à la différence de la correspondance militaire française, vierge de toute formule de politesse, les Anglais ne manquaient jamais de terminer la leur par la formule : « *I have the honour to be, Sir, your obedient servant.* » Le choix d'interlocuteurs

français parlant la langue anglaise est d'autant plus remarquable que la langue principale enseignée à Saint-Cyr était l'allemand, langue de la puissance militaire européenne dominante avant guerre, mais aussi dans la perspective d'une reconquête des territoires germanisés et même d'une entrée victorieuse des forces françaises en Allemagne.

Nous nous limitons ici à présenter le fonctionnement des services de l'Arrière de l'armée française et l'organisation simplifiée des services britanniques chargés des transports (fig. 2, 3, 4).

Figure 2



Cette organisation complexe était adaptée en permanence par des décisions prises au cours de réunions hebdomadaires.

Figure 3

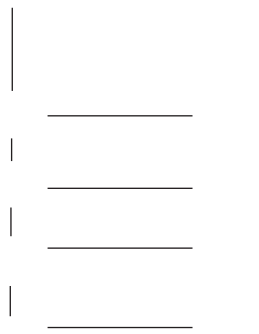


Figure 4

À l'été 1916, les Anglais constituaient la ROD (Railway Operating Division), forte de 12 000 hommes, qui fonctionna dès lors de manière indépendante au nord de la Somme, dans le Pas-de-Calais et le Nord, secteurs où opéraient les troupes britanniques. La ROD y créa 1 300 km de voies avec une main-d'œuvre française.

## Les multiples embarras de Rouen

Bien que les « Prussiens » aient occupé une partie de la Normandie et Rouen en 1870, le réseau ferroviaire de cette ville n'avait pas été conçu pour jouer un rôle stratégique majeur dans une guerre de l'importance de celle qui deviendrait le premier conflit mondial. Observons tout d'abord que, en 1914, l'interpénétration des réseaux de l'État et du Nord était des plus réduite et soulevait des questions sensibles tant aux commissaires militaires qu'à leurs collègues cheminots des services techniques. Le nombre de points de jonction se limitait à trois : Rouen, le complexe Achères - Pontoise - Épluches et, enfin, Serqueux, à l'intersection des lignes du réseau du Nord (Rouen-Amiens) et de celles du réseau de l'État (Paris-Dieppe). Encore fallait-il en ce dernier lieu effectuer un rebroussement, un raccordement direct imposé par les militaires n'ayant vu le jour qu'en 1915<sup>9</sup>. Les possibilités de jonction par le réseau de la Grande Ceinture furent exploitées à fond comme le montrent les statistiques relatives aux transits entre les compagnies de chemins de fer (voir annexe 6). Ceci est d'autant plus remarquable que cette ligne à double voie, bien équipée, manquait cependant de voies de garage et que la gare de Versailles-Matelots n'était pas adaptée à un trafic d'une pareille intensité. Les deux réseaux fonctionnaient dans une totale indépendance technique mais se livraient une concurrence féroce pour capter la clientèle des zones portuaires de Rouen. Le problème était récurrent à Rouen, en particulier pour le réseau de l'État qui, en 1908<sup>10</sup>, sous Clemenceau, avait racheté la Compagnie de l'Ouest, elle-même héritière de plusieurs compagnies privées tombées en déconfiture à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. À cela s'ajoutaient les difficultés inhérentes au relief tourmenté de la vallée de la Seine, la ville portuaire elle-même étant enserrée dans la grande boucle de ce fleuve. L'autorité militaire jugea indispensable la mise en place d'une sous-commission mixte à Rouen en vue de régler les différends entre les deux compagnies et de réguler l'écoulement d'un trafic ferroviaire et portuaire qui ne cessa d'augmenter considérablement pendant toute la guerre<sup>11</sup>.

Quelle situation le commandant Imbs découvrit-il lorsqu'il prit ses fonctions à la tête de cette sous-commission ? Cette ville de moins de 100 000 habitants ne comptait pas moins de *quatre gares* édifiées au cœur de la cité.

---

9- Notons qu'en raison de l'importance du territoire occupé par les Allemands (dix départements), le seul point d'interpénétration des réseaux Est, PLM et PO se situait sur la Grande Ceinture entre Noisy-le-Sec et le Bourget.

10- Loi du 13 juillet 1908 sur le rachat par l'État de la Compagnie de l'Ouest et loi du 18 décembre 1908 réglant les conditions provisoires d'exploitation du réseau unifié.

11- La Sous-commission régulatrice de Rouen siégeait 62, rue Jeanne d'Arc.

La plus ancienne, la gare Saint-Sever (ou Rouen Rive Gauche) avait été construite en 1843 avec des capitaux français et britanniques pour servir de terminus en impasse au chemin de fer de Paris à Rouen (fig. 5). Le prolongement indispensable vers Le Havre imposa la création du grand viaduc d'Euaplet pour passer sur la rive droite ainsi que le forage de cinq tunnels sous les collines de l'agglomération.

La gare rive droite, dite « de la Rue verte », était enclavée entre deux de ces tunnels. Exiguë, comportant seulement quatre voies, cette gare ne se prêtait pas à un trafic de masse. Les tunnels de Beauvoisine, Saint-Maur et Sainte-Catherine furent creusés par les Britanniques qui apportèrent leurs capitaux, leur savoir-faire et leur architecture typique que l'on peut encore observer de nos jours en gare Rive Droite (mise en service en 1847). Le gabarit initial des tunnels aux normes anglaises dut être modifié plusieurs fois pour les adapter à la circulation des convois modernes et bien plus tard à l'électrification de la ligne de Paris au Havre.

La gare de Rouen-Orléans, en impasse également, avait été construite grâce à des capitaux investis par des financiers tels que Philippart, Girard et d'autres (fig. 6). Mis en service en 1883, ce terminus était situé sur la rive gauche, place Carnot, près du pont Boieldieu. Il desservait surtout un trafic local voyageurs vers Elbeuf. Pour faciliter le trafic portuaire sur cette rive gauche, ainsi que la desserte des zones industrielles, un raccordement entre Rouen-Orléans et Rouen RG avait été réalisé en 1898 au moyen d'un grand viaduc<sup>12</sup>, disposition qui s'avéra des plus précieuses pour les Anglais dès 1914, un faisceau indépendant de onze voies leur ayant été affecté à Petit-Quevilly. Toutes ces installations somptueuses, hétéroclites et parfois obsolètes étaient tombées dans l'escarcelle de la Compagnie de l'Ouest avant de passer sous la tutelle de l'État. Une particularité intéressante de cet héritage des anciennes compagnies consistait en un quadruplement des voies entre Rouen, Sotteville et Oissel.

Il faut enfin revenir à la fin des années 1850 pour trouver l'origine de la quatrième gare, mise en service en 1867. L'arrivée à Rouen de la Compagnie du Nord avait été considérée par l'Ouest comme une intrusion sur son territoire. Le Nord s'aventurait dans une « terre étrangère ». Les tractations entamées en 1858-1859 entre les deux compagnies furent difficiles. Pour obtenir la concession d'une ligne entre Rouen et Amiens, le Nord s'était engagé à laisser à l'Ouest l'intégralité du trafic sur la ligne Paris - Rouen - Le Havre et à ne pas créer de tarification de concurrence. Un accord fut conclu pour la création d'une

12- Après la Seconde Guerre mondiale, la jonction détruite par les bombardements fut rétablie par une tranchée couverte et le trafic voyageur reporté sur Rouen RD, les installations de Rouen RG pouvant être utilisées en cas de travaux dans les tunnels.

Figure 5.  
Rouen, la gare de Saint-Sever, carte postale,  
1911 (date supposée),  
coll. auteur.

Figure 6.  
Rouen, la gare d'Orléans,  
carte postale, 1911 (date  
supposée), coll. auteur.

Figure 7.  
Rouen, la gare de Martainville  
(ou gare du Nord) vers 1910,  
carte postale, coll. privée.

ligne à double voie indépendante passant sous les voies de l'Ouest par un tunnel et aboutissant dans le faubourg de Martainville, où la gare fut édifiée (fig. 7).

L'absence de liaison entre les deux réseaux était très vite apparue comme un inconvénient aux yeux des militaires occupés à adapter leurs plans de transports aux 17 plans stratégiques élaborés par l'État-major entre 1875 et 1914. Les officiers du 4<sup>e</sup> Bureau imposèrent la création d'un premier raccordement entre Darnétal (Nord) et Sotteville (Ouest). Mais à l'État-major cette solution apparut insuffisante car, dans la perspective d'une participation anglaise à l'effort de guerre, les troupes débarquées au Havre devraient soit rebrousser à Sotteville après des manœuvres compliquées, soit descendre à la gare rive droite mal adaptée et gagner la gare de Martainville au pas de parade en empruntant la voirie.

C'est après de longues palabres que les militaires obtinrent gain de cause, car le second raccordement en triangle de Darnétal en direction de la gare rue Verte (Rouen RD) ne fut rendu opérationnel que le 20 mars 1915. Des appareils de contrôle spéciaux et des instructions précises de sécurité, données aux aiguilleurs des deux réseaux, devaient remédier à l'insuffisance de visibilité de ces raccordements en courbe serrée situés entre les tunnels d'entrée à Rouen. Dans une guerre où la rapidité de la concentration était vitale, le transport par voie fluviale depuis Le Havre s'avérait trop lent mais, en matière de transport de marchandises, la Compagnie du Nord avait poussé depuis longtemps son avantage en obtenant en 1875, par décret, une concession de voies de débord sur les quais portuaires de la rive droite de la Seine reliées directement à la gare de Martainville, « bien à elle, rien qu'à elle ». Le Nord pouvait ainsi faire une « concurrence redoutable » pour le fret à l'Ouest, puis à l'État, avec ces voies mieux orientées vers Amiens et le Nord que celles de la rive gauche, dont le trafic était obligé à un détour de 14 km. Nous verrons que cette concurrence très active menée par les agents commerciaux du Nord installés au Havre ne devait pas améliorer les relations entre les dirigeants des deux réseaux.

À ces difficultés s'ajoutait la complexité des trois bifurcations de la rive gauche Grammont, Sotteville, Eauplet, en amont du grand viaduc de franchissement de la Seine. Les trains venant de Rouen-Orléans ou Rouen RG, ou s'y dirigeant, pouvaient faire l'objet d'une prise en écharpe par l'un des nombreux convois rapides ou express de la grande ligne du Havre. Dans tous les cas, ces trains militaires devaient observer de longs arrêts réglementaires aux carrés avant de s'engager sur les voies principales, ce qui entraînait des pertes de temps et des retards que les régulateurs devaient gérer, en perturbant l'exploitation. De plus, en raison des brouillards fréquents dans la vallée de la Seine, les manœuvres étaient guidées par des sonneries de trompes dont



la fréquence variait suivant la réglementation des deux réseaux et qu'il fallut harmoniser. Les systèmes de freinage différents exigeaient des dérogations de la part de la direction du réseau pour permettre la circulation d'un train sur le réseau concurrent. Les militaires découvraient ainsi les arcanes d'une réglementation ferroviaire non unifiée, d'autant que le rachat de l'Ouest par l'État ne datait que de six ans et qu'il y avait lieu de rénover encore installations et matériels et de réviser les méthodes comme l'organisation du travail.

## L'exploitation

À Petit-Quevilly, dit « plateau anglais », un faisceau de onze voies était attribué à l'armée britannique qui en assurait le service, sous sa responsabilité et à ses frais. Elle composait là des trains de toutes natures expédiés vers le front et recevait les wagons vides en retour. Ces trains ne pouvaient comporter plus de 50 wagons sous peine d'engager les voies principales aux bifurcations. La traction était reprise par l'État à la sortie du faisceau jusqu'à la bifurcation d'Eauplet ou le train était dirigé sur Sotteville. De là, la rame était refoulée « en pousse » jusqu'à Darnétal, pour tenir compte de la courbe prononcée et de la déclivité. À Darnétal, à la suite d'un échange de machines, la « pousse » était reprise par le Nord, et la rame conduite au faite de Morgny, sur le plateau, où s'effectuaient de nouveaux échanges : soit une locomotive anglaise tractait le train jusqu'à la gare régulatrice anglaise de Romescamps, soit une machine Nord conduisait la rame jusqu'à Amiens pour le compte de la compagnie ou de l'armée française.

Toutes ces manœuvres apparaissent de nos jours archaïques sinon caricaturales. Deux années après le début de la guerre, cette question insoluble faisait toujours l'objet d'une abondante correspondance entre la Direction des chemins de fer militaires et les régulateurs locaux. La section de block délimitée par le poste de bifurcation d'Eauplet et le poste de bifurcation de Darnétal (État) a une longueur de 1 600 mètres et les trains impairs se dirigeant vers Darnétal-Nord devaient marquer un arrêt de deux minutes avant de s'engager sur cette seconde bifurcation. Il en résultait que la reddition de la voie libre au poste précédant Eauplet ne pouvait avoir lieu qu'après un délai long, car il était nécessaire au préalable que le train ait dégagé la voie de Paris vers Rouen. Or le démarrage d'un train lourd était laborieux en raison, nous l'avons dit, de la rampe et de la courbe prononcée de Darnétal. La difficulté était encore plus grande pour les trains pairs venant du Nord et se dirigeant sur Rouen Rive Gauche. L'arrêt de sécurité de deux minutes à la bifurcation de Grammont avait pour effet d'engager les deux voies de la grande ligne lorsque la rame se composait de plus de cinquante wagons, dont il fallait opérer la reconnais-

sance, ce qui exigeait au moins quinze minutes avant que la rame soit éventuellement scindée vers Rouen Rive Gauche ou Rouen-Orléans et Quevilly.

Au grand dam des commissaires techniques, les militaires proposaient d'alléger les procédures et les réglementations de sécurité et d'affecter un agent de l'État à la gare Nord de Darnétal pour effectuer en ce lieu la reconnaissance des trains. Mais des difficultés n'étaient-elles pas à prévoir avec la Compagnie du Nord du fait de la présence d'un fonctionnaire de l'État dans « sa gare » et de l'usage de « son téléphone » et de « son télégraphe » afin de renseigner les postes d'Eauplet et de Grammont ?

Il convient d'aborder ici le rôle de la ligne Nord de Rouen à Amiens. Elle offrait au moment de la concentration les meilleures conditions pour diriger l'armée W vers Amiens. À double voie, équipée du block Lartigue, son modeste trafic observé avant la guerre fournissait un tracé optimal pour les convois de troupes qui, fixés à l'origine à huit marches par 24 heures, devaient augmenter considérablement par la suite (avec retour des wagons vides sur Martainville et la zone portuaire sans assujettissement à Sotteville). Malheureusement, sur ordre du commandement français, le Génie avait fait sauter six des douze arches du viaduc en briques de Poix-de-Picardie au moment où les Allemands entraient dans Amiens (30 août) qu'ils devaient quitter... le lendemain.

Cette destruction inutile rendit précaire la desserte de la région du Nord. En effet, le pont de Creil et le viaduc de Laversine, sur l'Oise, ayant été pareillement détruits, la grande ligne de Paris à Lille était inutilisable. Par suite de destructions opérées jusqu'au voisinage immédiat de Paris, on ne communiquait avec la région du sud d'Amiens que par un unique itinéraire : Épluches - Persan-Beaumont - Creil. Selon le lieutenant-colonel Le Hénaff, les transports relevèrent alors d'un tour de force et d'audace :

Si les chemins de fer avaient eu le sens de la réclame, c'est la ligne Paris-Boulogne qui porterait le nom de voie sacrée. Sans elle et sans ceux qui surent la manœuvrer Calais et Dunkerque étaient perdus et les rives françaises du Pas de Calais aux mains des ennemis avec toutes les conséquences que cette situation auraient eues sur les décisions futures du Gouvernement britannique en ce qui concerne son intervention sur le continent<sup>13</sup>.

Contrairement au réseau de l'Est, celui du Nord n'avait pas été préparé à une invasion de cette ampleur. La surprise fut totale et le repli en désordre provoqua la perte de milliers de wagons et de 12 000 agents du réseau restés sur place en l'absence d'instructions de leur hiérarchie. En quelques jours, le Nord arrêta son exploitation aux portes de Paris. Le reste du personnel et des

13- Lieutenant-colonel LE HÉNAFF, « La préparation et l'exécution d'un plan de transport de concentration (août-octobre 1914) », *Revue militaire française*, vol. 4, n° 10 (1922), p. 62-84.

matériels, conjugué au repli des gares régulatrices, y fut particulièrement sensibilisé pour la suite du conflit. L'État-major en tira des enseignements après la contre-offensive et la stabilisation du front : « En toute hypothèse, Amiens doit rester indépendant de toute sujétion de ravitaillement. Cette gare est le grand régulateur de la circulation du réseau Nord. Tout encombrement de ses voies aurait pour effet de paralyser les moyens d'action du réseau. Aucun service anglais ou français ne peut y être installé<sup>14</sup>. » C'est sans doute cette instruction qui fit prendre aux Anglais la décision d'installer leur propre régulatrice à Romescamps, après qu'une conférence franco-britannique eut décidé d'affecter une gare régulatrice aux armées britanniques, dont Calais, attribuée à la II<sup>e</sup> AW – la régulatrice de Dunkerque étant affectée à l'armée belge.

En octobre 1914, le général Foch avait été promu par Joffre adjoint au général en chef et commandant du groupe des Armées du Nord, le GAN (solidarité polytechnicienne ?). Foch coordonnait l'action des Anglais et des Français sur ce front. Est-ce son énergie, son ardeur communicative qui donna aux Anglais ce regain d'optimisme dont on trouve la trace dans une note qu'ils communiquèrent au lieutenant-colonel Frid, commissaire technique à Abbeville, lequel la transmit à la DCF ? Quoi qu'il en soit, dès le 11 novembre 1914, Frid transmettait le commentaire suivant :

De l'examen de cette note il ressort tout d'abord que les Anglais ont l'intention d'établir une base avancée à Lille, dès que les événements le permettront. Leurs bases maritimes installées à Boulogne, Le Havre et Rouen RG pourraient être déplacées à Ostende ou au port de Bruges. Tout ceci n'est que le développement d'un plan longuement mûri. Ils avaient commencé à installer au Havre une base maritime si importante qu'elle leur a assuré tous leurs ravitaillements. Puis ils ont évacué progressivement leur base de Saint-Nazaire sur Le Mans, puis du Mans sur Rouen. Maintenant, ils pensent que Rouen est trop éloignée. Ils en arrivent logiquement à choisir sur leur ligne de communications située en avant de nouvelles bases avancées. Comme ils savent qu'ils ne pourront obtenir pour le moment du moins ni Calais (Armée belge), ni Dunkerque (X<sup>e</sup> armée), ils proposent de créer à Marquise une « station » qui serait à la fois Base avancée et gare régulatrice. Mon sentiment à ce sujet n'est nullement modifié par les considérations de cette note et j'estime que la solution du problème réside dans le maintien de leur base avancée à Boulogne, ainsi que le transfert de la Régulatrice d'Abbeville à Boulogne, en maintenant nos délégations à Rouen et au Havre. Je crois utile de vous transmettre ce document pour que vous connaissiez leur projet et que vous puissiez me dire le cas échéant sur quelle base je dois leur répondre<sup>15</sup>.

---

14- Note 8483 du 10 janvier 1916, DCF à Commission Nord et Armée W, secret, SHD, 16N2834.

15- Note 180 du 11 novembre 1914, Délégation W sud à DCF, *ibidem*.

Le retour des Allemands aux abords d'Amiens lors des offensives du printemps 1918 montra que l'opinion du colonel Frid n'était pas dénuée de clairvoyance.

Base avancée à Lille, reconquête d'Ostende, de Bruges et d'Anvers, de Bruxelles, voilà des objectifs britanniques qui ne manquaient pas d'ambition à la fin de l'année 1914. La période en effet est marquée en Europe (comme l'année suivante et dans une certaine mesure 1916) par l'espoir d'une conclusion rapide du conflit, reflet des représentations d'avant guerre d'une « guerre courte ». Malheureusement, Lille était tombée aux mains des Allemands le 13 octobre et les Britanniques de la V<sup>e</sup> Armée du général Birdwood n'y feraient leur entrée que quatre années plus tard, le 17 octobre 1918, trouvant la gare Saint-Sauveur totalement dévastée par l'ennemi au cours de sa retraite, ce que découvrit également Winston Churchill, quelques jours plus tard, lorsqu'il vint célébrer la libération de la ville.

De nouvelles difficultés apparurent au printemps 1916, cette fois entre le Commissaire militaire du réseau de l'État, le lieutenant-colonel Vareigne, et son Commissaire technique, Le Grain, qui avait succédé à Claveille, nommé sous-secrétaire d'État aux Transports. Le Grain faisait valoir que le service d'été ne différerait du service d'hiver que par l'adjonction d'un express supplémentaire intercalé entre les groupes d'express du matin et du soir. L'État entendait rentabiliser au maximum sa ligne Paris-Le Havre, ligne bénéficiaire empruntée par de nombreux voyageurs et même des touristes, ce qui peut nous étonner en cette époque de guerre à outrance. « Je pense pouvoir répondre à vos préoccupations qui sont aussi les nôtres en assurant dans de bonnes conditions nos transports militaires et commerciaux » écrivait Le Grain. Dans sa réponse, Vareigne soulignait que « c'est avec la plus grande appréhension que je vois arriver le moment où le trafic d'été va imposer la création de nouveaux trains de voyageurs express, en diminuant ainsi les ressources disponibles pour le trafic des marchandises ». Soumise à la DCF, cette question reçut une réponse sans nuance du colonel Le Hénaff :

En communication au Commissaire régulateur de l'État pour étudier les réductions à un express le matin et un express le soir, dédoublés par un omnibus entre Rouen et Le Havre. Il faut se faire à l'idée d'une exploitation plus économique. Les besoins militaires d'abord, les besoins généraux du pays ensuite, ne peuvent pas être sacrifiés aux convenances de quelques voyageurs<sup>16</sup>.

---

16- Note DCF 239 du 17 juillet 1916 ; note du 21 mai 1916, direction de l'Exploitation de l'État ; note 6052, 4<sup>e</sup> Bureau à Commission militaire du réseau État, SHD, 16N2831.

Il faut comprendre ici que, pour les militaires, absorbés par la préparation d'une offensive franco-britannique sur la Somme, le rendement (c'est-à-dire le tonnage acheminé) de la liaison Le Havre-Rouen-Amiens importait plus que la vitesse des trains. Outre ses inquiétudes portant sur l'augmentation de la fréquence des express voyageurs, Vareigne réclamait toujours plus de machines puissantes susceptibles de tracter des trains lourds sur des rampes à fort profil comme la rampe de Saint-Romain, à l'entrée de Rouen. Il proposait de supprimer la circulation de trois trains sanitaires accélérés marchant à 50 km/h. Il exposa cette question et ses enjeux dans une note du 8 juin 1916 :

Mais dans ces conditions, il me paraît impossible d'admettre la circulation de trains express supplémentaires [...] Je ne me dissimule pas que l'application de telles mesures aurait de graves inconvénients pour les voyageurs, mais à mon avis, s'il était reconnu impossible d'assurer simultanément le service des voyageurs et celui des marchandises, ce sont les voyageurs qu'il conviendrait de sacrifier<sup>17</sup>.

Le Grain admettait que la remorque des tonnages maximum des trains de marchandises pouvait être augmentée par le retrait du service des express des machines les plus puissantes. Il proposait d'affecter à l'arrondissement de Rouen 19 locomotives 230 800, sept locomotives 140 000, 16 machines 140 100 et deux Pacific 231 000, récupérées sur d'autres lignes de l'État. La remorque des trains de 1 000 tonnes en « profil A » à la vitesse de 35 km/h pouvait se concevoir avec les machines type 140 000 les moins puissantes avec poussage, si nécessaire. En mai 1916, il écrivait :

En ce qui concerne le point particulier de l'affectation des trains de troupes anglaises, l'affectation des machines 140100 aux trains du Havre à Darnétal, elle a été faite en mai 1915, et elle a permis de supprimer le poussage des trains à Darnétal, d'où suppression des arrêts par addition de machines, diminution du nombre de machines haut-le-pied sur une section déjà encombrée, enfin économie des équipes et des machines supplémentaires affectées au service du poussage des trains<sup>18</sup>.

Car la guerre de tranchées s'éternisant, les fronts avaient évolué au cours de l'année 1915 et provoqué des extensions de lignes de communications. Les Anglais, qui occupaient une ligne de front de 40 km en janvier 1915, tenaient une ligne de 116 km en octobre. En 1916, la relève par les Britanniques de la X<sup>e</sup> armée française et la réduction de son propre front offrait l'occasion à l'état-major de Chantilly de déplacer ses troupes vers l'Est, en vue des offensives de Champagne et, depuis février, de soulager le front de Verdun où Français et

---

17- Note 6193 T du 8 juin 1916, Commission du réseau de l'État, *ibidem*.

18- Note du 28 mai 1916, Commissaire technique État à Commissaire militaire État, *ibid*.

Allemands s'affrontaient en une bataille gigantesque. La contribution britannique était passée de six divisions à près de 60 divisions (de 150 000 à 850 000 hommes) après le vote, en deux temps (janvier et mai), de la loi instituant la conscription en Grande-Bretagne. Cet accroissement des forces du Royaume-Uni induisait une augmentation conséquente des moyens de transport, obligeant les deux commandements alliés à reconstituer une organisation pour les quatre armées britanniques réparties par groupes de deux : Boulogne-Outreau (I<sup>e</sup> AW), Calais (II<sup>e</sup> AW), Abbeville (III<sup>e</sup> AW) et Romescamps (IV<sup>e</sup> AW)<sup>19</sup>.

Les bases et les gares régulatrices furent placées sous la même autorité. La plupart des commissaires techniques et régulateurs auprès des Britanniques restèrent en place.

## De grands travaux sur l'ensemble des fronts

Il n'entre pas dans notre propos de décrire dans le détail les travaux gigantesques effectués sur les réseaux ferrés tant par les Français que par les Anglais dans le secteur de leurs bases avancées de Boulogne et de Calais. Les effectifs doublés pour les premiers, plus que quadruplés pour les seconds, exigeaient un ravitaillement double par unité transportée et par conséquent une puissance, une capacité de transport à la dimension de cet effort. Mentionnons ces tonnages formidables, en particulier l'alimentation en obus des pièces d'Artillerie lourde à grande puissance (ALGP) ou d'Artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF), installées sur des faisceaux en épis construits par les sapeurs du Génie à plusieurs kilomètres en arrière des premières lignes et alimentées au plus près par des Decauville (fig. 8 à 10). Les consommations d'obus de gros calibre étaient énormes, à la mesure de la « mégalomanie » du haut commandement, selon le mot de Le Hénaff lui-même. Les Alliés entendaient combler en ce domaine le retard pris sur les Allemands en août 1914.

Nous nous limiterons à quelques exemples relevés dans la région de Rouen pour améliorer l'exploitation, sachant que le transport d'une division exigeait de 40 à 45 marches de 50 wagons pour les hommes, auxquels s'ajoutaient pour son ravitaillement 50 wagons en secteur calme ou 75 véhicules en secteur de combat.

C'est dans ce contexte que, la réparation du viaduc de Poix-de-Picardie étant acquise, la ligne de Rouen à Amiens reprit toute son importance. Elle posait des difficultés que les commissaires militaires et techniques de Rouen surent résoudre grâce à leur imagination et à leur savoir-faire.

---

19- En 1918, une V<sup>e</sup> armée britannique reformée reprit Lille, entra en Belgique et contribua à la victoire finale.

Figure 8.  
Pièce d'artillerie lourde sur voie  
ferrée, Somme, juillet 1916,  
coll. privée.

Figure 9.  
Batterie de deux pièces  
d'artillerie lourde sur un  
épi de voies ferrées,  
Somme, juillet 1916,  
coll. privée.

Figure 10.  
Train "blindé" servi par des  
marins, Somme, juillet 1916,  
coll. privée.

Ce fut d'abord la mise en service du second raccordement de Darnétal, donnant un accès direct depuis Le Havre et Rouen RD à la ligne du Nord vers Amiens. On installa dans le triangle de Darnétal une petite remise pour deux machines de « pousse », limitant ainsi les rebroussements en pousse depuis Sotteville, ainsi que les attentes aux carrés des bifurcations. Par la suite, l'utilisation de locomotives plus puissantes entraîna la disparition de la double pousse archaïque Nord-État.

On généralisa, en outre, le block de voie et le réseau téléphonique qui permettaient de réduire les intervalles entre les trains.

Un système de rotation des trains chargés vers le front fut instauré, les matériels vides redescendant sur Sotteville, Rouen ou Quevilly par la ligne à voie unique et aménagée de Serqueux à Pont-de-l'Arche par Charleval, l'ensemble fonctionnant comme une noria.

On réalisa l'extension des faisceaux de Serqueux, Gournay-en-Bray, Abancourt, avec raccordements directs entre les deux réseaux Nord et État et avec la régulatrice anglaise de Romescamps.

Enfin, un problème des plus complexes était celui de l'encombrement de la gare étroite de la rue Verte (Rouen RD). Il convenait de détourner le trafic intensifié par le nord de la ville. Il existait deux lignes concédées, l'une Nord depuis Montérolier-Buchy aboutissant en impasse à Clères, l'autre Ouest puis État raccordée à Motteville sur l'artère Paris-Le Havre et aboutissant également en impasse à Clères. L'idée des militaires fut de raccorder en direct ces deux tronçons pour créer une ligne de détournement direct entre Le Havre et Amiens par Serqueux, en la reliant à Clères vers Rouen RD sans rebroussement à Clères<sup>20</sup> par la bifurcation dite du Pière. Celle-ci fut réalisée par une compagnie de sapeurs du Génie, renforcée par 1 500 prisonniers allemands. Ce raccordement s'accompagna de la rectification du profil de la ligne, du doublement des voies et de l'équipement d'une signalisation de block. Il offrait après sa mise en service en décembre 1916 la possibilité de faire circuler sept trains anglais du Havre vers Romescamps, surtout la nuit pour éviter d'attirer l'attention des espions ennemis sur la montée des renforts vers la Picardie. Ces convois étaient tractés par 13 machines dont trois du PLM, neuf de l'État et une du Nord. Le raccordement du Pière offrait ainsi aux régulateurs deux courants de circulation de Rouen jusqu'à Serqueux, l'un par

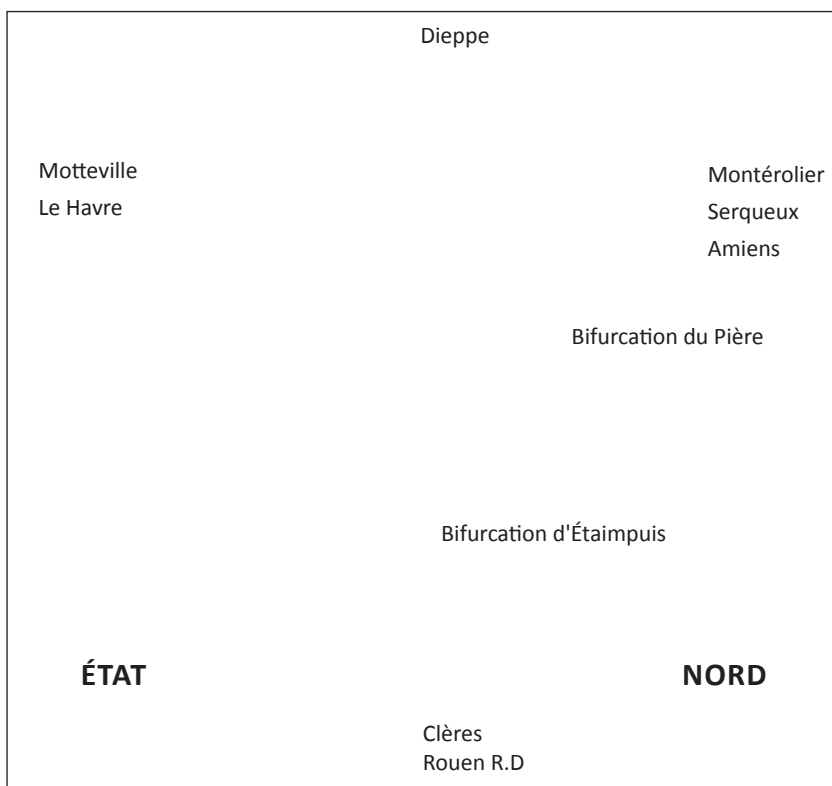
---

20- Il faut remarquer que la ligne directe de Motteville à Montérolier, fermée aux voyageurs en 1938 et tombée en désuétude, prouva son efficacité aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale afin de suppléer les lignes principales détruites par les bombardements de Rouen. Retombée dans l'oubli puis rénovée et électrifiée, la ligne remise en service en 2008 permet l'écoulement de trafic lourd du Havre vers le Nord par trains cargos.



le Nord depuis Martainville, l'autre par l'État à partir de la gare rive droite. L'indiscutable amélioration du trafic autour de l'agglomération rouennaise fit l'objet d'une remarquable synthèse présentée par le commandant Imbs devant l'Assemblée départementale de la Seine-Inférieure le 11 juillet 1916<sup>21</sup> (voir annexe 9). Sur le plan de l'exploitation, le retard observé par machine qui était de près de 21 heures en octobre 1916 tomba à 5 h 30 en avril 1917, à la suite de la mise en service de la nouvelle ligne de Motteville à Montérolier-Buchy vers Serqueux<sup>22</sup> (fig. 11).

Figure 11. Raccordement du Pière. Disposition schématique d'après SHD 16 N 2831.



21- Rapport du commandant Imbs à l'Assemblée départementale de Seine-Inférieure, SHD, 16N2834.

22- Note 9040/29 du 16 avril 1917, Sous-commission de Rouen à DCF, Commissions Nord et État, SHD, 16N2831.

## Un problème récurrent : la pénurie et la crise des matériels roulants

L'importance accrue de l'armée britannique dans le conflit, l'afflux de nouveaux renforts, le développement de l'effort industriel de guerre et la demande subséquente de moyens logistiques provoqua une crise majeure dans les services du Matériel et de la Traction (MT) des deux réseaux Nord et Est. Ceux-ci, et le premier particulièrement, étaient confrontés à un manque de locomotives, de wagons ainsi qu'à un déficit de personnel.

La zone demeurée exploitable par le Nord avait été réduite de 3 840 à 1 724 kilomètres par l'invasion. Le réseau Nord avait perdu 54 000 wagons petite vitesse (PV) auxquels s'ajoutaient près de 2 000 wagons aptes à la grande vitesse (GV), ces pertes étant mal compensées par la récupération de 10 000 wagons belges et allemands. Par ailleurs, 21 000 wagons étaient retenus en permanence par l'État-major, sans possibilités d'échange entre les réseaux. Dans la retraite précipitée qui suivit la défaite de Charleroi, la Compagnie du Nord, mal préparée à ce genre d'événement, perdit 72 locomotives, alors que l'Est, mieux organisé, n'en perdit que deux. Le réseau de l'État n'avait subi aucune perte, il fut donc très sollicité. Mais l'étendue de son réseau justifiait, à l'origine, la parcimonie de sa contribution.

L'autorité militaire belge se trouva vite dans la nécessité de demander l'autorisation d'évacuer en France une partie de son matériel roulant. Près de 1 400 locomotives furent réparties à raison de 900 sur le réseau Nord, 400 sur l'État, 100 sur le PO. On pouvait espérer les utiliser pour réorganiser le parc. Malheureusement, la plupart de ces machines, adaptées à la circulation en « plat pays », manquaient de puissance pour tracter de lourds convois sur des lignes à fort profil. De plus elles étaient construites à gabarit surbaissé, ce qui détériorait les « crocodiles », ces répétiteurs de signaux. Elles stationnèrent pendant de longs mois sur les faisceaux en attendant qu'un atelier spécial fut créé, à Oissel, pour les adapter au réseau ferré français.

Cette pénurie entraîna des conflits entre les directions des deux réseaux qui s'accusaient mutuellement des retards accumulés dans la rotation des wagons et de la mise en souffrance de nombreux trains. Les archives militaires abondent de plaintes, de réclamations, de correspondances acrimonieuses et de statistiques justificatives. Par des arrêtés cosignés du général Gallieni, ministre de la Guerre, et de Marcel Sembat, ministre des Travaux publics, des mesures furent prises pour améliorer la productivité et réduire l'encombrement des gares : organisation du repos dominical par roulement, intensification de l'emploi des prisonniers allemands et des travailleurs indigènes, achat de matériels neufs à l'étranger, etc. La correspondance entre les bureaux du ministère de la

Guerre et ceux de la DCF est importante, d'autant que la nomination d'Albert Thomas comme titulaire du nouveau sous-secrétariat d'État à l'Artillerie et aux Munitions (de mai 1915 au 12 décembre 1916 fit naître de nouveaux besoins de transport. La nomination de Claveille, directeur du réseau de l'État, au sous-secrétariat aux Transports (créé pour lui et rattaché aux Travaux publics) compliqua encore les relations interministérielles, au point que Joffre dut intervenir personnellement pour formuler ses doléances. Claveille intervint d'une façon dramatique auprès de ses services : « J'ai attiré l'attention des divers services publics sur la nécessité absolue d'obtenir à tout prix l'utilisation maximum des wagons. Le salut de la France en dépend dans une large mesure<sup>23</sup>. »

Pour les locomotives, la situation était des plus tendues. Par exemple, pour la seule journée du 20 juin 1916, on relève pour la région de Rouen uniquement les « difficultés de traction » suivante, faute de machines : « Dieppe : 3 trains en souffrance. Sotteville : 17 trains État et 20 trains Nord. Le Havre : 2 trains. Oissel 6 trains. Pont de l'Arche : 3 trains. Au total 51 trains, et le matériel vide n'a pu être servi que partiellement au Havre pour les mêmes raisons<sup>24</sup>. »

Concernant les wagons, dès le 7 septembre 1915, une note du 4<sup>e</sup> Bureau de l'EMA soulignait l'insuffisance du matériel roulant, en particulier des wagons, avec pour conséquence une situation très difficile :

Cet état de choses affecte l'ensemble des territoires comme en témoignent de nombreuses plaintes d'origines très diverses reçues chaque jour, mais elle paraît se manifester de manière plus sensible sur le réseau de l'État qui, indépendamment de la région étendue qu'il dessert, doit assurer aussi le trafic des ports de l'Océan et de la Manche. Il est recommandé de tout mettre en œuvre pour activer le matériel roulant. La situation du réseau du Midi est aussi très préoccupante<sup>25</sup>.

Les besoins de l'armée britannique se faisaient plus pressants au fil des mois. Le 23 novembre 1915, le chef d'état-major général Murray adressait un mémorandum à la Commission militaire du Nord :

Mon cher Dumont,

Je vous envoie, à titre d'avis, la copie d'une lettre que j'ai adressée à nos ADeRT, ainsi qu'au lieutenant-colonel Maurier (4<sup>e</sup> Bureau) et au lieutenant-colonel Frid. Je sais que vous attachez autant d'importance que moi à libérer les wagons utilisés et par conséquent j'ai l'assurance que vous ferez tout ce qui dépendra de vous pour nous aider suivant les grandes lignes indiquées dans cette correspondance. À vous sincèrement<sup>26</sup>.

23- Note 371 du 3 janvier 1917 du Sous-secrétariat d'État aux Transports, SHD, 16N2832.

24- Note 4858 du 20 juin 1916, Sous-commission de Rouen à DCF, SHD, 16N2831.

25- Note EMA 22990 du 7 septembre 1915, colonel Gassouin (4<sup>e</sup> Bureau) à DCF, SHD, 16N2834.

26- GQG Armée britannique à Commission militaire Nord, 23 novembre 1915, SHD, 16N2832.

De fait, le transport de l'armée W employait 54 machines et 65 équipes de conduite.

Au début de 1916, le Nord et l'État ne pouvaient faire face à cette pénurie sans l'appui des autres compagnies et l'achat massif de matériel roulant auprès de fournisseurs étrangers. On ne pouvait pas en effet construire en quelques semaines, ni même en quelques mois, ces matériels de traction et leurs remorques. 14 540 wagons avaient été commandés avant la guerre à la Belgique, à l'Allemagne et à l'Autriche... Mais on comprend aisément que les pouvoirs publics durent changer rapidement de constructeurs et que les délais seraient bien longs avant de voir en service les 1 000 wagons anglais neufs et de voir à l'œuvre un nombre significatif des locomotives commandées aux États-Unis.

Il fallait en outre disposer de personnels qualifiés pour la traction et l'exploitation. Le haut commandement le comprit en rendant à l'État 10 000 cheminots mobilisés sur le front. On ne trouvait pas facilement à remplacer des spécialistes. L'appoint des populations belges, des prisonniers allemands, des auxiliaires annamites, ne pouvait servir que pour la main-d'œuvre courante surtout employée au service Voie et Bâtiments (VB).

Pour en revenir au matériel, une question ne tarda pas à être posée : le matériel disponible était-il utilisé à plein rendement ? Les machines belges et même quelques exemplaires des célèbres « chocolats » du Nord stationnées en longues files à Creil, Oissel ou Mézidon, émurent à tel point l'opinion publique et la presse que *Le Journal*, le quotidien de Charles Humbert<sup>27</sup>, entama une campagne tonitruante dont il fit ses manchettes. En 1914, « le gros Charles » avait fait campagne sur le thème « Des canons ! Des munitions ! ». En décembre 1915, il récidivait en réclamant à grands titres : « Des wagons ! Des wagons ! ». *Le Journal* dénonçait le scandale des locomotives sans emploi garées dans les triages, l'utilisation de machines de puissance servant à l'usage de chaudières dans une usine de Toulouse, de wagons de marchandises servant d'abris de jardins. Chaque jour, le caricaturiste Poulbot raillait « Le train de Cognac » immobilisé dans cette gare depuis de longues semaines. Il mettait en cause les 839 wagons bloqués au Blanc-Mesnil, les délais trop longs des ateliers d'Oissel, affectés pour la réparation de leurs matériels aux Anglais « qui nous entraîneront dans une guerre de cent ans ». Mais il se gardait d'évoquer les difficultés pour se procurer les machines-outils, les pièces de rechange et pour recruter les spécialistes appropriés.

---

27- Charles Humbert, dit « Le gros Charles », était le sénateur de la Meuse et le rival de Poincaré. Inculpé, mis en accusation pour « intelligences avec l'ennemi », il fut toutefois acquitté.

Cette campagne de presse eut cependant pour résultat de faire prendre conscience de la crise aux dirigeants politiques. Les directeurs de réseaux et les chefs d'exploitation furent entendus par une Commission sénatoriale qui fit adopter des décisions positives. D'après un compte rendu du commandant Imbs, l'effectif des locomotives de l'arrondissement MT de Rouen État s'élevait à 548 en 1916 alors qu'il n'était que de 432 en juillet 1914. À Darnétal Nord, le décompte s'établissait à 93 locomotives contre 25 en 1913 et le nombre de tractionnaires s'était accru de 199 à 373 mécaniciens et chauffeurs au cours de la même période.

Un renfort de 24 machines PLM, accompagnées de leurs personnels, fut affecté sur la ligne de Rouen au Havre. Le gouvernement britannique fit acheminer en France plusieurs centaines de wagons neufs alors que les premières locomotives américaines débarquées à Saint-Nazaire à l'été 1916 étaient transférées aux ateliers de Sotteville et d'Oissel qui devait les rendre compatibles avec les réseaux français.

Par ailleurs, une section des chemins de fer de campagne était cantonnée à Rouen pour intervenir à tout moment et tant que de besoin, alors que dans les ports, des sections automobiles étaient constituées pour le transport commercial de détail, facilitant le désencombrement des zones portuaires ainsi que le trafic ferroviaire. Cette préoccupation du GQG de s'affranchir du trafic de détail est reflétée par cette instruction d'octobre 1916 émanant du major général des armées françaises :

Par suite de l'importance des effectifs français et britanniques à ravitailler et des besoins croissants des armées engagées dans des opérations offensives, le réseau ferré de la région Nord et de Paris supporte difficilement une charge qui, malgré un rendement considérablement accru, est près d'atteindre la limite de ses possibilités. Afin de pouvoir soutenir à coup sûr cet effort, il est indispensable de renoncer à certains errements qui alourdissent l'exploitation sans profit réel et auxquels il est très facile de remédier avec le concours des états-majors et des services. Il s'agit de réduire drastiquement les commandes de détail qui chargent lourdement les gares régulatrices<sup>28</sup>.

## **1916. La grande offensive de juillet sur la Somme**

En raison de l'importance particulière de l'offensive sur la Somme pour les états-majors franco-britanniques qui l'engagèrent le 1<sup>er</sup> juillet 1916, des moyens exceptionnels avaient été requis, y compris l'emploi des lignes secondaires à voie métrique de la Seine-Inférieure. Pour juger de l'importance

---

28- Note 180 du 8 octobre 1916, GQG, Direction de l'Arrière, signée général Pellé, major général, SHD, 16N2832.

du tonnage débarqué dans le seul port du Tréport, on se référera au rapport établi par le capitaine Weber, inspecteur principal Nord à Beauvais et officier régulateur (voir fig. 12).

Figure 12

Le même rapport souligne toutes les difficultés rencontrées dans les ports de Rouen, Le Havre, Dieppe (voir annexe 7) : il constate, une fois de plus, l'insoluble problème des bifurcations d'Eauplet et de Darnétal et suggère d'embarquer exclusivement à Martainville les renforts anglais, de préférence à Rouen RG très encombrée par les trains sanitaires et de ravitaillement. Il préconise de renforcer le trafic des chemins de fer à voie étroite tel celui d'Envermeu à Aumale et Amiens, et d'attribuer la concession de nouvelles places au port de Fécamp au profit des troupes convergeant de tout l'empire de Sa Majesté britannique<sup>29</sup>. Il est vrai que les Anglais sont désormais renforcés par l'afflux des Canadiens, Australiens et Néo-Zélandais (« Anzacs »), Sud-Africains et autres qui se fait sentir dans les ports français (voir annexe 8).

Si l'offensive sur la Somme desserre l'étreinte sur Verdun, à la DCF en revanche on serre les dents et le colonel Le Hénaff observe :

La circulation sur le réseau Nord atteint depuis longtemps des chiffres qui dépassent le rendement technique normal. La circulation est au maximum et il est probable qu'en temps de paix, lorsqu'il n'est pas conduit par l'autorité militaire, le service de l'exploitation hésiterait à entreprendre de pareils tours de force. Le moindre incident sur des lignes aussi chargées a des conséquences des plus graves et le personnel est certainement surmené. La DCF propose un certain nombre de mesures telles que des travaux à effectuer par des sapeurs du chemin de fer notamment au Bourget, très encombré sur la gare d'échange PO, PLM, Nord, le recrutement de personnel supplémentaire parmi les prisonniers, les indigènes, la location à négocier de puissantes locomotives belges. Quoi qu'il en soit, il ne faut pas se dissimuler que ces moyens sont des procédés de fortune et la situation restera tendue jusqu'au jour où la libération de la ligne Amiens-Arras-Lens permettra une meilleure répartition de la circulation<sup>30</sup>.

29- Rapport du 19 juillet 1916, capitaine Weber à lieutenant-colonel Dumont, SHD, 16N2834.

30- Rapport 3978 du 8 août 1916, DCF, signé Le Hénaff, « situation de l'exploitation sur le

On comprend à la lecture de ce rapport la profonde déception qui suivit l'échec de l'offensive sur la Somme et qui entraîna, à la fin de 1916, le remplacement du général Joffre par le général Nivelle, ainsi que la disgrâce de Foch. D'autant que la situation empirait à l'automne 1916. Le 25 octobre, le commandant Imbs signalait l'immobilisation de plus de 700 péniches dans le port de Rouen par suite d'une crue de la Seine. La situation de Rouen-État était des plus difficiles. Des trains de fourrage et un train de munitions n'avaient pu être dirigés vers la Picardie.

Une éclaircie se dessina pourtant dans le paysage des transports au printemps 1917. L'entrée en guerre des États-Unis aux côtés des Alliés suscita une augmentation très sensible des importations de matériel roulant de type américain, locomotives surtout, qui précédèrent le débarquement des « Sammies » à La Pallice et à Saint-Nazaire et dont les premiers contingents furent dirigés sur le réseau de l'Est. Claveille pouvait écrire : « La mise en service de plusieurs milliers de wagons neufs et de nombreuses locomotives permet d'effectuer la fourniture du matériel aux particuliers dans d'excellentes conditions. La presque totalité de ce qui est demandé est fournie le lendemain et parfois le jour même<sup>31</sup>. »

## **Des ententes cordiales aux sommets aux relations conflictuelles à la base**

D'une manière générale au sein de la hiérarchie militaire, des plus hauts sommets, ceux des états-majors, jusqu'aux échelons plus modestes des régulateurs, les rapports entre officiers anglais et français étaient empreints de courtoisie et même de cordialité, tant que les Anglais demeuraient maîtres de leur action sur les secteurs qui leur étaient dédiés. Hormis les incidents de l'été 1914, sur un front de guerre stabilisé, les archives ne révèlent guère de conflits sur le plan local. La lettre ci-dessous, adressée le 2 décembre 1916 par le général Freeland à son homologue de la DCF, témoigne de ce climat :

Mon cher colonel Le Hénaff,

Je tiens à vous remercier pour tout le mal que vous vous êtes donné pour améliorer la fourniture du matériel roulant pour l'armée anglaise aux Bases sud. Bien que le rétablissement de la situation soit lent et qu'il y ait encore beaucoup à désirer en ce qui concerne la régularité de la fourniture et de la mise à disposition en temps voulu, les choses paraissent être sur un pied satisfaisant particulièrement au Havre. Je ne puis qu'imputer cette amélio-

---

réseau Nord », SHD, 16N2831.

31- Rapport du 27 mai 1917, Sous-secrétariat d'État aux Transports à service du Contrôle, SHD, 16N2832.

ration à vos efforts à ce sujet, et je vous prie d'accepter mes remerciements. En vous assurant de mon plus vif désir de coopérer avec vous, je suis votre sincèrement [*sic*]<sup>32</sup>.

Les relations entre les hauts fonctionnaires du réseau de l'État et les cadres dirigeants de la Compagnie des chemins de fer du Nord, celle de M. de Rothschild, étaient d'un tout autre genre. Le moins que l'on puisse en dire est qu'elles manquèrent d'aménité. Ainsi, dans les archives, nous découvrons un copieux et surprenant dossier de correspondances échangées entre les deux compagnies sous le couvert des autorités militaires<sup>33</sup>.

La gare de Darnétal, commune Nord-État, est au cœur de la question – elle était propriété de l'État pour un tiers et du Nord pour les deux autres tiers. M. Dol, ingénieur en chef de la Traction du réseau de l'État, et M. Payet, ingénieur principal de l'exploitation du même réseau, se permirent sans demander d'autorisation d'examiner la circulation des convois empruntant la ligne du Nord. Ils voulaient en effet se rendre compte des difficultés présentes au niveau des raccordements de Darnétal et de Martainville et ils présentèrent leurs observations au chef de gare. Après cela, sans aviser qui que ce soit, ils rendirent par un train Nord jusqu'à Montérolier-Buchy pour inspecter la voie, puis à Serqueux où ils déjeunèrent. M. de Villèle, inspecteur divisionnaire du Nord, s'insurgea contre cette incursion avant d'adresser un rapport véhément à son directeur, M. Sartiaux, ainsi qu'au lieutenant-colonel Dumont, le commissaire militaire du réseau. Enfin, par une instruction écrite, M. de Villèle ordonna au chef de gare de Darnétal de refuser désormais l'accès de la gare aux représentants du réseau de l'État et de leur interdire d'y stationner et de s'immiscer dans le contrôle du trafic.

Sartiaux soutint le point de vue de son collaborateur. Il estimait « qu'il est contraire à tous les principes et aux égards à observer vis-à-vis les uns des autres [*sic*] que des fonctionnaires d'un autre réseau viennent faire une enquête sur le réseau voisin sans s'être ménagé au préalable le concours des fonctionnaires de ce dernier ». L'inspecteur du Réseau de l'État, Quemerais, rappela quant à lui les conditions dans lesquelles s'effectue l'exploitation de la marche des trains dans la vallée de la Seine et dans la région au nord de cette vallée. Et il ajoutait :

Je ne vois pas ce que peut avoir de désobligeant de la part de M. Sartiaux les insinuations d'oubli des principes et des égards. Les agissements de la Compagnie du Nord au Havre ayant pour but d'attirer du trafic commercial

32- Traduction de la lettre autographe du général Freeland au colonel Le Hénaff (2 décembre 1916), SHD, 16N2831.

33- Dossier 6177 du 19 août 1916, DCF, *ibidem*.



sur le réseau du Nord au détriment des lignes de l'État et cela suivant des procédés que j'ai eu l'occasion de vous faire connaître, donnent la forme d'une mauvaise ironie à ces insinuations. La Compagnie du Nord n'a pas toujours les mêmes scrupules lorsqu'il s'agit de ses propres agents. M. de Villèle a ainsi engagé de lui-même sur notre secteur de Serqueux à Dieppe, de sa propre autorité et sans l'avis du chef d'arrondissement intéressé, un train spécial Nord pour aller enquêter sur un accident survenu sur la ligne après la bifurcation de Rouxmesnil. À l'heure où nous faisons les plus grands efforts sur la ligne du Havre, qui est à la merci du transit par Darnétal, soit que la Compagnie du Nord nous refuse brutalement des trains, soit qu'au contraire elle nous envoie des afflux considérables de matériels, nous devons constater que nous nous trouvons paralysés dans notre action. Il y aurait là un inconvénient inadmissible en temps ordinaire ; actuellement c'est un danger dont je ne puis laisser la responsabilité qu'à ceux qui se complaisent dans la rédaction relevant jusqu'aux endroits où ont déjeuné les ingénieurs de l'État, confinant de façon singulière à des rapports de police. Les procédés de M. de Villèle et ses appréciations sont peu admissibles. Elles portent l'irritation des personnels et ont jeté le trouble parmi les fonctionnaires de Rouen et de Paris, un trouble qu'il est nécessaire de faire disparaître. J'adresse le double des pièces à Monsieur le ministre des Travaux publics sous la haute autorité duquel est placée l'Administration des Chemins de fer de l'État, afin qu'il soit au courant des faits dont il s'agit qui soulignent tous les inconvénients faits à notre réseau dans la région de Rouen avec l'état d'esprit du Commissaire technique du réseau Nord.

Ce rapport, approuvé par les deux commissaires de l'État Vaireigne et Le Grain, est communiqué à la DCF. À la lecture de ces philippiques, les militaires froncent les sourcils. Le chef du 4<sup>e</sup> Bureau au ministère de la Guerre note :

Il est extrêmement regrettable de voir surgir de ces cas particularistes au moment où tous se doivent une aide mutuelle et où nous, militaires, faisons de communs efforts pour aider les uns et les autres. Il n'y a en somme à l'heure actuelle qu'un seul réseau, le réseau français dont la Guerre confie la direction à différentes commissions, mais sous la réserve qu'elles ne constituent pas des compartiments étanches et que les liaisons soient complètement assurées. Or, elles ne peuvent l'être mieux que par des contacts fréquents dans les gares communes. Si nous avons toujours pu affirmer que le « mur » n'existait pas entre le réseau des Armées et le réseau de l'Intérieur, à l'inverse de ce qui était reproché à certains services, il ne faudrait pas qu'il puisse être soupçonné d'exister entre deux réseaux. L'interdiction faite par M. de Villèle de séjourner dans les gares communes me paraît particulièrement déplacée. Je suis convaincu que le Commissaire militaire du Nord partage cet avis. Signé : Maurier.

Voilà qui semble plaider de belle façon en faveur d'un réseau ferré unifié ! Mais « l'affaire Villèle » n'est-elle qu'un épiphénomène au cœur de la guerre ?

Le 15 février 1917, dans son train spécial qui lui servait de GQG mobile circulant entre Beauvais et Compiègne, le nouveau commandant en chef français prit connaissance d'un long mémorandum adressé par son homologue britannique Sir Douglas Haig à son gouvernement (qui l'a communiqué au gouvernement français). Le Field Marshal subordonnait à un accord préalable l'engagement de ses forces en liaison avec la prochaine offensive française prévue par le général Nivelle sur le Chemin des Dames. Haig montrait peu d'empressement sur le projet français qu'il eût aimé voir différer. Il développait des arguments qui n'étaient pas dénués de fondements. Il rappelait, à juste titre, que l'armée britannique avait effectué de nombreux et importants travaux sur les réseaux ferrés en Artois, en Picardie et dans les Flandres, terrain plus propice à son avis pour une offensive d'envergure. Or Haig affirmait que le réseau Nord donnait la priorité au trafic commercial sur le trafic militaire, et il prétendait que le nombre de trains civils, voyageurs et marchandises, était supérieur à celui des convois militaires. Il faisait état d'une « crise de Direction ». Il exigeait que les autorités françaises déclarent nettement jusqu'à quel point elles pouvaient faire face aux besoins des armées britanniques tel que le plan en avait été fixé et approuvé par Nivelle lui-même<sup>34</sup>. En clair, il demandait que soit nommé à la tête du réseau du Nord un nouveau directeur, énergique et affranchi des questions financières. Nivelle, qui entretenait d'excellents contacts avec les Britanniques – sa mère était anglaise – tenait absolument à son offensive de printemps en liaison avec eux. Se couper des Alliés dans une attaque qui se voulait décisive était inconcevable. Haig voulait la tête de Sartiaux, il l'obtint, et le directeur du Nord fut remplacé par Javary. Le résultat en fut un renforcement des moyens attribués au Nord en personnels et matériels, corrélativement à une montée en puissance des locomotives anglaises circulant sur le réseau et à une augmentation de 60 % du trafic militaire<sup>35</sup>. Pour autant, l'offensive du Chemin des Dames échoua, alors qu'en Artois les Britanniques obtenaient des gains plus substantiels et desserraient l'étau qui pesait sur Arras.

### **Sotteville, Grammont, Eauplet, Darnétal... toujours !**

Trois années après le début de la guerre, le problème des bifurcations en cisaillement aux abords de Rouen persistait et continuait à donner du fil à

---

34- Sur cette importante question voir la correspondance entre Haig, Nivelle et des Vallières (attaché au GQG anglais), SHD, 16N2846 (fig. 13).

35- François CARON, *Histoire des chemins de fer...*, *op. cit.*, p. 602-603.

Figure 13. Lettre du général des Vallières, 28 janvier 1917 (2 feuillets), SHD 16N2846.

retordre à la DCF, ce dont une abondante correspondance avec les régulateurs et les commissaires de réseaux apporte le témoignage.

Pour limiter les retards et les encombrements, les autorités militaires avaient imposé un allègement des procédures jusqu'à la limite du possible. Des risques de déraillements, tamponnements et collisions aux embranchements constituaient un danger permanent, particulièrement patent sur le Nord suite à l'inobservation des signaux par un personnel de conduite surmené. Aux questions pressantes de la DCF, le commandant Imbs, régulateur à Rouen, proposait à l'hiver 1917 une réponse radicale, à savoir la banalisation des machines et des personnels de l'ensemble des réseaux Nord et État, de telle sorte que le service soit assuré sans changement d'équipes et de machines entre Sotteville, Rouen, Serqueux, Abancourt et Romescamps.

Il y a là une question de principe à régler sur laquelle les deux réseaux n'ont pu se mettre d'accord jusqu'ici. Je ne méconnais pas que chaque réseau a ses propres difficultés de traction et qu'il ne peut pas voir d'un œil favorable ses machines et son personnel circuler sur un réseau voisin. Mais les parcours Rouen-Abancourt ou Le Havre-Abancourt se feraient sans changement de machines et sans complications de circulation qui en résultent si c'était un seul et même réseau qui avait la charge d'exploiter ces lignes. Il semble logique d'en décider ainsi en prescrivant que des dortoirs soient aménagés pour les agents des deux réseaux aux points de destination où ils peuvent être appelés. Je sollicite en résumé que soit prescrite la banalisation des machines et des conducteurs Nord et État, avec repos à la gare de destination<sup>36</sup>.

Les compagnies de chemin de fer ne montraient pas un grand enthousiasme à cette idée de banalisation. Elles craignaient que la situation ainsi créée nuise au bon entretien des machines car elles savaient bien que les couples mécaniciens-chauffeurs plaçaient leur professionnalisme à apporter le plus grand soin aux locomotives qui leur étaient affectées. Les grandes batailles de la fin de la guerre ne rendaient plus la question d'actualité, l'affaire en resta là.

Il demeure que le limogeage de Sartiaux n'entraîna nullement une diminution des accidents sur le Nord, bien au contraire, par suite du relâchement dans l'observation des consignes d'un personnel recruté de fatigue, ou encore à cause de l'incompétence des services, sans oublier les personnels d'autres réseaux engagés parfois sur le Nord sans être familiarisés à ses règles particulières et à ses modes d'exploitation, ainsi qu'au respect passif et absolu de signaux différents et non unifiés<sup>37</sup>.

---

36- Note 5058 du 10 février 1917, Sous-commission régulatrice de Rouen à DCF, SHD, 16N2831.

37- Voir SHD, 16N2863.

Un siècle après le commencement de la Première Guerre mondiale, le voyageur qui se rend à Rouen peut observer les bifurcations complexes autour de l'agglomération. Si, pour passer de la Rive gauche sur la rive droite en direction de Sotteville, la grande ligne Paris Le Havre est franchie désormais par deux passages inférieurs en saut-de-mouton, les autres bifurcations aux faibles rayons de courbure de Grammont et Eauplet subsistent. Sitôt franchi le grand viaduc d'Eauplet et le tunnel Sainte-Catherine, se dévoile le grand triangle de raccordement à niveau de Darnétal. La réalisation de sauts-de-mouton eut exigé des travaux gigantesques peu concevables dans un espace aussi exigü.

À présent que le trafic sur la ligne de Rouen à Amiens est relativement modeste, l'historien peut imaginer ce que furent la densité du trafic et l'encombrement des installations ferroviaires engendrés par la chaîne des convois militaires se succédant en lignes de file pour transporter l'armée britannique de Sotteville ou Quevilly jusqu'à Serqueux et Romescamps.

Militaires et cheminots, commissaires et régulateurs accomplirent des exploits remarquables pour alimenter les fronts d'une immense bataille. Ils contribuèrent ainsi à la victoire tout autant que les stratèges du 3<sup>e</sup> Bureau.

## En guise de conclusion

Le 8 juin 1917, quelques jours après sa prise de commandement, le général Pétain succédant à Nivelle prit une décision d'importance. L'Ordre général 88 réglait l'organisation de la Direction de l'Arrière et de la Direction des Transports militaires. Au GQG, un aide-major général, le colonel Payot, coordonnait l'action de ces deux directions. Un chef d'état-major le secondait, et deux sous-chefs d'état-major étaient chargés de chacune des deux directions.

En fait, cette nouvelle organisation résultait de la remise en ordre des pouvoirs et des compétences, c'est-à-dire d'une reprise en main des transports militaires par le Gouvernement au moyen d'une série de décrets dont Nivelle et Pétain contestèrent la légalité, puisque selon ce dernier « le chemin de fer était un instrument de combat indispensable entre les mains du général en chef », comme ce fut le cas sous le commandement de Joffre. Quoi qu'il en soit, le pouvoir passa progressivement sous l'autorité de Claveille devenu en quelque sorte « Le grand maître des Transports », selon le mot de Peschaud<sup>38</sup>. L'ancien Directeur de l'État fut élevé au rang de ministre des Travaux publics et des Transports sous Clemenceau. Le général en chef dut adapter son organisation à celle du ministère qui compta deux directions : la Direction des

---

38- Voir Marcel PESCHAUD, *La Guerre et les transports. Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer pendant la guerre*, Paris, PUF, 1926.

Transports de la zone intérieure (DTMI), et Direction des Transports militaires de la zone des Armées (DTMA), dont il conservait cependant la nomination des membres ainsi que la désignation des officiers du 4<sup>e</sup> Bureau.

L'Ordre général 88 peut apparaître quelque peu en retrait par rapport aux grandes restructurations d'ordre ministériel. Il présente toutefois un intérêt particulier : on ne parle plus spécifiquement des « chemins de fer », mais d'une manière plus générale des « Transports ».

Tirant les enseignements de la bataille de Verdun, alimentée avec succès grâce à une noria de camions automobiles lancés sur la *Voie sacrée*, Pétain axa sa stratégie sur le transport automobile, quand bien même le réseau ferroviaire conservait toute son importance<sup>39</sup>.

En mars 1918 débutaient les grandes offensives de Ludendorff<sup>40</sup> contre les Britanniques, dont la V<sup>e</sup> Armée, enfoncée, dut reculer en profondeur. Le risque d'une rupture du front allié reparut ; l'ennemi était aux portes d'Amiens, avec la bifurcation de Saint-Roch en direction de Rouen et d'Abbeville sous le feu de ses canons. Coordonnateur et bientôt généralissime interallié, Foch, comme Pétain, adopta une tactique de transports mixtes pour acheminer les renforts jusqu'aux points névralgiques du front. Au niveau stratégique le chemin de fer transporte les poilus, les Tommies et les Sammies, par corps d'armée entiers, avec leur énorme logistique. Comme en 1914, les grandes rocadés – y compris par des lignes à voie unique pour le retour des wagons vides – sont remises en service et étendues jusque sur la Loire. Dans cette reprise de la guerre de mouvement, le trafic ferroviaire atteint son maximum (voir annexe 9). Mais, dans le même temps, sur le plan tactique, pour combler les brèches dans les Flandres, en Picardie, en Champagne, sur la Marne, tout en organisant la riposte, le haut commandement fait appel au transport automobile à l'échelon divisionnaire. En ce sens, il met en œuvre l'adage suivant lequel « quand la tactique triomphe, la stratégie se soumet ». À l'été 1918, la souplesse commande la manœuvre et la primauté est au moteur : le camion automobile et le char d'assaut. Comme le souligne François Caron,

à partir du mois d'août, le recours au transport terrestre devient la règle, en raison tout à la fois de l'état des lignes détruites par l'ennemi lors de son repli général et de la plus grande souplesse de l'automobile. Elle s'accroît encore à partir de septembre. Entre le 27 août et le 11 novembre, les

39- Dans cette étude nous n'évoquons pas le transport de divisions anglaises et françaises vers l'Italie par le PLM à l'automne 1917.

40- Il était alors Premier quartier maître général allemand, le « Napoléon-machine » suivant l'expression de Liddell Hart.

chemins de fer ont transporté 70 divisions françaises et alliées et le service automobile 108<sup>41</sup>.

De cette guerre menée à l'échelle industrielle, face à des réseaux ferroviaires éprouvés, comme l'Est, ou exsangues, comme le Nord, désormais plongés dans un déficit abyssal et irréversible, les transporteurs routiers surent tirer les leçons et faire leur profit d'une expérience tragique pour la relance du trafic commercial. Place au camion et à l'autocar. Mais ceci relève d'autres fragments de l'histoire de la Grande Guerre et de ses lendemains.

## Sources et bibliographie

### Archives

*Service Historique de la Défense*

Lois et décrets relatifs aux transports stratégiques : Série X<sup>1</sup>.

Collection Campet de Saujon : Serie X<sup>2</sup>.

Série N (III<sup>e</sup> République) : Presse, censure, journaux du front.

Sous-série 1N (Conseil supérieur de la guerre, 1872-1939), 1N1 à 1N17 (1872-1920) ; sous-série 16N (Grand Quartier Général, 1914-1920), 16N20, 16N2831, 16N2832, 16N2834, 16N2845, 16N2846, 16N2863.

*Centre des Archives historiques de la SNCF (CAH SNCF)*

Versement 0216 LM 0008 (concernant la concession au Nord de la ligne 21 de Rouen à Amiens).

*Division des archives de l'Assemblée nationale*

Recueil des lois Duvergier (lois, décrets, arrêtés, règlements) concernant les concessions de réseaux (1852 à 1918).

*J.O. et B.O. de la République Française.*

### Sources imprimées

*Les Armées françaises dans la Grande Guerre (AFGG)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1922-1937, t. 1, vol. 1 (1922).

*Archives de la Grande Guerre*, Paris, Chiron éditeur, 1919-1924, vol. 7 (1921).

*Bulletins des Armées de la République, réservé à la zone des armées*, Paris, s.n., 1914-1917.

---

41- François CARON, *Histoire des chemins de fer...*, *op. cit.*, p. 571.

- Andriot lieutenant-colonel, « La concentration de l'armée anglaise sur les chemins de fer français en août 1914 », *Revue générale des chemins de fer*, vol. 40, n° 3 (septembre 1921), p. 168-185.
- Grandvallet Antonin, *Les Chemins de fer français au point de vue de la guerre*, Paris, Baudoin, 1889.
- Lanoir Paul, *La Question des chemins de fer. Les chemins de fer et la mobilisation*, Paris, Lavauzelle, 1895.
- Le Hénaff lieutenant-colonel, « La préparation et l'exécution d'un plan de transport de concentration (août-octobre 1914) », *Revue militaire française*, vol. 4, n° 10 (1922), p. 62-84.
- Le Hénaff général, « Que peut-on attendre des chemins de fer dans une guerre future ? », *Revue militaire française*, vol. 6, n° 16 (1922), p. 371-387.
- , *Le Rôle militaire des chemins de fer*, préf. général Ragueneau, Nancy-Paris-Strasbourg, Berger-Levrault, 1923.
- , Bornecque capitaine, *Les Chemins de fer français et la guerre*, préf. général Gassouin, Paris-Nancy, Librairie Chapelot, 1922 (dépôt légal 1925).
- Peschaud Marcel, *La Guerre et les transports. Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer pendant la guerre*, Paris, PUF, 1926.

### Bibliographie

- Caron François, *Histoire des chemins de fer en France*, tome deuxième, 1883-1937, Paris, Fayard, 2005.
- Lepage Pierre, « La longue marche de l'électrification des chemins de fer du nord et de l'est de la France », in « Électricité, armement, défense », *Bulletin de l'AHEF*, n° 23 (juin 1994), p. 19-34.
- , « De la mobilisation à la concentration. Le plan de transport français en août 1914 », in « Armées et chemins de fer en France », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15 (automne 1996), p. 73-87.
- , « Du plan stratégique au plan de transport. Deux succès de logistique pour deux stratégies en échec (août 1914-septembre 1939) », in « Pour une histoire européenne des chemins de fer, de l'intermodalité à la grande vitesse », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 42-43 (2010), p. 109-133.
- Peyret Henry, *Histoire des chemins de fer en France et dans le monde*, Paris, Société d'éditions françaises et internationales, 1949.



## ANNEXES

### **Annexe 1 - Synthèse des forces en présence à l'ouest de la Meuse en août 1914**

Source : *Les Armées françaises dans la Grande Guerre (AFGG)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1922-1937, t. 1, vol. 1 (1922).

Les trois armées allemandes renforcées par leurs corps de réserve disposaient d'une large supériorité numérique, face aux Alliés opérant sous trois commandements indépendants, ce qui peut expliquer la défaite de Charleroi et la retraite initiale.

### **Annexe 2**

#### **Emplacement des gares régulatrices au cours des opérations de 1914**

Source : Le Hénaff-Bornecque, *Les Chemins de fer français et la guerre*, préf. général Gassouin, Paris-Nancy, Librairie Chapelot, 1922 (dépôt légal 1925).

Annexe 2 (suite)

**Remise en service des principaux viaducs détruits après la bataille de la Marne**

Source : Le Hénaff-Bornecque, *Les Chemins de fer français et la guerre*, préf. général Gassouin, Paris-Nancy, Librairie Chapelot, 1922 (dépôt légal 1925).

**Annexe 3 - Les transports ferroviaires dans la manœuvre dite de « la course à la mer », septembre-octobre 1914**

Source : Le Hénaff-Bornecque, *Les Chemins de fer français et la guerre*, préf. général Gassouin, Paris-Nancy, Librairie Chapelot, 1922 (dépôt légal 1925).

**Annexe 4 - Étendue des fronts tenus par les armées alliées en France (en km)**

Source : *Les Archives de la Grande Guerre*, Paris, Chiron éditeur, 1919-1924, vol. 7 (1921).

## **Annexe 5**

Source : *Les Archives de la Grande Guerre*, Paris, Chiron éditeur, 1919-1924, vol. 7 (1921).

## **Annexe 6 - Parcours effectués sur la Grande Ceinture par les trains des autres compagnies. Commerciaux et militaires (en km)**

Source : SHD 16 N 2834.

### **Annexe 7 - Les expéditions PV par voie ferrée et zones portuaires depuis Rouen (en tonnes)**

Les situations comparées des six premiers mois de 1916 par rapport aux six premiers mois de 1915 sont encore meilleurs et se traduisent par un accroissement de 75 % pour l'État et de 240 % pour le Nord. Les arrivages par voie ferrée vers les ports sont très faibles ; par contre les expéditions sont considérables. Ce tableau donne la variation de ces expéditions depuis les ports entre 1915 et 1916, en tonnes :

Malgré les énormes besoins militaires, les expéditions commerciales sont toutes supérieures à celles de 1913, ce qui met en évidence un développement continu du commerce. Si l'on considère que les chiffres précédents ne comprennent ni les transports de troupes, ni les trains de voyageurs du service commercial, on comprend l'importance de l'effort accompli pour résoudre les difficultés d'exploitation des deux réseaux. (cf : Rapport du Commandant Imbs de la Sous-Commission militaire de Rouen auprès de l'Assemblée départementale de la Seine-Inférieure, juillet 1916, SHD 16N2834).

### **Annexe 8 - Circulation des wagons PV en vue de l'offensive franco-britannique sur la Somme**

Source : Rapport du Commandant Imbs à la Sous-Commission militaire de Rouen auprès de l'Assemblée départementale de Seine-Inférieure, juillet 1916, SHD 16N 2834.

## **Annexe 9 - Synthèse générale**

Source : Le Hénaff-Bornecque, *Les Chemins de fer français et la guerre*, préf. général Gassouin, Paris-Nancy, Librairie Chapelot, 1922 (dépôt légal 1925).

Ce tableau met en évidence la diminution de la part du chemin de fer dans les opérations militaires de 1918 au profit du transport automobile.

## **Annexe 10 - Principaux textes législatifs, réglementaires et d'application applicables à cette période**

Loi du 3 juillet 1877 plaçant les chemins de fer sous la tutelle du ministère de la Guerre en cas de guerre.

Loi du 28 décembre 1888 portant réquisition des chemins de fer en temps de guerre.

Décret du 2 décembre 1913 portant règlement sur le service des armées en campagne (en particulier les articles et l'annexe 18 relatifs aux chemins de fer)

Décret du 8 décembre 1913 portant sur les transports stratégiques par chemins de fer.

Arrêté ministériel du 2 août 1914 portant affectation de l'ensemble des réseaux de chemins de fer aux besoins militaires.

Instruction 3 W du 31 mai 1912 (secret) réglant le transport des troupes anglaises sur les réseaux Nord et État.

Arrêté ministériel du 2 août 1914 délimitant la zone des armées ainsi que les réseaux de télécommunications placés sous l'autorité du général commandant en chef et suspendant les services commerciaux.

Décret du 1<sup>er</sup> août 1914 portant mobilisation des armées de terre et de mer.

Décret du 5 août 1914 déclarant l'état de siège sur l'ensemble des départements métropolitains et de l'Algérie.

Instruction générale du 9 septembre 1914 du général Commandant en chef sur le transport et le ravitaillement des troupes W.

Instruction for DAD RTS and RTO'S 14 october 1914 : "Procedure to be followed when arranging for transport by rail". HQIGC. (Signée HFE Freeland major RE, ADRT traffic).

**Annexe 11 - Exemple de transport d'une division indienne (7<sup>e</sup> Lahore). De Marseille à Amiens en octobre 1914. Regroupement des unités aux Aubrais**

Annexe 11 (suite)

Source: SHD 16 N 3845

Annexe 11 (suite et fin)

Source: SHD 16 N 3845



