

LA REMISE EN ÉTAT DE NOS VOIES FERRÉES

La situation du réseau des Chemins de fer français après la Libération de 1944 était infiniment plus grave qu'après les événements de 1940.

Tout d'abord, une grande partie du territoire, en 1940, était restée indemne. Les bombardements allemands n'avaient été ni très nombreux, ni très violents. En outre, la plupart des destructions d'ouvrages avaient été exécutées par le Génie militaire français, qui s'était efforcé de les rendre inutilisables sans les détruire entièrement.

En 1944, au contraire, les attaques de l'aviation alliée préparant ou accompagnant la bataille de France, se sont étendues à tout le territoire; elles ont duré très longtemps et elles ont été extraordinairement intenses sur tous les points vitaux de notre réseau de voies ferrées: gares, ponts, triages, dépôts, bifurcations, ateliers. Il s'agissait de paralyser les communications de l'ennemi. La besogne fut bien faite. De leur côté, les Allemands en retraite ont multiplié les destructions; ils ont été jusqu'à faire sauter les postes d'aiguillage et à placer des pétards sur toutes les aiguilles; ils ont, en outre, détruit la plupart des locomotives qu'ils ne pouvaient emmener.

Inventaire des destructions.

La situation était sans précédent. Au 25 juin 1940, les destructions se résumaient ainsi: 130 km de voies seulement, 542 ouvrages d'art et 43 postes de signalisation ou d'aiguillage étaient hors de service. Au lendemain de la Libération, 3 000 km de voies, 2 000 ouvrages d'art et 500 postes de signalisation ou d'aiguillage avaient été détruits totalement ou en partie; 8 450 appareils de voie étaient détruits ou avariés.

Sur les 19 plus grands triages du pays, indispensables à la circulation des wagons de marchandises, 15 étaient anéantis. Sur 50 dépôts de machines, 29 étaient détruits ou gravement endommagés; il en était de même pour 24 dépôts de première classe sur 42 et pour 18 dépôts de deuxième classe sur 39. La situation était particulièrement grave dans le Nord, région minière et industrielle, où 20 dépôts sur 28 avaient été détruits.

Locomotives et ateliers.

En ce qui concerne le matériel roulant, après les prélèvements massifs effectués par les Allemands, nous avons pu conserver jusqu'en juillet 1944 11 500 locomotives à vapeur sur 16 000 que nous possédions en 1940. A la fin de septembre, nous en avions retrouvé 6 200, sur lesquelles 2 780 seulement étaient utilisables dans les 15 jours.

On peut dire que la quasi-totalité des machines exigeaient des réparations importantes, que rendait presque impossibles le manque de matières premières et de pièces de rechange.

La destruction de quatre des plus grands ateliers de réparation de machines et de 15 ateliers de réparation de voitures et wagons rendait par ailleurs singulièrement difficile la reconstruction du parc de matériel roulant. Le total des bâtiments

de la S. N. C. F. détruits représentait une surface couverte de 1 300 000 m².

Ponts et viaducs provisoires.

En présence de cette situation, il fut tout d'abord nécessaire d'établir un inventaire détaillé des destructions et des possibilités de circulation, en vue de faire face aux besoins immédiats du pays, de rétablir les relations essentielles et de mettre au point des « itinéraires détournés ». Ce fut la période héroïque, où les voyageurs de Paris à Toulouse faisaient 3 km à pied, à Orléans, leurs valises à la main, pour changer de train d'une rive à l'autre de la Loire! Simultanément, la S. N. C. F. devait assurer de très importants transports militaires, qui, eux, ne souffraient pas d'attendre.

Le dégagement des gares et nœuds de communication sinistrés, ainsi que la reconstruction des ouvrages d'art, furent ensuite entrepris avec des moyens souvent précaires.

Mais avec une énergie admirable, ingénieurs et ouvriers de la S. N. C. F. ont déployé, au cours du dur hiver 1944-1945, une infatigable activité; au prix d'un dur travail de jour et de nuit, malgré la pluie, la neige et le froid, ils ont réussi à rétablir les communications essentielles dans un temps record. Au 30 septembre 1944, on comptait 2 572 ouvrages de passage inférieur détruits ou avariés. Le 31 décembre, 1 550 étaient rétablis, dont 73 à titre définitif. Sur 368 ouvrages de passage supérieur, on en comptait 368 détruits ou avariés. Le 31 décembre, 201 étaient rétablis dont 16 à titre définitif. Enfin 26 tunnels sur 35 étaient réparés.

En règle générale, les ouvrages provisoires ont été établis, tantôt au droit de l'ouvrage ancien — viaduc de Maintenon, pont d'Orléans — tantôt à côté — pont d'Argenteuil. Exceptionnellement, une partie notable de l'ouvrage provisoire a pu être incorporée dans l'ouvrage définitif; c'est le cas de la semelle de pont en béton armé du viaduc de Chalons. Certains ouvrages métalliques, comme le pont d'Angers, sur la Maine, ont pu être « relevés ».

Quelques exemples.

Chaque ouvrage a son histoire et a donné lieu à une sévère bataille. Ne pouvant entrer dans les détails, nous citerons à titre d'exemples le pont d'Orléans, qui présentait une brèche continue de 280 m, correspondant à 10 arches détruites, et le viaduc de Maintenon, bombardé six fois, dont 15 piles et 22 arches sur 32 avaient été détruites.

Les travaux du viaduc de Maintenon furent particulièrement pénibles, dans un paysage lunaire, criblé de trous de bombes de 8 m de profondeur et semé de bombes non éclatées. Après avoir amené à pied d'œuvre des trains spécialement aménagés en campement pour les ouvriers, il fallut déblayer la vallée marécageuse, sous des torrents d'une pluie ininterrompue, sonder le sol, construire dans le fond même de la vallée d'énormes semelles de ciment, sur lesquelles on dressa les formidables

Fig. 1. — Pont de Verberie (« Pont du charbon ») abattu en rivière (photographie prise en octobre 1944). — Les poutres inférieures, travaillant en traction, ont été coupées par les explosifs; les poutres supérieures, comprimées, se sont écrasées avec « flambement » (Photo Noël Le Boyen).
Fig. 2. — Pont provisoire de Verberie: vue prise au cours des essais de résistance, le 25 novembre 1944. — La partie « bois » a été construite par le Génie français, la partie métallique étant confiée à une entreprise privée (Photo Noël Le Boyen).

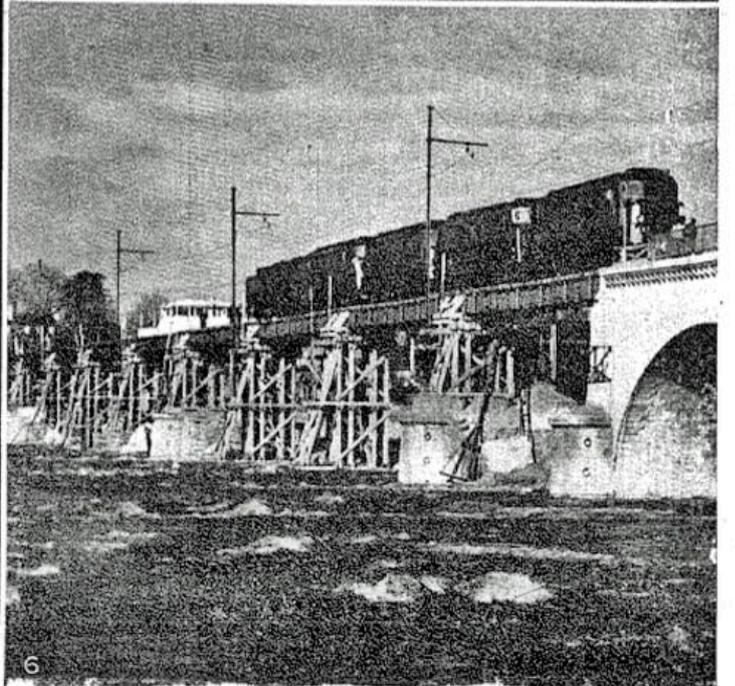
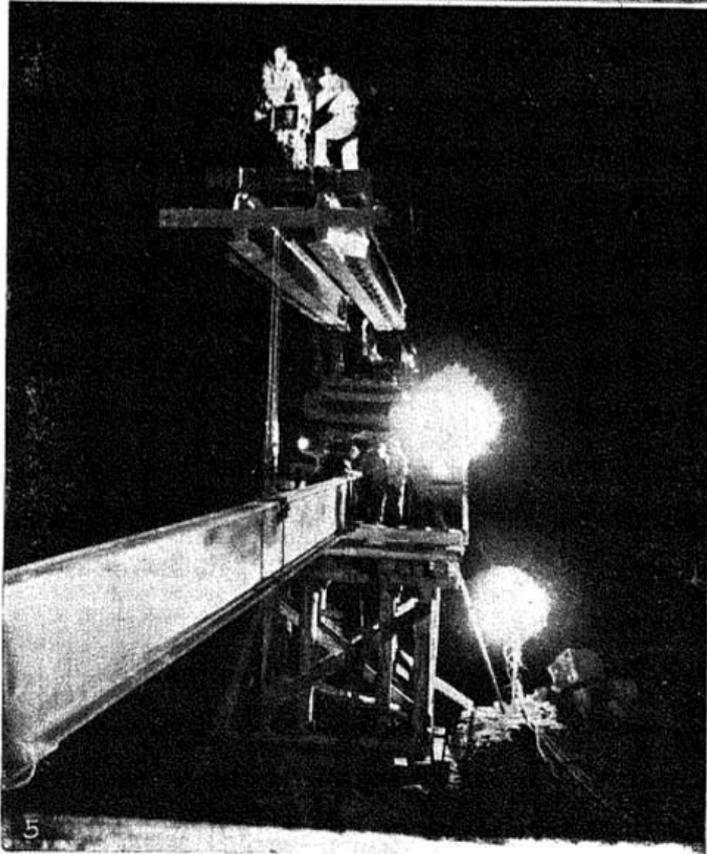
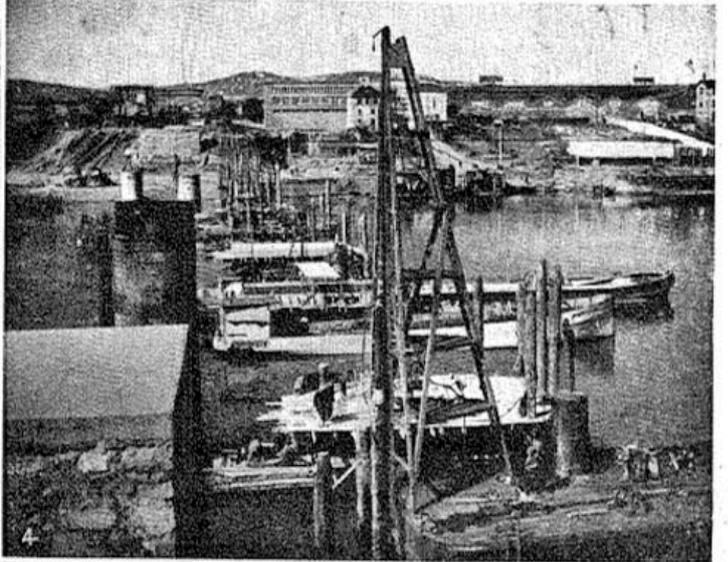
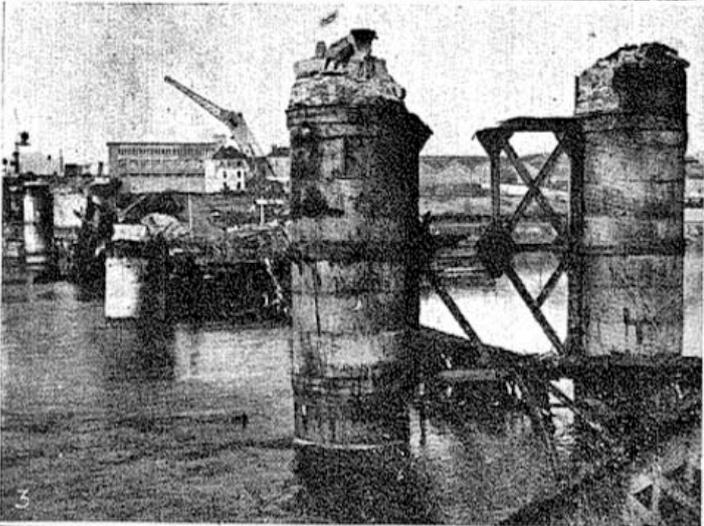
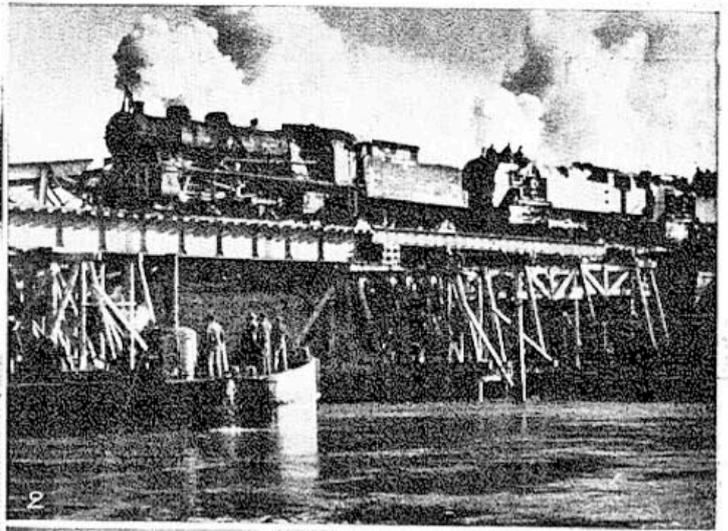


Fig. 3. — Destruction totale : le pont d'Argenteuil (Photographie prise le 6 novembre 1944). — Seules restent debout une partie des piles (Photo Noël LE BOYER).
 Fig. 4. — Battage de pieux en Seine pour le pont provisoire d'Argenteuil. — Les têtes des pieux sont enrobées dans une semelle en béton (Photo Noël LE BOYER).
 Fig. 5. — Travaux de nuit au pont d'Orléans. — Lancement de la dernière travée de poutres, dans la nuit du 17 novembre 1944. Pour accélérer les travaux, les poutres étaient lancées la nuit, la pose et l'équipement de la voie se faisant le jour suivant (Photo Noël LE BOYER).
 Fig. 6. — Essais du pont d'Orléans, après rétablissement provisoire de l'ouvrage. Quatre locomotives électriques attelées à une locomotive à vapeur, franchissent le pont le 19 novembre 1944. — On a tiré parti au maximum du reste des anciennes piles démolies (Photo Noël LE BOYER)

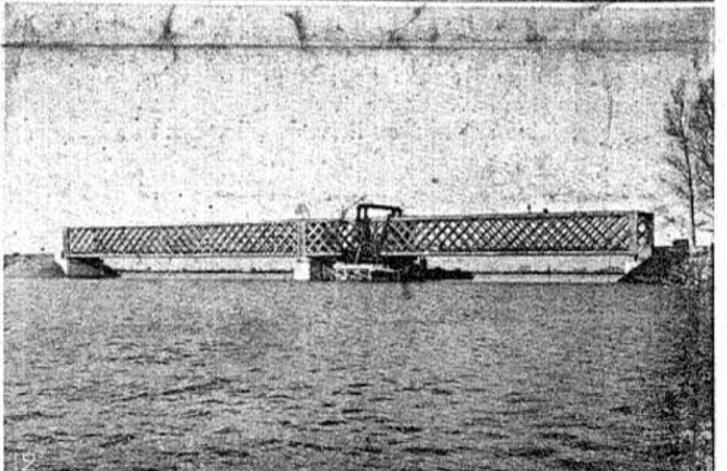
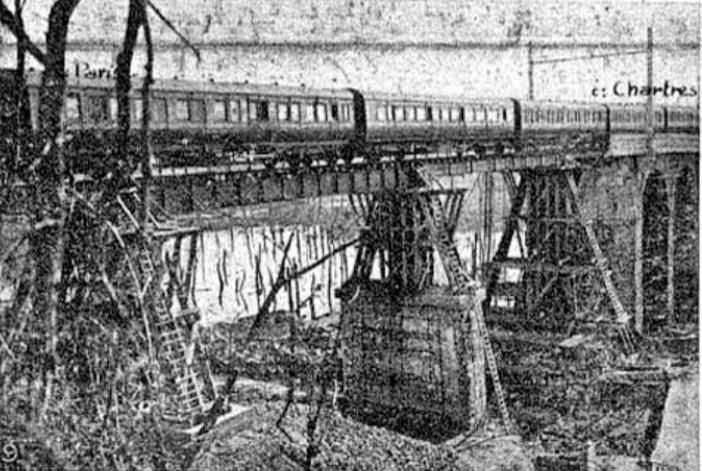
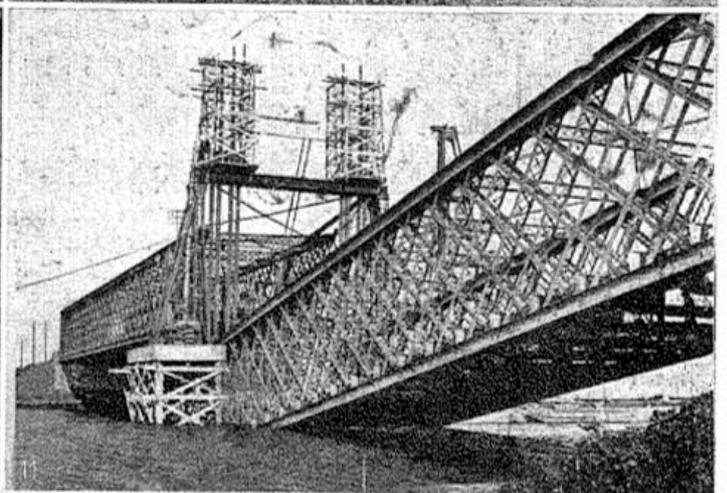
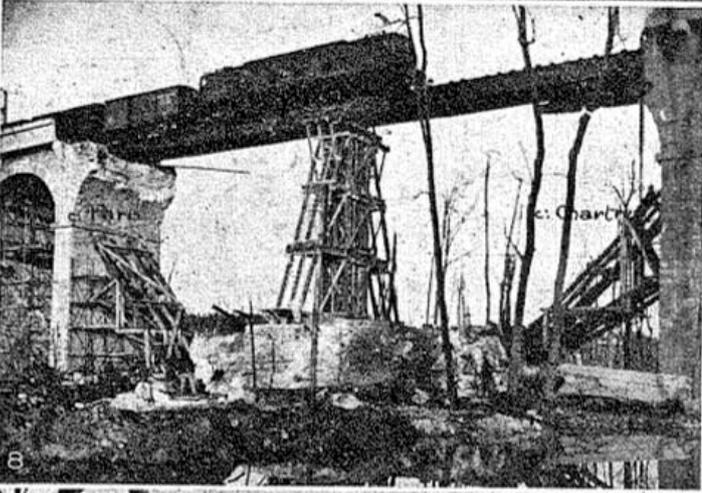
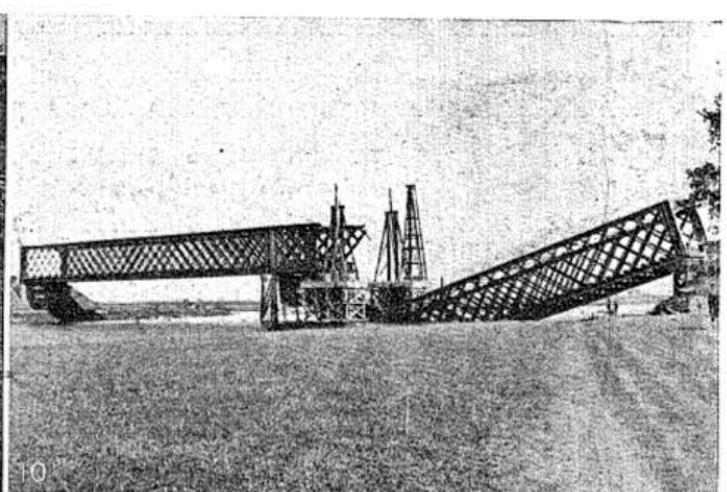
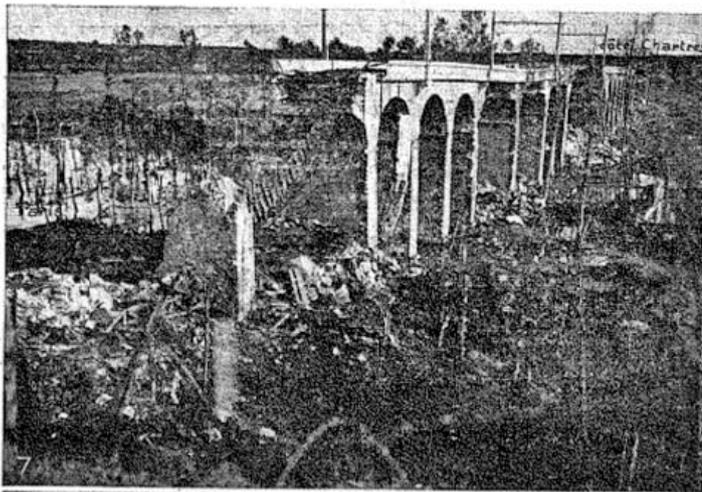


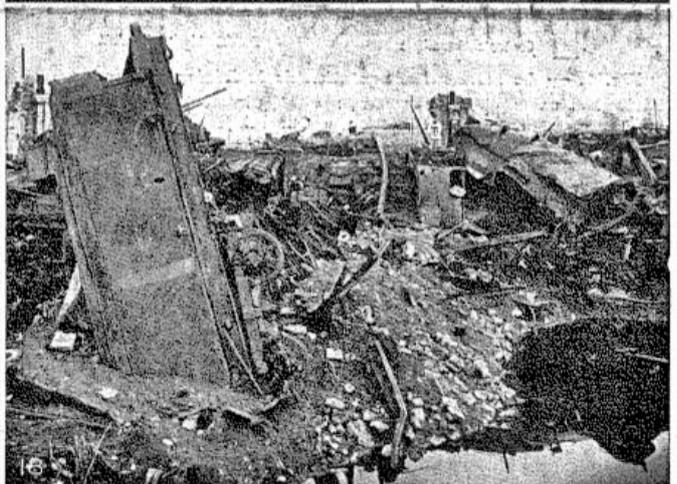
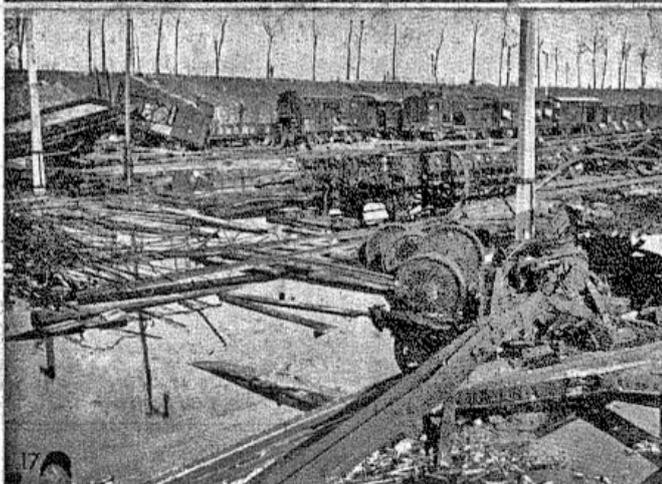
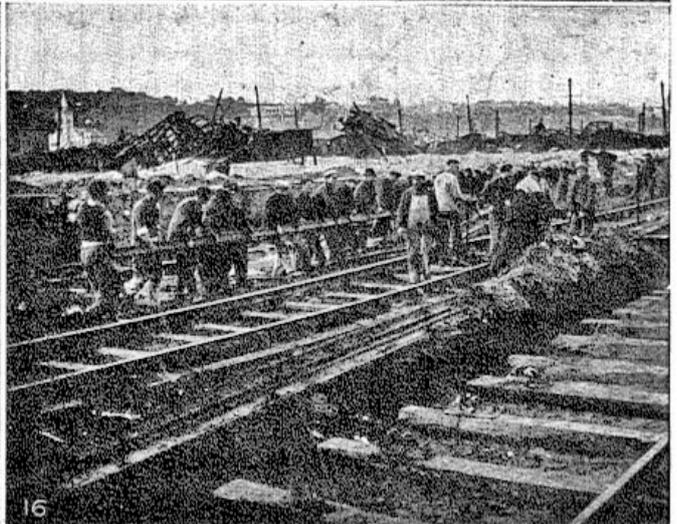
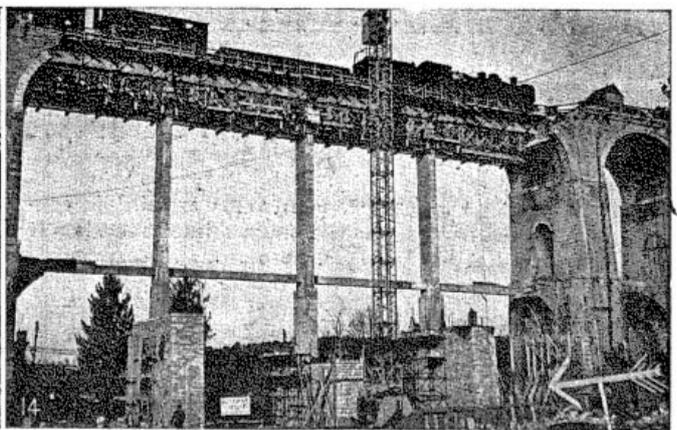
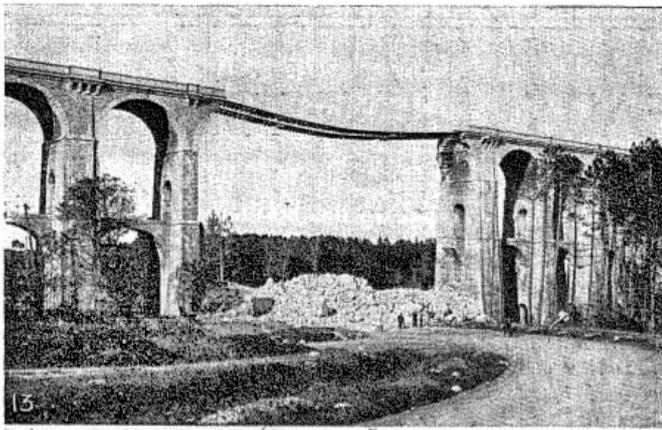
Fig. 7. — État du viaduc de Maintenon après six bombardements : 22 arches détruites sur 32, 15 piles détruites. — Ouverture de chaque arche 10 m, hauteur 20 m ; longueur totale 320 m (Photo S. N. C. F.).
 Fig. 8. — Deux des 13 tabliers métalliques constituant le viaduc provisoire de Maintenon. — Chaque tablier franchit une portée de 20 m ; les piles fissurées sont renforcées par des palées obliques (Photo S. N. C. F.).
 Fig. 9. — Passage du train d'essais sur le viaduc provisoire de Maintenon (côté Chartres à droite). — Les tabliers métalliques reposent sur des palées et sur d'anciennes piles que l'on a corsetées de béton (Photo S. N. C. F.).
 Fig. 10. — Pont du chemin de fer, à Angers. — Une des travées, coupée au voisinage de la pile, est tombée en rivière (Photo J. EVERS).
 Fig. 11. — Relèvement du pont d'Angers. — Les pylônes, architecturés en portique, vont soutenir la travée au fur et à mesure de son soulèvement (Photo J. EVERS).
 Fig. 12. — Relèvement du pont d'Angers. — La travée affaissée a été soulevée à hauteur convenable et appuyée sur un jeu de poutres reposant sur les palées des pylônes du portique. Les deux tronçons seront raccordés par soudure (15 novembre 1944) (Photo J. EVERS).

palées de bois hautes de 22 m. Les anciennes piles, lézardées par les explosions et par la chute des parties adjacentes, furent renforcées par des corsets de béton. Le tablier provisoire fut ensuite mis en place au moyen de grues, sous la forme de 13 travées métalliques longues de 20 m.

La réfection provisoire du viaduc de Maintenon a exigé

750 m³ de bois d'œuvre, 180 t de ciment, 3 000 m³ de déblaiements et 500 t de tabliers métalliques. L'effectif de chantier n'est pas descendu au-dessous de 400 hommes.

Les photographies que nous reproduisons ci-contre sont plus éloquents que de longues descriptions. Elles mettent clairement en évidence l'immensité de la tâche que nos cheminots



- Fig. 13.** — Écroulement de la partie centrale du viaduc de Chaumont, coupant la route nationale n° 65. — Trois piles et quatre arches détruites, formant une brèche de 45 m (Photo S. N. C. F.).
- Fig. 14.** — Ouvrage provisoire du viaduc de Chaumont. — Il comporte une estacade en béton armé, portée par trois colonnes intermédiaires, et destinée à être enrobée dans l'ouvrage définitif (27 février 1945) (Photo S. N. C. F.).
- Fig. 15.** — Ceci fut un grand triage... — Devant cet océan de ruines, où gisent peut-être des bombes non éclatées, on juge de l'ampleur des travaux de déblaiement et de remise en état (Juvisy, 19 octobre 1944) (Photo Noël LE BOYER).
- Fig. 16.** — Travaux de déblaiement du triage de Juvisy. — A l'arrière, les ferrailles encore sur place. A mesure que l'on pose de nouvelles voies, le déblaiement s'accélère (Photo Noël LE BOYER).
- Fig. 17.** — Le triage de Vaires (février 1945). — Voie et matériel sont également détruits (Photo S. N. C. F.).
- Fig. 18.** — Un exemple de destruction totale : le dépôt de Chalindrey après le bombardement du 13 juillet 1944. — Un trou de bombe au milieu des tenders (Photo S. N. C. F.).

ont su mener à bien, en quelques mois. Aujourd'hui, la circulation est rétablie sur l'ensemble du réseau français. Sans doute il reste encore beaucoup à faire : la reconstruction définitive des grands ouvrages, des ateliers et des triages détruits, le

rééquipement en matériel demanderont encore de longs mois. Mais l'essentiel a été fait avec une rapidité inespérée qui fait le plus grand honneur à tous les artisans de la résurrection de notre réseau.