

Le 1er Août 1914 à 16 heures était affiché dans toute la France le télégramme suivant :

"Ordre de Mobilisation Générale"
 " Le 1er jour de la Mobilisation est le Dimanche 2 Août"

A cette heure s'ouvrait pour les Services des Chemins de Fer réquisitionnés par l'Etat et placés sous la Direction de l'Autorité Militaire, une ère de difficultés effroyables. L'abnégation absolue et le travail acharné ~~absolu~~ du personnel, à tous les échelons de la hiérarchie permirent seuls de les surmonter et d'assurer la parfaite exécution d'un service dont le bon fonctionnement était un des facteurs principaux de la Victoire.

de lignes
 Au 1er Janvier 1914 le Réseau Ferré français comprenait 40.783 km ~~de lignes exploitées. L'effectif du personnel~~ L'exploitation en était assurée par 357.000 agents, dont l'effectif allait être réduit de 10 % par la ~~mobilisation~~. Le nombre des locomotives du parc était de 14.047 et celui des wagons de 373.000.

C'est avec ces ressources qu'une organisation toute nouvelle, qui n'avait pu se livrer à aucune expérience d'ensemble préalable, va avoir à assumer la charge immédiate des transports de couverture, de mobilisation et de concentration.

Le 31 Juillet, les Allemands ayant occupé les voies ferrées et les lignes télégraphiques au voisinage immédiat de la frontière, le Gouvernement Français prescrit la mise en oeuvre du programme de couverture. Ces transports, effectués sans que le trafic commercial des Réseaux, particulièrement intense à ce moment, soit suspendu, n'exigèrent pas moins de 385 trains en charge, rien que sur les Réseaux du Nord et de l'Est.

Le 2 Août la Mobilisation proprement dite commence. C'est par milliers ~~par jour~~ que se chiffrent les trains qui sillonnent le Réseau ferré français. Les mobilisés qui doivent rejoindre leur dépôt affluant, un si grand nombre devant le jour de leur appel que certains des trains prévus durent être dédoublés jusqu'à onze fois pour les ~~enlever~~.

Cependant dès le 5 Août il faut effectuer la concentration, grou

118

Ce sont près de 3.000 trains comprenant 147.000 wagons qu'il faut mettre en marche. La Grande Bretagne s'est rangée à nos côtés. Le 9 Août les premiers éléments du Corps expéditionnaire Britannique débarquent en France. 345 trains sur le Réseau du Nord, un chiffre presque égal sur le Réseau de l'Etat sont employés à l'exécution de sa concentration.

L'intensité des transports de cette période fut telle, que certaines gares régulatrices durent orienter jusqu'à 200 trains par jour, soit en moyenne aiguiller ces trains de 8 en 8 minutes.

Il faut ravitailler les troupes en vivres et en munitions, acheminer les renforts, évacuer les blessés, effectuer le déplacement le long ~~de la ligne de bataille~~ de grandes unités appelées d'un point à un autre de la ligne de bataille.

A ces charges ~~inexplicables~~ les événements militaires du mois d'août en ajoutent de nouvelles. Le repli de nos Armées impose tant dans la zone des Armées que dans celle de l'Intérieur de nombreux transports d'évacuation; matériel roulant français et belge, stocks de matériel de tout genre et d'approvisionnements, fonds publics, archives, repli des dépôts de troupes et des établissements militaires, auxquels s'ajoute un formidable exode de la population civile provenant des pays envahis et de la Capitale dont l'ennemi s'approche. (Le 3 septembre

50000 personnes fuirent Paris par la seule gare du Grand Orsay) - Pour ne pas encombrer les lignes surchargées et compromettre les transports indispensables, il faut abandonner à l'ennemi 83 locomotives et 45 ^{no} wagons. De nombreux agents des chemins de Fer sont tués, un grand nombre tombent aux mains des allemands.

La première bataille de la Marne clot cette première période. Nous réoccupons une partie des réseaux envahis. Mais immédiatement commence la "Course à la Mer". Les allemands arrêtés de front cherchent à gagner la mer en débordant notre aile gauche. C'est un match de vitesse. A chaque tentative de leur part les français et les Britanniques ripostent par l'envoi et le débarquement de troupes nouvelles. La bataille de l'Yser termine la lutte. L'allemand vaincu est fixé devant Ypres. Du 1^{er} au 13 Novembre, le Réseau du Nord dut faire circuler sur la seule ligne Amiens Boulogne Calais 1.271 trains de troupes combattantes, non compris

le retour du matériel vide et sans parler des ravitaillements, munitions évacuations de blessés etc.

des Chemins de Fer : Mais nous n'avons ^{eu jusqu'ici} examiné jusqu'ici qu'une partie du problème ^{de la justice} les transports uniquement militaires, ^{qui donneraient il est vrai pendant cette période de la guerre -}

Le 2 Août 1914 ^{en effet} tous les transports commerciaux avaient été suspendus. Mais dès que les nécessités du trafic stratégique le permirent une atténuation des prohibitions, le mouvement commercial ^{recommença} reprit sur les chemins de fer. UN arrêté du 1er Novembre autorisait cette reprise en conservant un droit de priorité aux transports militaires.

Mais ces transports commerciaux dont certains sont d'un intérêt capital pour la vie du pays (semences, engrais etc..) on en peut les reprendre que d'une façon restreinte car les chemins de fer doivent faire face à des charges multiples que nous allons examiner ^{qui vont toujours croissant et} ~~tout d'abord~~ ^{chaque jour} ~~avec lesquelles nous nous~~ ^{ressources} ~~aborder~~ ^{plus précaires en personnel et en matériel dont} ~~puis en les comparant avec les~~ ^{disposait le Service des Chemins de Fer, nous pourrions mesurer quel} effort de tous les instants il lui a fallu pour mener à bien sa tâche jusqu'au bout.