Un patrimoine caché : l'héritage de la guerre des mines à Arras

Anthony Byledbal

Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/insitu/11466>

DOI: 10.4000/insitu.11466

ISSN: 1630-7305

Publisher

Ministère de la Culture

Electronic reference

Anthony Byledbal, « Un patrimoine caché : l'héritage de la guerre des mines à Arras », *In Situ* [Online], 25 | 2014, Online since 10 December 2014, connection on 25 June 2020. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/11466> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.11466>

This text was automatically generated on 25 June 2020.

In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Un patrimoine caché : l'héritage de la guerre des mines à Arras

Anthony Byledbal

- ¹ L'un des patrimoines les plus souvent oubliés de la Grande Guerre, et pour cause, est celui des galeries et autres ouvrages souterrains, vestiges des âpres combats qui ont eu lieu sous le *no man's land*. Le sous-sol du département du Pas-de-Calais représente plus de 100 000 hectares de terrain susceptibles d'abriter des sapes, ces tunnels d'approche creusés depuis les tranchées et qui permettaient d'atteindre un obstacle ennemi pour le détruire par la base. La zone de localisation de ces travaux souterrains s'étend le long des anciennes tranchées comme un ruban qui s'étire depuis Givenchy, près de La Bassée, au nord, jusqu'à Bapaume au sud, et qui englobe dans sa largeur les villes d'Arras, à l'extrémité occidentale, et de Marquion à l'extrémité orientale (**fig. 1**).

Figure 1

Zone du Pas-de-Calais susceptible de détenir des sapes de la Grande Guerre.

Phot. Byledbal, Anthony. © Archives départementales du Pas-de-Calais (10R 1/34).

- 2 En surface, le territoire est complètement dévasté, notamment dans la partie sud-est du Pas-de-Calais, où 152 887 hectares de terrain sont entièrement ravagés et 102 490 immeubles sont détruits ou gravement endommagés¹. Sur cette zone, le nombre d'habitants sinistrés s'élève à 526 699². Les marques infligées par les combats sont à faire disparaître dès la fin du conflit. Après quatre années d'intenses bombardements, le travail de reconstruction est immense. Pour le préparer, le comblement des ouvrages souterrains commence dès l'armistice sous l'impulsion des hommes du génie britannique, qui remblaient en priorité les tunnels situés sous les voies de communication et de chemin de fer³.

Priorité à la reconstruction

- 3 Bien que de nombreux soldats du génie d'outre-Manche quittent peu à peu la France, ils restent très actifs jusqu'à la fin de l'année 1919. Le relais est ensuite pris par le ministère des Régions libérées qui organise la reconstruction. Localement, les équipes techniques communales se chargent de boucher les souterrains, mais d'autres services sont sollicités :

Le comblement des sapes décelées sous les Routes Nationales doit être assuré par les Services des Ponts et Chaussées et la dépense imputée sur les fonds du Ministère des Travaux Publics. Le Service des RÉGIONS LIBÉRÉES poursuit le comblement ... sous les chaussées d'autres catégories⁴.

- 4 Tous les travaux des tunneliers britanniques, ces soldats spécialisés dans le combat sous terre et les travaux de creusement, sont peu à peu enfouis. Les accès qui montent

vers la surface, ainsi que les tranchées, sont remplis de gravats et de craie. Enfin, une couche de terre peu épaisse, à peine plus de trente centimètres, vient recouvrir les dernières traces des tunneliers.

- 5 Le comblement est un travail tout aussi titanesque que la création de cette vie souterraine provisoire. Il est dans la plupart des cas réalisé en toute hâte, sans scrupules à propos d'un quelconque intérêt patrimonial, pour permettre la reconstruction en surface. Les souterrains sont généralement laissés en l'état. Seuls les accès sont obstrués afin d'utiliser un volume de terre moins important pour le remblayage.
- 6 Le sentiment de précipitation est surtout corroboré par la multiplication des cas d'effondrement dans les villages à proximité de l'ancienne ligne de front à partir de 1920. Les archives du Pas-de-Calais recèlent une riche collection de correspondance au sujet des travaux de comblement de cette époque⁵. Particuliers et services publics donnent à recenser plusieurs milliers de travaux souterrains montrant de sérieux signes de faiblesse. Peu d'affaissements se produisent dans les villages de l'ancien front autour d'Arras. Les cas sont essentiellement localisés autour de Lens et de Béthune. La craie qui affleure presque en surface dans la partie orientale d'Arras, et dans laquelle les ouvrages des tunneliers ont été creusés, explique très certainement leur plus grande solidité.
- 7 Les ouvrages des tunneliers n'ont toutefois pas été construits pour durer. Ils utilisent des matériaux périssables, notamment le bois, pour soutenir le ciel de leurs constructions souterraines. Doucement, ces étais s'altèrent et finissent par pourrir. Les plafonds ne sont donc plus maintenus et menacent à tout instant de s'effondrer au sein de cavités non remblayées⁶. Le temps exerce inévitablement son action destructrice. En surface, personne ne semble être conscient de la présence de ces excavations, pas même au cœur de la capitale artésienne, Arras, où se trouve pourtant un vaste réseau d'une dizaine de kilomètres, véritable ville sous la ville.
- 8 Creusées dans un haut plateau de craie tendre, atteignant une profondeur de 50 mètres⁷, ce système souterrain s'est développé grâce à la présence de carrières d'extraction de dimensions variées, tantôt petites et sinueuses, tantôt vastes et hautes. Celles-ci sont les derniers vestiges de l'activité des carriers entre le XII^e et le XVIII^e siècle. En septembre 1916, la redécouverte de ces carrières abandonnées donne naissance à un plan ambitieux de la part de l'armée britannique pour rompre la ligne de front allemande au début du mois d'avril 1917, située deux kilomètres à peine au sud-est d'Arras. Le plan prévoit de profiter de l'avantage du sous-sol et de mener ainsi les troupes du centre de la ville jusqu'aux lignes allemandes en passant sous terre⁸. Les travaux sont confiés à deux compagnies de tunneliers : l'une britannique, la 184^e compagnie de tunneliers, et la seconde néo-zélandaise, la compagnie de tunneliers de Nouvelle-Zélande (**fig. 2**).

Figure 2

Illustration des troupes britanniques à l'intérieur du réseau souterrain de la ville d'Arras. À noter, le tunnelier poussant un wagonnet rempli de gravats à l'arrière-plan. Dessin de Roger Broders, 1936. Phot. Byledbal, Anthony. © Archives départementales du Pas-de-Calais (10R 1/19).

- 9 Réalisé entre novembre 1916 et avril 1917, le réseau s'étend sous les pavés des deux places du centre-ville, sous les quartiers de la gare, de Saint-Sauveur et de Ronville à l'est d'Arras, sous les routes de Cambrai et de Bapaume, et est même connecté avec les égouts de la ville. Il est alors utilisé pour y loger environ 11 500 soldats, ainsi que pour faciliter le transport de matériel vers le front grâce à l'aménagement d'une voie Decauville. Abandonné après la bataille de Pâques 1917, le système est en partie rouvert en mars 1918 lorsque les troupes allemandes reconquirent l'ensemble du terrain gagné par les Britanniques 11 mois plus tôt.
- 10 Ce vaste réseau souterrain laisse cependant un héritage bien précaire aux Arrageois, les habitants de la capitale artésienne. L'étendue du système souterrain rend impossible son comblement à la fin de la guerre (**fig. 3**).

Figure 3

Plan du système souterrain de la ville d'Arras à la fin de la Grande Guerre.

© Anthony Byledbal.

- 11 Dès 1919, la ville d'Arras se charge simplement de fermer plusieurs dizaines d'accès. Le réseau n'a pourtant plus la solidité d'avant-guerre. Hermétiquement fermées pendant plusieurs siècles, les carrières ont été préservées de la dégradation jusqu'à la Grande Guerre. Mais, à la sortie du conflit, le réseau tout entier présente des facteurs de risque, notamment à cause des courants d'air qui ont effrité les parois et les plafonds. Les tunneliers avaient déjà rencontré ce type de problème durant l'aménagement des carrières. Ils avaient alors remblayé et rehaussé les sols de quelques carrières, tout en renforçant par des étais en bois les parties de certains plafonds qui montraient des signes de faiblesse.
- 12 La ville d'Arras semble complètement démunie face à cet incroyable souterrain. Elle ne dresse aucun plan et ne mène aucune étude pour connaître avec certitude l'état des carrières, alors que la reconstruction de la ville commence déjà en surface. De nouveaux immeubles se dressent ainsi sur des fondations probablement instables. L'existence même des carrières est oubliée au fur et à mesure que les maisons renaissent⁹.
- 13 Le danger est toujours présent, invisible, enfoui dans le sous-sol. L'instabilité du terrain est tantôt dénoncée, entretenant de folles rumeurs d'effondrement des habitations, tantôt complètement oubliée. Il apparaît comme un problème sans solution. Cette fameuse question revient alors régulièrement au conseil municipal, entraînant de nombreuses discussions mais aucune action concrète.

Une gestion délicate

- 14 Aucune autorité publique ne semble prendre véritablement conscience de la dégradation rapide de cet important ensemble souterrain. Les premiers incidents n'arrivent qu'au début des années 1920. Le pignon d'une maison en construction s'effondre à Ronville en 1922¹⁰. Les services techniques de la Ville investissent les lieux et le sous-sol. Bien que la situation soit préoccupante, « on négligea généralement les conseils de prudence qui furent donnés en temps utiles¹¹. »
- 15 Deux ans plus tard, un camion roule sur la route d'Arras à Cambrai. Au croisement avec la rue du Temple, la chaussée s'écroule sous le poids de l'engin : « Ce fut une chance qu'on n'eut à déplorer aucun accident de personne, le camion resta accroché au bord du trou, alors qu'il s'en fallut de peu qu'il ne tombât au fond d'une carrière, à huit mètres de profondeur¹². » Le service des ponts et chaussées est dépêché sur place. L'équipe se charge de dresser le plan des galeries situées sous la chaussée et dans les environs immédiats, mais ne poursuit pas plus loin l'exploration. D'importants travaux sont alors entrepris pour boucher la cavité et remettre rapidement en état la route nationale.
- 16 Aucune action plus globale n'est envisagée. Chaque service travaille indépendamment, au fur et à mesure qu'apparaissent de nouveaux effondrements. Le problème est de taille puisque les propriétaires du sous-sol arrageois sont nombreux. Ces derniers sont avant tout constitués d'une multitude de particuliers, qui ont acquis des terrains sur lesquels ils ont fait bâtir leur habitation, et dont le sous-sol leur appartient. La Ville d'Arras et l'État sont également propriétaires d'une partie du sous-sol et donc de fragments de l'immense réseau souterrain. Tous rebouchent les excavations sans concertation. Le réseau tel que les tunneliers britanniques l'ont conçu disparaît peu à peu.
- 17 La Ville d'Arras se décide enfin à réagir à la fin de l'année 1924. Les services techniques, avec l'aide du service des mines, procèdent à une exploration du sous-sol¹³. Pour eux, « ces affaissements sont dus à l'état de déconsolidation d'anciennes carrières utilisées, de 1914 à 1918, par les troupes françaises et britanniques¹⁴. » Ils préconisent un relevé de l'ensemble du système ainsi qu'un renforcement provisoire des ciels des carrières. Ces travaux doivent dans un premier temps être réalisés sur les fonds propres de la Ville. En effet, le plan des travaux est soumis à l'État qui vérifie qu'aucune indemnité n'a déjà été attribuée et que l'effondrement est bien dû à l'absence de travaux normalement à sa charge¹⁵.
- 18 En attendant, et pour la sécurité des Arrageois, les consolidations et les réparations doivent être faites par la Ville. Or, la Ville d'Arras n'a pas les moyens financiers d'intervenir. Entre 1924 et 1928, la situation n'évolue presque pas. L'État pense en avoir déjà fait assez en participant au comblement des routes nationales. La situation est identique pour la Compagnie des chemins de fer du Nord qui avait pris les mêmes mesures sous les voies menant à la gare. Certains propriétaires décident même de procéder au comblement de leur sous-sol. Sans aucune concertation des différents acteurs, le système souterrain se bouche un peu plus, ne faisant qu'entraîner de nouveaux problèmes. Ces remblayages hâtifs empêchent désormais l'accès et la circulation dans l'ancien réseau¹⁶.

- 19 Pire, au fur et à mesure de la reconstruction d'immeubles, des pertes d'eau ou des puits perdus sont percés dans le sol, se répandant dans certaines galeries souterraines et se délayant peu à peu aux terrains. Les fondations de ces habitations ne reposent alors plus sur la craie franche, mais sur la petite marne, cette roche tendre composée en proportions variables d'argile, de calcaire mêlés à du sable, facilement délayable à l'eau et friable¹⁷.
- 20 En février 1928, le ministère des Régions libérées accorde finalement un crédit de 240 000 francs pour la reconnaissance des souterrains. Les travaux sont entrepris par le service des mines qui doit établir au cours de son étude les responsabilités de la Ville et de l'État¹⁸. Les ingénieurs des mines tentent de s'aventurer dans les anciennes carrières, mais doivent percer de nouveaux passages pour remplacer les accès d'origine impraticables. L'étude se poursuit pendant un an dans le réseau Saint-Sauveur et Ronville, mais s'arrête par manque d'argent.
- 21 Sur l'avis du service des mines qui veut continuer ses recherches, un nouveau crédit de 360 000 francs est accordé par le ministère des Régions libérées auquel s'ajoute un autre crédit de 100 000 francs de la Ville d'Arras. La municipalité souhaite ainsi effectuer les premiers travaux de consolidation tout en continuant l'exploration d'un petit système isolé du reste, sous les routes de Saint-Quentin et du Temple¹⁹.
- 22 La ville fait appel à Émile Évrard, entrepreneur de travaux publics à Beuvry, qui s'engage à « exécuter aux conditions ci-dessous indiquées les travaux de reconnaissance de galeries abandonnées. »²⁰ Les travaux se réalisent sous les immeubles de la rue Saint-Quentin, sous l'école de garçons ainsi que sous le boulevard de Strasbourg et sous la rue du Temple dans le faubourg Ronville. L'exploration permet la redécouverte de l'hôpital souterrain avancé, utilisé par les troupes britanniques pendant la bataille d'Arras, au début du mois d'avril 1917.
- 23 Du côté de l'ancien réseau, sous les faubourgs Saint-Sauveur et Ronville, les équipes des services techniques arrageois débute les principales consolidations en appliquant une très petite épaisseur de ciment, un procédé rapide et peu onéreux. Adhérent facilement à la craie, cette méthode présente l'avantage d'empêcher les terrains de se déliter et les effondrements de se propager.

Entre sécurisation et valorisation

- 24 Le lieu dans lequel ingénieurs des mines et ouvriers des services techniques d'Arras travaillent est stupéfiant et chargé d'histoire (**fig. 4**).

Figure 4

Deux explorateurs dans l'une des carrières souterraines d'Arras, vers 1930. À noter, les deux pancartes métalliques installées par les soldats britanniques durant la Grande Guerre.

Phot. Byledbal, Anthony. © Archives départementales du Pas-de-Calais (10R 1/19).

- 25 Tels des spéléologues, ils explorent cet impressionnant système souterrain : « À mesure que nous avançons dans cette salle immense et haute peut-être de huit à dix mètres, nos yeux habitués à la simple lumière des bougies, découvrent un spectacle féerique et grandiose²¹ ». Dans les carrières les plus importantes, de gigantesques piliers supportent des plafonds voûtés, parfois complètement horizontaux. De plus petites galeries relient certaines carrières entre elles. D'autres sont à demi-comblées, bouchées ou effondrées. Le sol est parfois gras et glissant alors que quelques légers éboulements se produisent sur le passage des explorateurs.
- 26 Presque à la manière des archéologues, les ingénieurs des mines découvrent un abondant matériel militaire britannique :
 Les Anglais ont habité ces lieux pendant la guerre et y ont laissé des tas de souvenirs. Des pancartes en bois sont encore accrochées au mur et on peut en lire les inscriptions ... Des casques, des bidons traînent un peu partout. Plusieurs lits en fer sont restés là, avec leurs sommiers dont le bois est entièrement pourri²².
- 27 Ce lieu fascine d'autant plus que des inscriptions ont été laissées par les soldats ; certaines écrites au crayon de bois, d'autres gravées dans la craie. Des noms sont même donnés aux cavités et aux artères principales.
- 28 Personne ne prend pourtant conscience que les pancartes en bois sur lesquelles sont inscrits Russell, Auckland, New Plymouth, Wellington, Nelson, Bleinheim ou Bluff ne sont pas des villes de Grande-Bretagne, mais de Nouvelle-Zélande, pays d'origine des tunneliers qui ont connecté et aménagé les carrières sous le faubourg Ronville. Des panneaux mentionnent bien des villes du Royaume-Uni comme Glasgow, Belfast,

Liverpool, Manchester ou London, faisant référence au pays d'origine des tunneliers qui ont réalisé les travaux de connexion des carrières sous le faubourg Saint-Sauveur. Les créateurs de ce vaste système sont déjà tombés dans l'oubli. Malgré quelques signes de leur présence sous terre, l'épisode concernant la réalisation de cet ouvrage en sous-sol est négligé.

- 29 Journalistes et curieux ne retiennent que la présence de soldats britanniques qui ont logé dans ces immenses abris. Toutefois, l'histoire n'est pas pour l'instant la préoccupation principale des autorités. Entre 1929 et 1930, des consolidations sont encore réalisées sur les parties les plus fragiles du réseau, mais l'argent manque pour continuer les travaux qui s'étendent sous près des deux tiers de la ville.
- 30 L'idée de réemployer ces carrières comme abri souterrain est avancée à la fin de l'année 1931. Comme pour les soldats britanniques avant le 9 avril 1917, l'ancien réseau connecté par les tunneliers britanniques et néo-zélandais servirait à protéger la population d'Arras contre des bombardements au cours d'un éventuel conflit. Entre la fin de la Grande Guerre et les années 1930, les progrès rapides de l'aviation deviennent une menace grandissante dans une utilisation militaire. L'avion facilite alors les bombardements en terrain adverse. Le combat impose dès lors une protection accrue des populations civiles ; quoi de plus naturel que le sous-sol pour les mettre à l'abri d'un bombardement adverse.
- 31 Entre 1932 et 1939, les travaux de consolidation se poursuivent grâce aux fonds de la Défense passive, organisme civil qui vise à défendre les populations en cas de guerre²³. Remplies de décombres, de vieux bois d'étalement et de déchets de toutes sortes, les carrières sont nettoyées et sécurisées : « Les parties les plus mauvaises [du ciel] ont été bloquées, remblayées. Les parties bonnes ou moins dangereuses ont été consolidées. Des quilles et des voûtes en briques en maçonnerie ont été construites. L'éclairage et les escaliers d'accès ont été installés²⁴. » Tronqué, le système n'est plus constitué que de simples abris, garantissant une protection absolue à la population. La circulation est désormais impossible depuis les places du centre-ville et parfois entre les carrières.
- 32 Une fois les cavités sécurisées émerge l'idée de les ouvrir à la visite. Les tunneliers sont absents de ce projet qui mise avant tout sur l'occupation des carrières par les soldats britanniques et tente d'attirer les « pèlerins » venus de l'autre côté de la Manche²⁵. Ces derniers sont déjà nombreux à venir se recueillir sur la tombe d'un parent, ainsi qu'à marcher dans ses pas sur les anciens champs de bataille. Dans les Flandres belges par exemple, des salons de thé et des hôtels, que d'immenses pancartes annoncent à proximité des routes, accueillent déjà ces touristes dès le milieu des années 1920. Certains ont même installé leur activité à côté d'un ancien champ de bataille qu'ils ont entièrement nettoyé en faisant réapparaître les tranchées d'origine et qu'ils font visiter²⁶. Ainsi, le maire d'Arras, Désiré Delansorne, interrogé en 1936 par le journaliste Jacques Dorly de *La Solidarité*, à propos de l'immense souterrain de sa ville, affirme son intention de rendre accessible aux touristes cette « extraordinaire curiosité »²⁷.
- 33 La ville attirerait des visiteurs parmi lesquels les Britanniques seraient bien évidemment les plus attendus. Au-delà de la forte attractivité du sous-sol, les touristes découvrirait également les monuments de surface comme l'emblématique beffroi du xv^e et xvi^e siècles, reconstruit à l'identique après la guerre. Bien plus que la capitale de l'Artois, c'est toute la région qui profiterait de l'afflux de visiteurs en valorisant les champs de bataille et les cimetières de l'ancien front. Si l'histoire des carrières d'Arras reste encore à préciser, le réseau souterrain a quant à lui livré un nombre important de

matériel militaire qui pourrait être exposé au public. L'ouverture du système est toutefois retardée à cause des indispensables travaux de sécurisation qui se poursuivent inlassablement.

- 34 Le déclenchement de la guerre au début de septembre 1939 met pourtant un terme au projet. Les carrières servent alors de protection aux Arrageois lors des bombardements de la ville²⁸. Au signal d'alerte, les membres de la brigade de la Défense passive assurent la sécurité des civils en les guidant vers les abris souterrains et en les aidant à y descendre. La population remplace ainsi les soldats de la Grande Guerre dans le réseau. Grâce à ces mesures, aucune victime civile n'est à déplorer. À la sortie du conflit, les accès vers le sous-sol sont de nouveau fermés, définitivement cette fois. La vie au-dessus reprend, oubliant les vestiges du dessous. Malgré son rôle pendant les deux conflits et son ampleur sous la ville, le réseau souterrain n'est de nouveau qu'un vague souvenir.

Conclusion

- 35 La fin des deux conflits mondiaux fait subir un sort identique au réseau souterrain d'Arras, jusqu'à faire oublier son existence à deux reprises en moins de trente ans. Les cavités ont néanmoins bénéficié d'une dizaine d'années de travaux de consolidation et d'aménagement durables après leur redécouverte durant l'entre-deux-guerres. Elles sont alors laissées dans un meilleur état que lors de leur fermeture à la fin de la Grande Guerre. En 1919, la priorité avait été donnée à la reconstruction de la ville. Bien que la gestion de ce vaste ensemble souterrain fût délicate en raison des multiples propriétaires du sous-sol, les travaux menés par la Ville d'Arras ont toutefois permis de consolider les parties les plus fragiles du système. Par endroit, des voûtes en briques maçonnées ont même été montées. Le sous-sol est dès lors plus résistant, assurant sa nouvelle fonction d'abri. Ainsi, les effondrements du début des années 1920 ne se reproduisent pas après la Seconde Guerre mondiale. La fermeture des accès souterrains pour la seconde fois est synonyme d'un nouvel oubli de l'existence de ce patrimoine. Le projet touristique subit également le même sort.
- 36 Cinquante années s'écoulent avant que l'extraordinaire sous-sol arrageois accueille de nouveau des visiteurs de la surface. Au début de l'année 1996, les carrières se retrouvent même au cœur d'une médiatisation sans précédent. Deux spéléologues, Pascal Barrier et Jannick Roy, y réalisent une expérience de vie sous terre, en complète autarcie, durant deux mois. L'une des plus importantes cavités redécouvertes durant ce séjour en sous-sol, la carrière Wellington, attire alors l'attention. Idéalement située, sous le camping municipal, celle-ci permettrait l'aménagement d'un dédale de calcaire. Ouvert au public en 2008, le mémorial de la bataille d'Arras concrétise alors le projet de Désiré Delansorne, imaginé plus de soixante-dix ans plus tôt.

NOTES

1. - AD Pas-de-Calais, 10R 1/34. Sapes sous immeubles bâtis ou non bâtis et sous voies de communication, Cartes des champs de bataille du Pas-de-Calais.
2. - *Ibid.*
3. - BARTON, Peter, DOYLE, Peter et VANDEWALLE, Johan. *Beneath Flanders Fields: The Tunnellers' War 1914-18*. Gloucestershire : Spellmount Publishers, 2007 (2004), p. 264.
4. - AD Pas-de-Calais, 10R 1/34. *Op. cit.*, Sapes sous chemin. Rapport de l'agent technique principal.
5. - Ces correspondances sont conservées notamment sous les cotes 10R 1/19, 10R 1/21, 10R 1/23 à 1/34.
6. - AD Pas-de-Calais, 10R 1/34. *Op. cit.*, Sapes sous chemin. Rapport de l'agent technique principal, « L'établissement nécessairement sommaire de ces ouvrages par les troupes, sous de violents bombardements, l'emploi de bois d'étaie non approprié et l'action du temps (de 20 à 24 ans) sont à la base de cet état de choses, qui ne peut que s'aggraver. Soit en raison de leur pourriture, de leur fléchissement ou de leur tassement, ces étais se sont révélés et paraissent devoir continuer à se révéler de plus en plus impuissants à maintenir la stabilité de la masse de terre existant entre le niveau du sol, à la surface, et le ciel des vides formés par le creusement de ces abris. »
7. - DELATTRE, Ch. *Carte géologique à 1/50 000 : Arras, XXIV-6, notice explicative*. Orléans : Bureau de Recherches Géologiques et Minières, 1968, p. 3.
8. - BYLEDBAL, Anthony. « Dans les carrières souterraines d'Arras ». *Histoire de la compagnie de tunneliers de Nouvelle-Zélande* [En ligne], mis en ligne le 12 août 2012, consulté le 13 septembre 2013. <<http://fr.nztunneliers.com/histoire/dans-les-carrieres-souterraines-d-arras.html>>.
9. - *Le Télégramme*, 12 juin 1931. « S'il est une question que l'on est toujours sûr, à Arras, de voir paraître d'un instant à l'autre, c'est bien celle des "Carrières souterraines". Pendant quelques jours l'opinion en est saisie, les bruits les plus alarmants circulent, donnent lieu parfois à des interpellations fâcheuses, alertent les pouvoirs publics et les gênent dans leurs travaux. Puis l'oubli enveloppant dans son ombre toutes les choses, le calme renaît dans la cité, jusqu'au jour – qui ne peut être éloigné – où les habitants s'affoleront à nouveau à l'annonce des dangers graves qui les menacent. »
10. - AD Pas-de-Calais, 2 O 346/4. Notes diverses sur les souterrains, Étude sur les possibilités de construction sur le réseau des anciennes carrières d'Arras, p. 2.
11. - *Le Télégramme*, 15 juin 1931.
12. - *Ibid.*
13. - AD Pas-de-Calais, 2 O 346/4. *Op. cit.*, Étude sur les possibilités de construction sur le réseau des anciennes carrières d'Arras, p. 2.
14. - AD Pas-de-Calais, 10 R 1/34. *Op. cit.*, Rapport de l'agent technique principal.
15. - *Ibid.*, Lettre du préfet du Pas-de-Calais au maire de Cuinchy concernant l'effondrement d'une sape dans sa ville, non datée : « Conformément aux instructions en vigueur, j'ai l'honneur de vous faire connaître que les frais de comblement de ces excavations et de consolidation ne pourront être supportés par l'État, soit en partie, soit en totalité, qu'après établissement de la double preuve que les effondrements résultent de la non-exécution par l'État des travaux mis à sa charge par l'article 60 de la loi du 17 avril 1919 et qu'aucune indemnité de dommages de guerre n'a été antérieurement accordée pour cet objet. Sans préjuger de l'établissement de cette double preuve, il appartient à la Commune, par application de la loi municipale de 1884, de faire exécuter, de toute urgence et à ses frais, tous travaux de protection nécessaires. Dès que ces

premiers travaux seront terminés, la Commune devra, également à ses frais et avant d'entreprendre tout travail de consolidation définitive, faire dégager les galeries et excavations intéressant ce chemin et rechercher la cause de l'effondrement. »

16. - *Le Télégramme*, 15 juin 1931.

17. - AD Pas-de-Calais, 2 O 346/4. *Op. cit.*, Étude sur les possibilités de construction sur le réseau des anciennes carrières d'Arras, p. 3.

18. - *Ibid.*, p. 2.

19. - AD Pas-de-Calais, 2 O 346/3. Arras – Travaux de recherche de galeries souterraines, Lettre du maire d'Arras à Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais, 22 octobre 1932.

20. - *Ibid.*

21. - *Le Télégramme*, 13 juin 1931.

22. - *Ibid.*

23. - AD Pas-de-Calais, 2 O 346/4. *Op. cit.*, Notes sur les carrières d'Arras, p. 2.

24. - *Ibid.*

25. - *La Solidarité*, 15 mai 1936.

26. - BARTON, Peter, DOYLE, Peter et VANDEWALLE, Johan, *Op. cit.*, p. 266.

27. - *La Solidarité*, 15 mai 1936.

28. - AD Pas-de-Calais, 2 O 346/4. *Op. cit.*, Notes sur les carrières d'Arras, p. 3.

ABSTRACTS

The underground galleries and earthworks that are vestiges of the bitter combats in no man's land during the First World War were generally closed up and forgotten at the end of the conflict. They were not seen as having any heritage value and were not protected. Today they continue to deteriorate and erode, often causing subsidence in villages. More important underground sites, however, such as the one at Arras (Pas-de-Calais) representing a real town beneath the surface town show greater potential. Right from the end of the First World War, it was exploited for battlefield tourism. Through the example of this site at Arras, the article explores some of the features of this hidden heritage and examines its difficult present-day management, hesitating between projects for interpretation and tourist visits and projects for an underground shelter.

Souvent rebouchés à la hâte, sans protection ni intérêt patrimonial dès la fin du conflit, les galeries et autres ouvrages souterrains, vestiges des âpres combats qui ont eu lieu sous le *no man's land*, se dégradent lentement et inexorablement, multipliant les effondrements dans de nombreux villages après la guerre. Toutefois, des travaux souterrains plus importants, comme à Arras (Pas-de-Calais), qui forment une véritable ville sous la ville, apportent un réel potentiel avec la mise en place, dès la fin de la guerre, d'un « tourisme » des champs de bataille. Par l'exemple de cette ville, l'article explore l'héritage de ce patrimoine caché et sa gestion délicate, entre envie de valorisation et désir d'en faire un abri souterrain.

INDEX

Keywords: Great War, military heritage, Arras, underground quarries, mining wars, sapping, tunnelling, memory tourism

Mots-clés: Grande Guerre, patrimoine militaire, Arras, carrières souterraines, guerre des mines, sapes, tunneliers, tourisme de mémoire

AUTHOR

ANTHONY BYLEDBAL

Docteur en histoire contemporaine de l'université d'Artois anthony.byledbal@icloud.com