

Quelques vestiges ferroviaires du XIXe siècle en Picardie

par F. BEAUCIRE

Au XIXe siècle, existe à l'évidence une puissante corrélation entre l'essor des transports et la révolution industrielle : d'abord parce que le développement de la technologie et de la production sidérurgique conditionne au plan technique la construction des réseaux de transport, gros consommateurs de produits industriels (chemin de fer principalement); ensuite, parce que l'accroissement rapide et considérable des productions industrielles apporte à la construction de ces réseaux une justification impérieuse au plan économique, eu égard aux flux de matières entre les différents lieux géographiques qu'implique le processus d'industrialisation du XIXe siècle.

Mais si le rôle joué par les transports ferroviaires (ou fluviaux) dans la révolution industrielle n'est pas à démontrer, leur place en archéologie industrielle paraît plus difficile à reconnaître : non que la spécificité industrielle des transports puisse être contestée, comme on vient de le rappeler, mais plutôt parce que leur évolution technique constante ne s'est que très rarement accompagnée de modifications dans la localisation des espaces primitifs consacrés au transport, à la différence des localisations industrielles, dont la mobilité spatiale, quelle qu'en soit l'échelle, s'apparente directement, en Europe occidentale, aux processus de fonctionnement de l'économie capitaliste.

Aussi l'espace de transport actuel n'a-t-il conservé que par exception en dehors des tracés, les vestiges souvent remaniés et méconnaissables des premiers âges industriels. Toutefois, si l'analyse inter-régionale des axes majeurs s'avère peu propice, en règle générale, à l'investigation archéologique industrielle, il importe de considérer qu'à l'échelle régionale, un maillage serré de chemins de fer secondaires d'intérêt localisé compléta, jusqu'à une époque souvent récente (1), les grands réseaux d'intérêt général, assurant le décroisement des campagnes et l'extension de l'espace vécu, renforçant l'exode rural et la croissance des centres urbains intermédiaires, homogénéisant la commercialisation des produits agricoles et industriels.

Facteurs de mutations géographiques de grande ampleur, ces réseaux secondaires n'ont que très rarement survécu à l'âge de l'automobile, et leur démantèlement progressif laisse donc de nombreuses traces dans les paysages, à la mesure de leur formidable extension jusqu'à la seconde guerre mondiale. Constante de l'espace rural, industriel et urbain au XIXe siècle, ces réseaux apparaissent même fréquemment comme des éléments structurateurs - aujourd'hui fossiles - d'un espace dont ils ont constitué, un bon siècle durant, les axes multiples de polarisation des activités humaines.

(1) A titre d'exemple, signalons la disparition de la ligne des Chemins de Fer départementaux (CFD) de Lozère, reliant Florac à Sainte-Cécile d'Andorge, le 31 mars 1968. Notons en outre qu'un réseau à voie métrique fonctionne encore dans la Région Centre, entre Salbris et Buzançais, morceau conservé du "Blanc-Argent", et ouvert aux trafics voyageurs et marchandises, selon les sections.

A l'intérêt de détecter l'empreinte fossile de ces réseaux très denses, s'ajoute, aux plans technologique et historique, l'intérêt considérable de voir des fragments de réseaux fonctionner encore, à des fins ni commerciales ni industrielles, dans l'esprit des "écomusées" d'archéologie industrielle.

Cette possibilité nous est offerte en Picardie par trois associations de bénévoles, qui assurent l'exploitation :

- . du CFCD (Chemin de Fer Cappy-Dompierre) dans la Somme,
- . du CFTV (Chemin de Fer touristique du Vermandois) dans l'Aisne,
- . du CFBS (Chemin de Fer de la Baie de Somme).

Ils présentent un échantillon de trois types de réseaux : chemin de fer d'intérêt local à voie normale (CFTV) ou métrique (CFBS), ouvert au trafic des voyageurs et des marchandises, ou bien chemin de fer betteravier à voie de 0,60 mètre de type Decauville (CFCD) (1).

I - UN APERCU DES TYPES DE TRACES

Les anciens réseaux de transport figurent vraisemblablement parmi les constructions du passé industriel dont les vestiges sont les plus faciles à lire, en raison de la permanence des empreintes, même lorsque les "objets" archéologiques ont disparu. Longtemps après la disparition du rail et de ses accessoires (ouvrages d'art et bâtiments), la linéarité des emprises au sol persiste dans l'organisation des paysages, lorsqu'elle ne continue pas à le justifier, ne serait-ce qu'au plan cadastral.

Aussi peut-on distinguer nettement les objets résiduels des empreintes :

A) Existence d'objets résiduels, réemployés ou abandonnés

1) Non réutilisés, laissés en l'état, ils constituent une réserve foncière et peuvent être considérés comme des "friches industrielles". Il s'agit des bâtiments des gares ou des passages à niveau, de halles et de remises, de quais, d'abris, d'ouvrages d'art, voire de la plateforme encore équipée de la voie. Sans affectation particulière, ayant perdu leur ancienne affectation, ces ruines peuvent être qualifiées de "fossiles" ferroviaires.

2) Réemployés à des fins différentes de l'usage initial, ils sont insérés dans un paysage local dont la fonction a changé ("palimpseste" industriel ?). La réaffectation des bâtiments peut être publique (locaux ou dépôts des Ponts et Chaussées, mairies, salles communales) ou privée (résidences principales ou secondaires, entreprises industrielles ou commerciales).

B) Absence d'objets résiduels ("empreintes")

Seule subsiste l'emprise du transport, débarrassée des objets ferroviaires. Dans ce cas, c'est l'espace lui-même qui devient objet d'archéologie. On ne peut guère ici parler que de "fantôme" industriel :

(1) BELOT V. : Guide des petits trains touristiques en France, éditions P. Horay, 1979 Paris.

1) Espaces libres de construction : il s'agit de friches nues recolonisées progressivement par la végétation jusqu'au stade arborescent, si le niveau de fréquentation humaine le permet. Ces terrains sont des zones vacantes en ville, terrains vagues voués à la promenade et au parcours ludique, voire à la décharge sauvage. En campagne, ils évoluent vers des types de haies longiformes, composant des rideaux si la topographie justifiait un remblai-déblai pour le passage de la voie, au temps de l'exploitation. Il est à noter que le remembrement porte souvent atteinte à ces fantômes, en rasant les plates-formes et en remodelant la forme des parcelles de culture.

2) Espaces réutilisés : deux principaux cas se présentent : constructions neuves à caractère privé ou public, sur l'espace libéré par les anciennes gares ; emprises routières réactivant les tracés des anciennes plates-formes : chemins ruraux pour l'accès aux champs, rues en ville, routes nouvelles de déviation lorsque le terrain alentour coûte cher (périphérie des villes). Dans ce cas, seul le tracé évoque encore l'ancien transport, ainsi, parfois, que les limites foncières.

Que sont devenus les bâtiments des gares sur le chemin de fer à voie métrique de Noyon à Montdidier ?

Le Noyon-Montdidier reliait ces deux villes par la vallée de la Divette, Lassigny, Roye-sur-Matz (correspondance avec la Compagnie du Nord, ligne de Compiègne à Roye) et Rollot. (1)

Les gares étaient toutes construites sur le même modèle : corps principal à un étage (trois fenêtres), le faite du toit étant parallèle aux voies, avec une halle à marchandises accolée et, à l'opposé de la halle, un petit bâtiment annexe servant de toilettes & de lampisterie. Dans les gares les plus importantes, Lassigny et Rollot au moins, s'y ajoutaient un château d'eau et une remise à machines.

Aujourd'hui, ces bâtiments existent encore, à l'exception de celui de Pont l'Evêque, détruit lors du raccordement entre le Canal du Nord et l'Oise. Les gares de Cannectancourt, Dives, Conchy-les-Pots et Rollot sont devenues des propriétés privées ; l'ancienne plate-forme est utilisée comme potager, jardin décoratif (pelouse) ou cour selon les cas. Celle de Boulogne-la-Grasse a été transformée en mairie ; à Lassigny, l'emprise ferroviaire était plus vaste et ce sont les Ponts et Chaussées qui l'occupent désormais, après transformation. A Rollot, la remise à machines (2 voies au temps de l'exploitation) est employée comme salle de sport communale.)

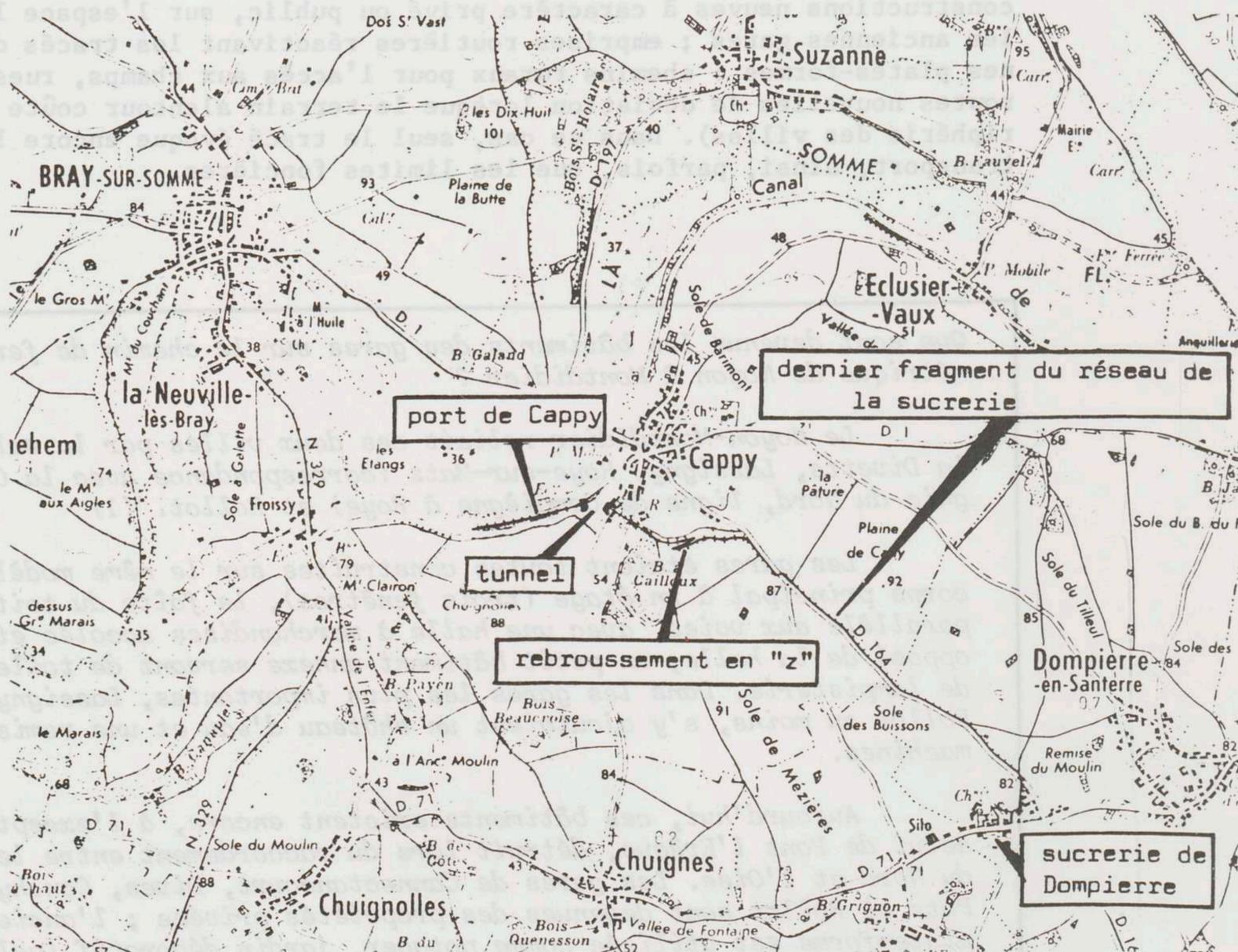
(1) Atlas départemental des Voies ferrées secondaires et des Tramways, tome 1, Connaissance du Rail, 283, rue Lecourbe, 75015 PARIS.

Braillon G. : De Noyon à Froissy, en métrique, dans la revue Voie Etroite.

II - DEUX LIGNES A CARACTERE ARCHEOLOGIQUE EN FONCTIONNEMENT

A) Vestiges du chemin de fer betteravier de la Sucrerie générale de Santerre :

Le fragment témoin du réseau de la Sucrerie centrale du Santerre, exploité par l'APPEVA (1) sous le sigle C.F.C.D. (Chemin de Fer de Cappy à Dompierre), ainsi que le matériel qui y circule représentent de véritables pièces d'archéologie industrielle (carte 1).



Carte IGN, 1/50 000e

LE DERNIER TRONCON DU RESEAU DE LA SUCRERIE DE DOMPIERRE
(carte 1)

1) Etapas de la construction du réseau de la Sucrerie :

a) à partir de 1915, s'édifient d'importants réseaux militaires en voie de 0,60 mètre : système Péchot côté français, D.F.B. côté allemand (2), directement inspirés du chemin de fer à voie étroite (0,60 m également) mis au point entre 1870 et 1880 et connu sous le nom de "Decauville". Rapidement, le matériel français est complété par du matériel britannique, puis, en 1918, par du matériel américain.

(1) APPEVA : Association Picarde pour la Protection et l'Entretien des Véhicules Anciens.

(2) D.F.B. : Deutsche Feldbahn (chemin de fer de campagne allemand).

b) de 1919 à 1928, le Ministère des Régions libérées (jusqu'en 1924) puis une Société de la Voie de 60 exploitent un réseau de reconstruction, établi par récupération du matériel militaire laissé sur place, toutes origines confondues.

c) après la phase majeure de reconstruction, ce réseau est partiellement démonté et les sucreries réutilisent certains tracés, souvent complétés par des embranchements nouveaux (1929-31), pour effectuer le transport des betteraves, pulpes et sucre. Le matériel militaire est reconverti à cette occasion. Cette fonction agro-industrielle est assurée jusqu'en 1954, date à laquelle les Ponts et Chaussées imposent à la Sucrerie une réduction de tracé et de trafic, eu égard au développement rapide de la circulation routière, perturbée par les croisements à niveau et les voies en accotement.

A cette époque, le Réseau de la Sucrerie centrale du Santerre draine les betteraves sur près de 10 000 hectares, et assure la remise des produits semi-finis ou finis au rail, à Chaulnes, et au canal latéral à la Somme, à Cappy. Le trafic est constitué par les betteraves, les pulpes et la mélasse (vrac), ainsi que par le charbon et la chaux nécessaires au fonctionnement des râperies ou sucreries de Flaucourt, Proyard et Dompierre. Le sucre en sacs est acheminé vers Chaulnes ou Cappy.

Une partie de ce réseau aux mailles serrées fonctionne encore jusqu'en 1972 entre l'usine de Dompierre et le port fluvial de Cappy. Le passage sur route des transports de betteraves et de produits finis marque la fin de l'exploitation agro-alimentaire de l'un des derniers réseaux de ce type dans le Bassin Parisien. Le CFCD réutilise, à son tour, matériel et voie, pro parte du moins, à des fins touristiques et "ferrovipathes".

2) Origine et intérêt historique du matériel en service sur le réseau CFCD :

Le tableau 1 représente la liste du matériel en service. On constatera la variété des origines, des wagons et machines à vapeur militaires, français, britanniques, américains ou allemands, reconvertis depuis 1918, aux loco-tracteurs industriels d'après 14, provenant d'exploitations fort diverses. (1)

3) Tracé et équipements historiques :

Le fragment actuellement exploité par le C.F.C.D., d'une longueur de trois kilomètres, a pour origine l'écluse de Froissy et pour aboutissement le stade de Dompierre. Au départ de Froissy, dans la vallée de la Somme (altitude : 40 m), le tracé longe le canal latéral à la Somme, empruntant la plate-forme d'origine militaire établie en 1916 et réaménagée, pour parvenir au port de Cappy, utilisé jusqu'en 1972 par la Sucrerie de Dompierre. La station "Port de Cappy" et le dépôt C.F.C.D. sont installés le long du canal. Puis la voie s'incurve vers le sud-est, en rampe accentuée, franchissant par un tunnel (300 m de longueur) et un rebroussement en "z" (2) la dénivellation de près de 50 mètres qui sépare les bermes du canal du plateau picard (vers 90 m d'altitude). La voie rejoint ensuite la route départementale 164 (Dompierre-Cappy), pour la longer en accotement jusqu'au stade, après l'avoir traversée par un passage à niveau.

(1) Documentation : revue "Voie Etroite", éditée par l'APPEVA ; n°4/5 de 1975, 6 de 76.

(2) Le tunnel a été percé par l'entreprise Cousot, exploitant les carrières proches de Cappy. L'entreprise comptait pouvoir utiliser le chemin de fer jusqu'au port, ce qui s'avéra impossible pour des raisons juridiques (1927).

V A P E U R			
Type de machine	Constructeur	Année de const.	Origine
030 T REST.	DECAUVILLE	1916	militaire (Armée Française), réemployée sucrerie (Eure & Loir)
040 T	HENSCHÉL	1917	militaire (Armée Allemande), réemployée râperie (Aisne)
040 T	KRAUSS	1918	militaire (Armée Allemande), réemployée râperie (Aisne)
020 T	NEUMEYER	1922	industrielle (briqueterie), (Charente)
030 T REST.	DECAUVILLE	1931	industrielle (briqueterie), (Charente)
020 T	HENSCHÉL	1937	industrielle (carrière), (Nièvre)
020 T REST.	DECAUVILLE	?	? ? ?

L O C O T R A C T E U R S D I E S E L			
Type de machine	Constructeur	Année de const.	Origine
Diesel 75 cv.	PLIMOUTH	1946	Sucrerie de Dompierre (acheté neuf)
Diesel 100 cv.	COFERMA	1942	Sucrerie de Dompierre (2 exemplaires)
Diesel 70 cv.	BILLARD		Sablrière (Seine et Marne); équipement ligne Maginot par même type
Diesel 25 cv.	RUSTON-HORNSBY		Briqueterie (Somme)

W A G O N S	
Wagons à bogies sur chassis Pershing d'origine américaine (1917-18)	transformés par la Sucrerie en tombereaux, plateaux, citernes et fourgons, puis par le CFCD en balladeuses.
Wagons à bogies sur chassis Clayton d'origine britannique (1916-18)	
Wagons à essieux Decauville et DFB (1914).	

TABLEAU 1 : MATERIEL EN SERVICE SUR LE C.F.C.D.

L'ensemble présente donc plusieurs aspects susceptibles de porter témoignage sur un mode de transport indispensable, au début du siècle et entre les deux guerres, au développement de l'industrie agro-alimentaire sur les plateaux du centre du Bassin parisien. En outre, les équipements nécessités par le franchissement du versant de la vallée de la Somme (tunnel, pont routier métallique) rebroussement en "z" à deux tiroirs) démontrent l'intérêt technique et commercial du réseau entre les deux guerres, époque à laquelle le tunnel est percé.

B) La Compagnie du Saint-Quentin-Guise et son réseau :

1) Coup d'oeil sur l'historique de la ligne (1) :

L'idée d'une liaison ferroviaire entre Guise et le réseau d'intérêt général (2) remonte aux années 1860. C'est en août 1868 que le Conseil général de l'Aisne décide la concession d'une ligne entre Guise et Saint-Quentin par la vallée de l'Oise. La société anonyme chargée de la construction et de l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local est créée à Saint-Quentin en janvier 1869. Enfin, le décret d'utilité publique est publié en août 1870.

Divers tracés de détail sont alors discutés (variantes par Urville et Moy sur le plateau ; par Bernot et Hauteville dans la vallée de l'Oise ; affrontement entre deux projets pour l'emplacement de la gare de Guise. La ligne est finalement ouverte par tronçons, en mai 1874 de Saint-Quentin à Origny, en octobre 1874 d'Origny à Longchamps et en août 1875 de Longchamps à Guise.

Bien qu'elle fût discutée dès la construction de la ligne, la prolongation de Guise à Hirson ne fut pas retenue par la majorité des membres du Conseil d'Administration de la Compagnie de Saint-Quentin à Guise, hostile à toute extension. Ce fut la Compagnie du Nord, réseau d'intérêt général, qui construisit et exploita, à partir de 1884, la ligne de Busigny à Hirson, passant par Wassigny, mais non par Guise, et ôtant au Saint-Quentin-Guise une importante fraction du trafic en provenance de Thiérache. En 1882, puis 1897, la Compagnie du Nord ouvre également les lignes de Laon à Guise et de Guise à Wassigny. Les répercussions économiques de ces nouvelles relations sur le trafic de la ligne de Saint-Quentin à Guise amenèrent progressivement les responsables à reconsidérer vers 1885, leur position sur les extensions. Ainsi l'embranchement de Mézières à Vendeuil, déclaré d'utilité publique en février 1896, fut-il mis en exploitation en mars 1898. L'embranchement de Ribemont à la Ferté-Chevresis, ouvert en 1900 à l'initiative d'un groupement d'industriels et d'agriculteurs de la région, fut seulement exploité par la Compagnie pour le compte du groupement, puis du département après la liquidation du groupement en 1905, les recettes étant insuffisantes.

Au début de ce siècle, le Conseil général de l'Aisne entreprend des négociations avec la Compagnie de Saint-Quentin à Guise, en vue de faire exploiter un réseau départemental en projet. Toutefois, une fraction des actionnaires de la Compagnie refusant l'extension de ses activités, la décision est prise de fonder une société filiale, chargée d'exploiter les

(1) Que soit remercié, pour son aide précieuse, M. VINCENT, inspecteur honoraire en retraite des Chemins de Fer du Nord-Est. Voir également La Vie du Rail, n° 1071 du 20 novembre 1966.

(2) La ligne d'intérêt général de Paris à Saint-Quentin est ouverte en 1850 ; son prolongement vers la Belgique en 1855 ; la ligne de Tergnier à Reims est ouverte en 1857.

lignes concédées du réseau départemental. Elle est fondée en 1905 et porte le nom de Compagnie des Chemins de Fer départementaux de l'Aisne. Elle exploitera également, de façon temporaire, les lignes de Guise au Câtelet (voie métrique) et de Marle à Montcornet, pour le compte de la Compagnie du Nord.

A la fin de la première guerre mondiale, ce qu'il reste de la ligne est rapidement inventorié : ne subsistent que le pont sur l'Oise, à Mézières, dont le dispositif de mise à feu des mines n'a pas fonctionné lors de la retraite allemande, les bâtiments des gares de Ribemont, Longchamps et Vadencourt, fortement endommagés mais non détruits. Entre Saint-Quentin et Mézières, sur le tracé de la ligne Hindenbourg, la plate-forme de la voie elle-même a disparu. Les remises en service s'échelonnent jusqu'à l'automne 1920, où il est possible, à nouveau, de parcourir la ligne de bout en bout. La situation financière de la Compagnie n'est pas meilleure, et c'est la filiale créée en 1905 qui assure, après la guerre, l'exploitation des lignes du Saint-Quentin-Guise, les deux sociétés fusionnant en 1922.

Sous la pression des pouvoirs publics, le Conseil Général de l'Aisne entreprend, la même année, le regroupement des sociétés concessionnaires des lignes départementales (au nombre de douze) en une seule et même société, la Compagnie des Chemins de Fer secondaires du Nord-Est. Sa mission, approuvée par décret du 26 août 1922, est définie de la façon suivante : "La prise en concession, l'établissement et l'exploitation de tous réseaux de Voies ferrées d'intérêt local qui pourraient être concédés à la Société ou incorporés à son réseau par voie de fusion, par traité d'exploitation, par rachat d'actions de ces réseaux et généralement toutes opérations se rattachant aux exploitations ci-dessus". En 1925, la Compagnie exploite ainsi 450 km de voies dans l'Aisne, et, au total, 835 km répartis dans sept départements, dont 568 km à voie étroite. La ligne originelle est complétée, en 1933, par la construction du tronçon Vendeuil-La-Fère, permettant un nouveau raccordement avec le réseau Nord.

Les années d'après-guerre précipitent le déclin du réseau, amorcé dès les années 30. En 1951, est créée, la Régie départementale des Transports de l'Aisne (R.T.A.), qui n'exploite plus aujourd'hui de la ligne Saint-Quentin-Guise que le tronçon Saint-Quentin-Origny (23 km), ouvert au seul trafic des marchandises.

2) Des vestiges du matériel roulant et des infrastructures originelles :

Les vestiges du matériel roulant peuvent être répartis en deux catégories :

1) Le matériel résiduel de la Compagnie des Chemins de Fer secondaires du Nord-Est : wagons tombereaux ou couverts, stationnés dans les gares de Saint-Quentin, Mézières-sur-Oise et Savy, inemployés ou transformés en wagons de secours ; locotracteurs diesel, dont certains ont été reconstruit sur le châssis de locomotives à vapeur (type 030), et assurant la traction de trains de marchandises sur les sections encore exploitées.

2) Le matériel du C.F.T.V. remis en état à des fins touristiques : un autorail de type ABJ 4, comparable à ceux ayant circulé sur le Saint-Quentin-Guise jusqu'aux années 60 (68 jusqu'à Origny), et une rame tractée par locomotive à vapeur, composée de voitures à plates-formes semblables aux voitures ayant circulé jusqu'à la seconde guerre mondiale ("Train des pêcheurs").

Les bâtiments (1) ont été presque tous détruits en 14-18, à l'exception de quelques uns, dont celui de la gare de Ribemont, encore fonctionnel. Entre Origny et Guise, les bâtiments et la plate-forme sont encore visibles (haie continue entre les pâtures en vallée de l'Oise), la ligne ayant été fermée en 1965. Enfin, la gare de Guise, reconstruite par le réseau Nord en 1921 dans un style d'imitation médiévale (créneaux factices et escalier déguisé en donjon), "mérite le détour", selon la formule consacrée.

POUR VISITER ...

Chemin de Fer touristique du Vermandois : B.P. n° 262, 02104 Saint-Quentin Cédex.

Autorail de St Quentin à Ribemont et Origny Ste Benoite (23 km) les dimanches et jours de fête. Une circulation le matin et une autre l'après-midi.

Chemin de Fer touristique Froissy-Dampierre : départ de Froissy (Somme), les dimanches et jours de fête, jusqu'à la sucrerie de Dompierre. En juin, juillet et août seulement, circulation le mercredi et le samedi en après-midi. Pour se renseigner : APPEVA BP106 80001 Amiens Cédex.

Les lecteurs de notre revue intéressés par le thème de ce N° pourront utilement compléter leur information en se procurant le
BULLETIN D'INFORMATION ET DE LIAISON DES PROFESSEURS D'HISTOIRE GEOGRAPHIE

publié par l'Association des Professeurs de ces matières en Picardie.

(La publication de ce n° 30 a été en effet programmée conjointement avec la sortie de notre n° 14).

AU SOMMAIRE :

- L'archéologie industrielle (R. MEISSEL)
- Le moulin Allard à Beauvais (J. CARTIER)
- Aspects de l'archéologie des transports ferroviaires dans la région de Saint-Quentin. (F. BEAUCIR)
- Le toueur du canal de St Quentin (E. VACHER)
- Un exemple de sauvetage archéologique (J. CARTIER)

Ce N° est vendu 22 F. et peut être commandé au C.R.D.P. d'AMIENS
45, rue Saint-Leu
B.P. 2605
80026 AMIENS Cédex

(1) Pour un inventaire succinct des objets d'archéologie ferroviaire de l'agglomération de St-Quentin, voir "Quelques aspects de l'Archéologie des Transports ferroviaires dans la région de St-Quentin, dans le Bull. de l'Assoc. des Professeurs d'Histoire et de Géographie de l'Académie d'Amiens (CRDP d'Amiens), à paraître courant 1981.