

# Tramway de Soissons. Horaire.

de St Waast à Soissons Nord		de Soissons Nord à St Waast	
heures des Départs	heures des arrivées	heures des départs	heures des arrivées
Matin			
6. 20.	6. 45	6. 50	7. 5
7. 28	7. 43	7. 48	8. 3
8. 15	8. 30	8. 35	8. 50
8. 54	— 9. 9'	9. 13	9. 28
9. 33	9. 48	9. 51	10. 6'
10. 20	10. 35	— 10. 45	11. 2
11. 10	11. 25	11. 30	11. 45
Midi			
Midi 5'	Midi. 20'	Midi. 25'	Midi. 40'
Midi 45'	1.	1. 5'	1. 20
1. 25	1. 40	1. 45	2. 1
2. 4	2. 19	2. 22	2. 27
2. 41	2. 56	3. 1	3. 16
3. 21	3. 36	3. 41	3. 56
4. 5	4. 20	4. 25	4. 40
4. 45	5. 1	5. 3'	5. 18'
5. 23	— 5. 38'	— 5. 41	5. 56
6. 1'	6. 16.	6. 19	6. 34
6. 39	6. 54	6. 57	7. 12.
7. 17	7. 32	7. 37	7. 52
7. 57	— 8. 12	8. 15	8. 30



## Le "Tramway" de Château-Thierry : la compagnie du Sud de l'Aisne [C.S.A.]

par A. LEFEBVRE

(Comme Soissons, Château Thierry eut son tramway, à peu près dans les mêmes conditions : il s'agissait du tronçon urbain et suburbain d'une petite ligne de chemin de fer départementale. Partant de la cour de la gare de l'Est, la voie traversait la Marne puis longeait les quais de la rive Nord en pleine chaussée, se dirigeant vers Essômes, commune de grande banlieue. Grâce à M. André LEFEBVRE, vice-président de la Société Historique de Château Thierry, nous avons ici d'intéressantes précisions sur cette ligne). (NDLR)

-----

" C'est le 17 avril 1901 que le Conseil Général de l'Aisne se prononça sur la nécessité d'entreprendre des études en vue de la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer d'intérêt local de Château Thierry à Mareuil-sur-Ourcq (Oise) et à Verdelot (Seine et Marne).

Après de multiples démarches, la concession du chemin de fer fut adjugée en 1906, pour une durée de 60 ans, à la Société anonyme au capital de 1.400.000 francs dite Compagnie du Sud de l'Aisne.

Les travaux de construction commencèrent à la fin de 1907. Les sections d'Essômes à Gondelu et d'Essômes à Viels-Maisons furent ouvertes en avril 1910, celles de Château-Thierry à Essômes, de Gandelu à Mareuil-sur-Ourcq et de Gandelu à Neuilly-Saint-Front le 18 juillet 1910, et enfin celle de Viels-Maisons à Verdelot le 26 septembre 1910.

L'inauguration officielle avait eu lieu à Château Thierry le 26 Juin 1910, à l'occasion de la Fête à Jean, par M. Cochety, Ministre des Finances.

Le C.S.A. était un chemin de fer à voie métrique. Le matériel roulant comprenait : neuf locomotives-tender construites en 1901 par Pinguely à Lyon - douze voitures de voyageurs à bogies, avec une plate-forme en bout, ayant deux compartiments de 1ère classe et quatre de 2ème classe - dix huit wagons couverts - quarante wagons tombereaux - dix huit plate-formes - cinq fourgons.

Après la guerre, les autorails firent leur apparition, mais les locomotives continuèrent à tirer les wagons de marchandises, notamment pendant la campagne betteravière pour assurer la desserte des sucreries de Neuilly-Saint-Front et de Château-Thierry.

Le déclassement de la ligne d'Essômes à Verdelot fut prononcé en novembre 1939. Il ne restait alors qu'une seule locomotive en service sur le reste du réseau.

En 1942, l'exploitation était supprimée sur la ligne de Château-Thierry à Mareuil-sur-Ourcq, sauf, pendant la campagne sucrière, de Gandelu à Neuilly-Saint-Front.

C'était la fin du C.S.A. qui abandonna toute exploitation en 1946.



Il ne reste aujourd'hui que les bâtiments des stations, vendus à des particuliers, la maçonnerie des ponts, des tranchées et remblais envahis par la végétation, des vestiges de rails çà et là dans la campagne. Ainsi que le pont d'Azy, devenu pont routier exclusivement, reconstruit deux fois à l'emplacement qui avait été prévu spécialement pour la ligne d'Essommes à Verdolot. Celui de Chierry, sur la Marne également, construit aussi pour le C.S.A. et détruit deux fois n'a pas été refait, et c'est bien dommage.

On a ainsi abandonné un moyen de transport collectif - voyageurs et marchandises - qui n'était pas plus polluant, pas plus encombrant, pas plus coûteux, pas plus dangereux que les énormes camions et les immenses autobus qui circulent maintenant sur nos petites routes.

André LEFEBVRE

Vice-Président de la Société Historique  
et Archéologique de Château Thierry

LES ANNALES HISTORIQUES COMPIEGNOISES

modernes et contemporaines

Revue trimestrielle de la SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE COMPIEGNE (moderne et contemporaine), affiliée à la Société des Etudes Robespierriennes et à la Fédération des sociétés savantes d'Ile de France.

- N° 1 et 2 : 10 F (ed. ronéotypée) (épuisée) janvier et avril 1978
- N° 3-4 spécial : BICENTENAIRE ROUSSEAU-VOLTAIRE (juin-octobre 1978)  
98 p. offset - 15 F (épuisé)
- N° 5 : LE PEUPLE ET LE PAIN 1792-93 (janvier 1979)  
87 p. offset - 12 F (épuisé)
- N° 6 : COMPIEGNE DANS L'ENTRE DEUX GUERRES (avril 1979)  
87 p. offset - 12 F (disponible)
- N° 7 : RELIGION ET REVOLUTION (1789-95) (juillet 1979)  
72 p. offset - 12 F (épuisé)
- N° 8 : LA FORET DANS L'HISTOIRE (XVIIe-XXe) (octobre 1979)  
84 p. pffset - 12 F (disponible)

Pour se procurer encore les N° s encore disponibles, écrire ou téléphoner au siège de la Société 82 bis, rue de Paris - 60200 COMPIEGNE Tél. (4) 420.26.52. Libellé les chèques bancaires à l'ordre de la Société d'Histoire de Compiègne et les chèques postaux à l'ordre de Jacques Lecuru.

PROCHAINES PARUTIONS :

- ° en mars : supplément spécial au n° 9 : NOGENT SUR OISE AU DEBUT DU SIECLE, par M. JM. TOURNEBIZE, Dr du Centre Culturel de Nogent s/oise. Un album de 120 cartes postales de la Belle Epoque et une étude sur le commerce du suif à cette époque.
- ° en avril : N° 10 des ANNALES HISTORIQUES COMPIEGNOISES :
  - Le Bicentenaire de l'Ecole des Arts et Métiers de Liencourt.
  - L'Economiste pré-physiocrate VINCENT DE GOURNAY (Aronde)
- ° en juillet : N° 11 spécial : répertoire des orgues de l'Est du Département de l'Oise (dans le cadre de l'année du Patrimoine).