

## 。 Tramways Tergnier - Saint-Gobain - La Fère [1902/1940]

par Bernard VINOT

L'avant projet de réalisation d'une ligne de tramway électrique entre TERGNIER et ANIZY-PINON se précise au début du siècle - ou en trouve les traces dans les délibérations du Conseil Général de l'Aisne dès le 1er Mars 1902 ; le Directeur du Génie d'AMIENS, la Chambre de Commerce de SAINT-QUENTIN, une Commission d'Enquête apportent leurs adhésions en 1904 et 1905. Les communes consultées accueillent très favorablement cette initiative. Le Conseil Municipal de SERVAIS, l'une d'elles, dans sa séance du 17 février 1901 n'y voit qu'avantages : la ligne va relier cette petite commune rurale aux chefs-lieux des cantons, à la ligne de chemin de fer du Nord, elle permettrait d'expédier et de recevoir des produits. Aussi est-on prêt à apporter des concours financiers pour que les travaux soient réalisés le plus vite possible. On retrouve cette même impatience dans les délibérations de 1902 et 1904.

C'est le 10 mai 1906 que le Président FALLIERES et Louis BARTHOU, ministre des Travaux Publics, des Postes et des Télégraphes, décrètent d'utilité publique l'établissement d'un tramway entre TERGNIER et ANIZY PINON, après avoir étudié la rétrocession passée le 23 avril 1906 entre le Préfet de l'Aisne agissant au nom du département et Mr GRONIER, ingénieur civil demeurant à Paris qui accepte l'établissement et l'exploitation d'une ligne à traction électrique, à voie d'un mètre, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, conformément aux conditions de la série de prix et du cahier des charges annexées au décret. Le maximum du capital du 1er établissement de la ligne de tramway est fixé à un million huit cent mille francs (1.800.000 F) et l'exploitation sera faite aux risques et périls du rétrocessionnaire.

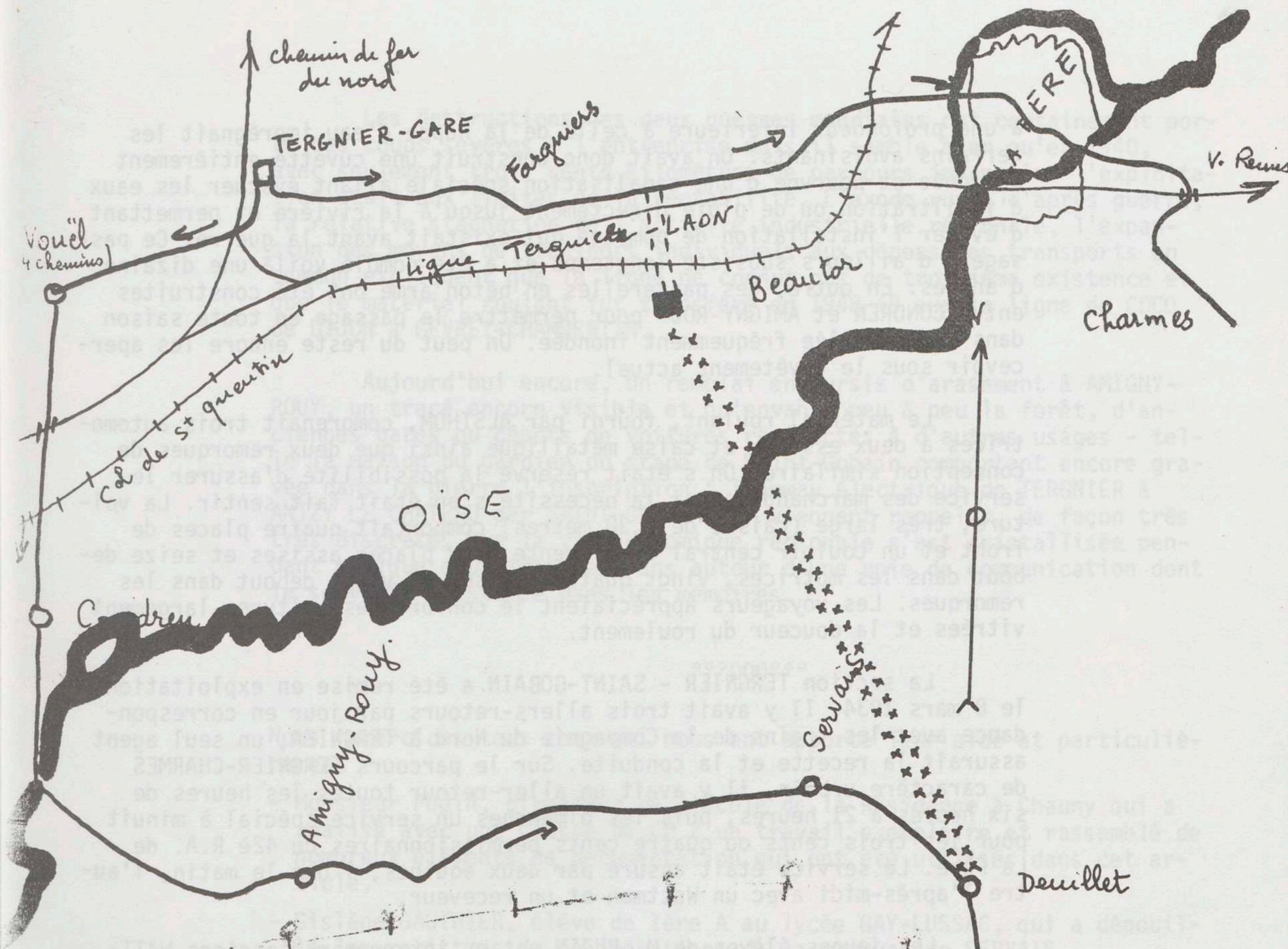
Le tracé retenu : TERGNIER - ANIZY par SAINT-GOBAIN était très pittoresque puisqu'il traversait le massif forestier mais très accidenté, puisque l'on passait de l'altitude minima de 46 m au pont de l'Oise à CONDREN à celle de 188 m à SAINT-GOBAIN LA CHESNOYE et même à 192 m à l'arrêt de la CROIX PITHA près PREMONTRE avec des rampes de 80 et même 109 °/° (pour mille) dans la traversée étroite et sinueuse de l'agglomération gobinoise. La ligne était alimentée par du courant alternatif monophasé à 5.000 volts produit par une usine génératrice située à ST-GOBAIN, c'est-à-dire à peu près au milieu du parcours. Le matériel roulant comportait des aumotrices à voyageurs qui pouvaient acheminer les travailleurs vers leurs lieux de travail (Gare de TERGNIER, verrerie de SAINT-GOBAIN) les paysans vers les marchés (jusqu'aux vendeurs de pissenlits qui l'empruntèrent longtemps !) et même les promeneurs vers la forêt à la belle saison. Il comportait aussi des fourgons automoteurs remorquant des wagons de marchandises assurant le transport du bois de la forêt, des engrais et matériel agricole vers les villages et des betteraves vers les sucreries. Cette ligne de 32 kilomètres dont on peut suivre le tracé sur la reproduction photographique offrait donc toutes les caractéristiques d'un chemin de fer d'intérêt local et était classée dans cette catégorie. Elle fut complètement détruite pendant la première guerre mondiale de même que le matériel roulant et l'usine génératrice.

La période d'après guerre est difficile d'autant plus que l'on réclame aux communes des arrérages pour le service de la dette départementale dérivant de l'établissement du tramway. En août 1924, par exemple, le Conseil Municipal de SERVAIS refuse de payer la somme de 3.285 francs qui lui est réclamée, surtout que " la ligne de chemin de fer n'a pas encore été remise en état de marche et il sollicite de Mr le Préfet l'ajournement du paiement jusqu'au commencement de la remise en exécution des travaux de reconstruction". En mars 1925, la commune déplore son isolement et rappelle que l'absence du tramway électrique lui cause un grand préjudice : "La commune de SERVAIS, dont la population essentiellement agricole recevait avant guerre ses graines, engrais et fournitures de toutes sortes ou qui expédiait une moyenne de 500.000 kg de betteraves par année, se trouve privée de ce moyen de ravitaillement relativement économique si l'on considère le coût des transports actuels par camions automobiles ou même par traction animale". En évoquant ainsi des conditions économiques de la " belle époque " les habitants de SERVAIS n'ont sans doute pas pris parfaitement conscience de l'inflation et de la dépréciation monétaire consécutives à la guerre. Le Conseil Municipal en sa séance du 22 novembre 1931, constatant que les travaux du tramway sont terminés "depuis trois mois", demande au préfet de hâter une mise en activité très attendue avant d'apprendre, il est vrai, le 17 juillet 1932, que les tarifs seront majorés de 225 % pour les voyageurs et 350 % pour les marchandises !

Après la Première Guerre Mondiale, la Compagnie des Chemins de fer secondaires du Nord-Est racheta le réseau d'exploitation et décida de mettre en service une ligne de conception toute nouvelle. En raison de son peu de rendement la section SAINT-GOBAIN - ANIZY, traversant surtout des régions rurales et forestières, fut abandonnée. Or, elle fournissait avant la guerre l'essentiel du trafic des marchandises avec les bois et les betteraves ; ce qui engagea les nouveaux promoteurs à renoncer au moins temporairement au fret et à ouvrir la nouvelle ligne uniquement au trafic des voyageurs. Les dommages de guerre furent donc affectés à la reconstruction du tronçon TERGNIER - SAINT-GOBAIN (soient quinze kilomètres sur les trente deux qui constituaient l'ancienne ligne) et à la construction d'un tronçon nouveau de sept kilomètres qui desservirait les agglomérations de TERGNIER, FARGNIERS, LA FERRE, CHARMES.

L'usine génératrice de courant de SAINT-GOBAIN ne fut pas reconstruite dès lors qu'avait été décidée l'édification de la puissante centrale thermique de BEAUTOR qui pouvait fournir du courant à 600 volts dans des conditions de marché meilleures. Comme le montre le croquis, la ligne de contact était alimentée en 2 points : côté BEAUTOR par deux câbles souterrains de 150 mm<sup>2</sup> de section chacun facilitant la traversée des aciéries de BEAUTOR et de la ligne de chemin de fer du Nord ; côté DEVILLET par une ligne aérienne comprenant deux câbles en cuivre de 116 mm<sup>2</sup> de section chacun et supportée par des poteaux en béton armé espacés en moyenne de 80 mètres. Un feeder de retour constitué par deux câbles souterrains suivait le même tracé que le câble d'alimentation. Chaque motrice équipée de deux moteurs électriques prenait le courant par pantographe.

La section TERGNIER-LA FERRE-CHARMES comportait un tracé facile et à peu près plat mais le tronçon TERGNIER-SAINTE-GOBAIN a nécessité la construction d'un certain nombre d'ouvrages d'art. L'Oise et le canal de SAINT-QUENTIN étaient franchis sans difficulté sur des ponts-route mais pour passer sous la voie ferrée du Nord traversant à niveau la route empruntée par le tramway entre VOUEL et CONDREN, il a fallu descendre



- l'ignes de chemin de fer.
- ++++ canal de St-quentin
- l'ignes des tramway.
- Stations de la ligne Terquier - St-gobain.
- - - - ancien tracé (avant 1914) allant vers ANIZY.
- Emplacement de l'ancienne usine génératrice de courant à SAINT-GOBAIN
- centrale thermique de BEAUVOR
- == == alimentation électrique par câbles souterrains.
- x x x x x alimentation électrique par câbles aériens.
- † limite nord de la forêt de Saint-gobain.

Représentation au 1/40.000<sup>e</sup> des lignes de tramway mises en service en 1934 et de leur alimentation électrique.

à une profondeur inférieure à celle de la nappe d'eau imprégnait les terrains avoisinants. On avait donc construit une cuvette entièrement bétonnée et pourvue d'une canalisation spéciale allant évacuer les eaux d'infiltration ou de pluie directement jusqu'à la rivière et permettant d'éviter l'installation de pompage qui existait avant la guerre. Ce passage a d'ailleurs subsisté longtemps et a été comblé voilà une dizaine d'années. En outre, des passerelles en béton armé ont été construites entre CONDREN et AMIGNY-ROUY pour permettre le passage en toute saison dans cette vallée fréquemment inondée. On peut du reste encore les apercevoir sous le revêtement actuel.

Le matériel roulant, fourni par ALSTHOM, comprenait trois automotrices à deux essieux et caisse métallique ainsi que deux remorques de conception similaire. On s'était réservé la possibilité d'assurer le service des marchandises si la nécessité s'en était fait sentir. La voiture, très large (caisse de 2,30 mètres) comportait quatre places de front et un couloir central avec trente deux places assises et seize debout dans les motrices, vingt quatre assises et vingt debout dans les remorques. Les voyageurs appréciaient le confort des voitures largement vitrées et la douceur du roulement.

La section TERGNIER - SAINT-GOBAIN a été remise en exploitation le 8 mars 1934. Il y avait trois allers-retours par jour en correspondance avec les trains de la Compagnie du Nord à TERGNIER, un seul agent assurait la recette et la conduite. Sur le parcours TERGNIER-CHARMES de caractère urbain, il y avait un aller-retour toutes les heures de six heures à 21 heures, puis les dimanches un service spécial à minuit pour les trois cents ou quatre cents permissionnaires du 42<sup>e</sup> R.A. de La Fère. Le service était assuré par deux équipes, l'une le matin, l'autre l'après-midi avec un Wattman et un receveur.

Les jeunes élèves de M. PUJIN ont pu interroger d'anciens WATTMANS. Marius MERCANDIER raconte qu'il fut le dernier à avoir conduit le tramway de TERGNIER, car à la suite du bombardement de la gare de triage le 10 Mai 40, la ligne fut coupée en plusieurs endroits et les motrices définitivement immobilisées. Lucien BONNETERRE qui circula sur les deux tronçons entre 1934 et 1939 se souvient des difficultés rencontrées pendant la mauvaise saison lorsque, par temps de neige ou de verglas le tramway patinait ou que le givre, en se posant sur les fils, arrêtait le courant. Il y eut peu d'accident ou d'incident : quelques accrochages en villes avec des automobilistes ou des camionneurs surpris par la largeur des motrices ; quelques vaches blessées lorsque le wattman surpris n'avait pas eu le temps d'arrêter sa machine. La plus longue interruption a été causée par la chute d'arbres déracinés par la tempête, entraînant la rupture des fils et même des poteaux en béton.

Les dépenses d'exploitation atteignaient en 1936, pour l'ensemble des deux lignes, le chiffre kilométrique de 2,50 francs (deux francs cinquante) et la section de TERGNIER - LA FERRE assurait un transport suffisant pour couvrir des dépenses mais en dehors des jours de marché, la section TERGNIER - SAINT-GOBAIN était peu fréquentée. Elle ne traversait que des localités peu peuplées et elle subissait la concurrence de la ligne ferroviaire SAINT-GOBAIN - CHAUNY, beaucoup plus ancienne et qui assurait un service de marchandises et de voyageurs. Tout le fret de la glacerie passait évidemment par elle et les Gobinois qui désiraient se rendre à Paris avaient intérêt à prendre le train à CHAUNY plutôt qu'à TERGNIER d'autant que la ligne occupait quelques quatre vingts cheminots dont les familles avaient l'avantage d'y voyager gratuitement.

Les destructions des deux guerres mondiales ont certainement porté des coups sévères à l'entreprise mais il semble bien qu'en 1940, avec seulement trois cents kilomètres de parcours journalier l'exploitation était aux limites de la rentabilité. L'exode rural d'après guerre, la relative stagnation de l'activité industrielle régionale, l'expansion des moyens de transport individuels aux dépens des transports en commun expliquent que la ligne ne connut pas de troisième existence et que le matériel roulant fut transféré en 1948-49 sur la ligne de CDCO de DIJON à GEVREY-CHAMBERTIN.

Aujourd'hui encore, un remblai en sursis d'arasement à AMIGNY-ROUY, un tracé encore visible et qu'envahit peu à peu la forêt, d'anciennes gares ou dépôts de voitures réaffectés à d'autres usages - telle la maison du gardien du stade de Saint-Gobain comportant encore gravée dans la pierre l'inscription " Tramway électrique de TERGNIER à ANIZY LE CHATEAU par SAINT-GOBAIN " - viennent rappeler, de façon très très discrète, que la vie économique régionale s'est cristallisée pendant quelque deux fois sept ans autour d'une voie de communication dont le souvenir s'estompe dans les mémoires.

°°°000°°°

Nous remercions tous ceux qui nous ont apporté leur aide et particulièrement :

- Monsieur PUJIN, directeur de l'Ecole de la Résidence à Chauny qui a réalisé avec une classe de CM 2 un travail exemplaire et rassemblé de nombreux éléments de documentation qui ont été utilisés dans cet article.
- Gislène GAUTHIER, élève de 1ère A au lycée GAY-LUSSAC, qui a dépouillé les registres de délibérations de la commune de SERVAIS.
- Monsieur PIERRET qui a aimablement mis à notre disposition la très rare carte de SAINT-GOBAIN - COUCY - BASSE au 1/40.000e dont une réduction figure dans cet article.

#### BIBLIOGRAPHIE :

- Dossier PUJIN
- Bulletin des lois n° 2770
- M. VINCENT : "Le tramway électrique de TERGNIER à LA FERRE et à SAINT-GOBAIN.  
in "l'industrie des voies ferrées et des transports automobiles"  
janv. 38
- J. LAURENT : "Tramway de LA FERRE - TERGNIER - SAINT-GOBAIN"  
in : "La vie du rail".