

Carte des vestiges ferroviaires de la région de Saint-Quentin

Francis BEAUCIRE

Aux plus beaux jours de l'âge du fer -entendre l'âge du *chemin* de fer, Saint-Quentin fut au centre d'une étoile de lignes secondaires ayant pour origine ou aboutissement la gare du Réseau Nord. S'y ajoute à l'extrême fin du XIXe siècle un réseau de tramways justifié par l'essor urbain rapide qui accompagne l'industrialisation de la ville. Enfin, le rail apparaît sous une troisième forme à cette époque *comme accessoire de la voie d'eau*, le halage des bateaux étant assuré par des tracteurs de berge sur rail. Aujourd'hui, l'empreinte laissée par le rail dans la ville est encore nettement perceptible, dans la morphologie urbaine comme dans le bâti (tracé des anciennes plates-formes, gares et remises ...), quand ce ne sont pas les voies elles-mêmes qui, plusieurs années, voire plusieurs décennies après l'abandon de l'exploitation, témoignent toujours, par bribes, de l'activité passée du rail. Tous ces vestiges étaient encore assez nombreux au seuil des années quatre-vingt pour qu'on puisse tenter de les cartographier.

1) L'étoile des secondaires :

Les deux lignes exploitées depuis 1982 par la SNCF en direction d'Origny-Sainte-Benoite vers l'est et de Villers-Saint-Christophe à l'Ouest constituent aujourd'hui les seuls fragments encore en activité d'un réseau beaucoup plus vaste, celui de la Compagnie des Chemins de Fer secondaires du Nord-Est, dont l'immeuble administratif est toujours visible rue l'Isle à Saint-Quentin. Cette compagnie, créée en 1922, regroupait elle-même une douzaine de sociétés d'exploitation ferroviaire généralement déficitaires. Enfin, à partir de 1951, c'est la Régie des Transports de l'Aisne, émanation du Conseil Général du département, qui reprend ces lignes en charge, tandis que cessent successivement les circulations voyageurs sur toutes les lignes et les mouvements marchandises sur certaines d'entre elles, au trafic trop faible.(1)

Aujourd'hui, la ligne dite de "Vélu", reliant Saint-Quentin à Vélu-Bertincourt, a cessé toute activité. La gare de Rocourt a conservé les ruines de l'ancien dépôt. C'est l'exploitation de l'ancienne ligne de St-Quentin à Ham, déferrée après Villers-Saint-Christophe, qui assure le maintien en activité de la gare de Rocourt. Vers l'est, la ligne de Guise a laissé de nombreux témoins de son activité passée, (dépôt, cité des cheminots, matériel roulant), la ligne elle-même étant encore exploitée jusqu'à Origny (ciments), y compris,

pour les touristes, par le Chemin de Fer touristique du Vermandois (C.F.T.V.) avec un matériel comparable à celui qui circula sur la ligne jusqu'en 1968, date de la suppression des circulations voyageurs.

La ligne des Chemins de Fer du Cambrésis, reliant St-Quentin à Caudry, avait son terminus en gare de Rocourt, en commun avec le "Vélu". Etablie en voie métrique, la ligne ceinturait la ville par le nord pour se diriger vers la Somme, dont elle longeait le cours sur quelques kilomètres, avant d'obliquer vers le Catelet au nord-ouest. La plate-forme épousait donc les limites de l'agglomération de l'époque. On la retrouve aujourd'hui en quasi totalité en ville, alors que le remembrement a été la cause de sa disparition en rase campagne. Ce terrain vague très linéaire dans la banlieue de la ville est en voie de disparition progressive, en raison de la réutilisation de l'emprise comme voie routière depuis 1979. Mais le plan de la ville porte définitivement cette cicatrice représentative du XIXe siècle, comme il porte, plus près du centre, l'empreinte ineffaçable des anciens remparts et des glacis, réutilisés comme boulevards circulaires. Sur cette ceinture de l'âge industriel, on

(1)Le Chemin de Fer de Saint-Quentin à Guise, la Compagnie du Nord-Est de la RTA (1874-1966), Vauquesal-Papin, **La Vie du Rail**, n° 1071, 20 Novembre 1966.

on trouve encore l'une des d'eux gares urbaines du Cambrésis avant le terminus, la gare Saint-Jean, rue de Cambrai.

2) Le réseau des tramways :

Les tramways de Saint-Quentin ont commencé à circuler en 1899. En fait, deux lignes aboutissaient à la gare, la ligne provenant du Faubourg d'Isle, au sud-est, n'étant pas reliée au reste du réseau. Cette situation, qui prendra fin en 1929, explique l'existence de deux dépôts, l'un au Faubourg d'Isle, l'autre boulevard du Huit-Octobre, réutilisé au profit des autobus urbains. A partir de 1908 et jusqu'à l'arrêt de l'exploitation en 1956, des motrices électriques alimentées par perche et fil trolley succèdent aux trams à air comprimé utilisés précédemment. Il ne subsiste aujourd'hui de ce mode de transport que les bâtiments des dépôts et des traces ténues de la voie, place de la gare en particulier. Le matériel a été entièrement détruit après avoir été vendu à un ferrailleur. (2)

3) La traction sur berge du Canal de Saint-Quentin :

La traction latérale par véhicules électriques roulant sur voie métrique et alimentée par fil trolley fut assurée entre 1918 et 1969. A cette date, en raison de la progression du nombre des automoteurs, le service était

naturellement très réduit. Les vestiges de ce mode de traction sont encore relativement nombreux en 1979, où le dépôt des engins, la voie de un mètre et les poteaux qui supportaient le fil électrique sont encore visibles non loin de la gare S.N.C.F. Mais aucun véhicule n'a été conservé en 1969 (ferraillage) et il est dommage que les restes des installations fixes, voie en particulier, ne doivent faire l'objet d'aucune mesure de conservation, voire de réactivation, puisqu'il semble que des tracteurs subsistent encore dans l'est de la France. Cet abandon paraît d'autant plus dommageable que se juxtaposent, à quelques kilomètres de distance, deux modes de traction des bateaux représentatifs de la révolution industrielle et désormais historiques, dont un encore en activité au nord de Saint-Quentin : le touage des trains de péniches pour la traversée des souterrains de Riqueval et du Tronquoy (3).

(2) Les tramways de Saint-Quentin, Jacques Leroy, **Chemins de Fer régionaux et urbains**, n° 97, 1970.

(3) La traction électrique sur les Voies navigables, Cl. Robin, **Chemins de Fer secondaires**, n° 81, 1967.

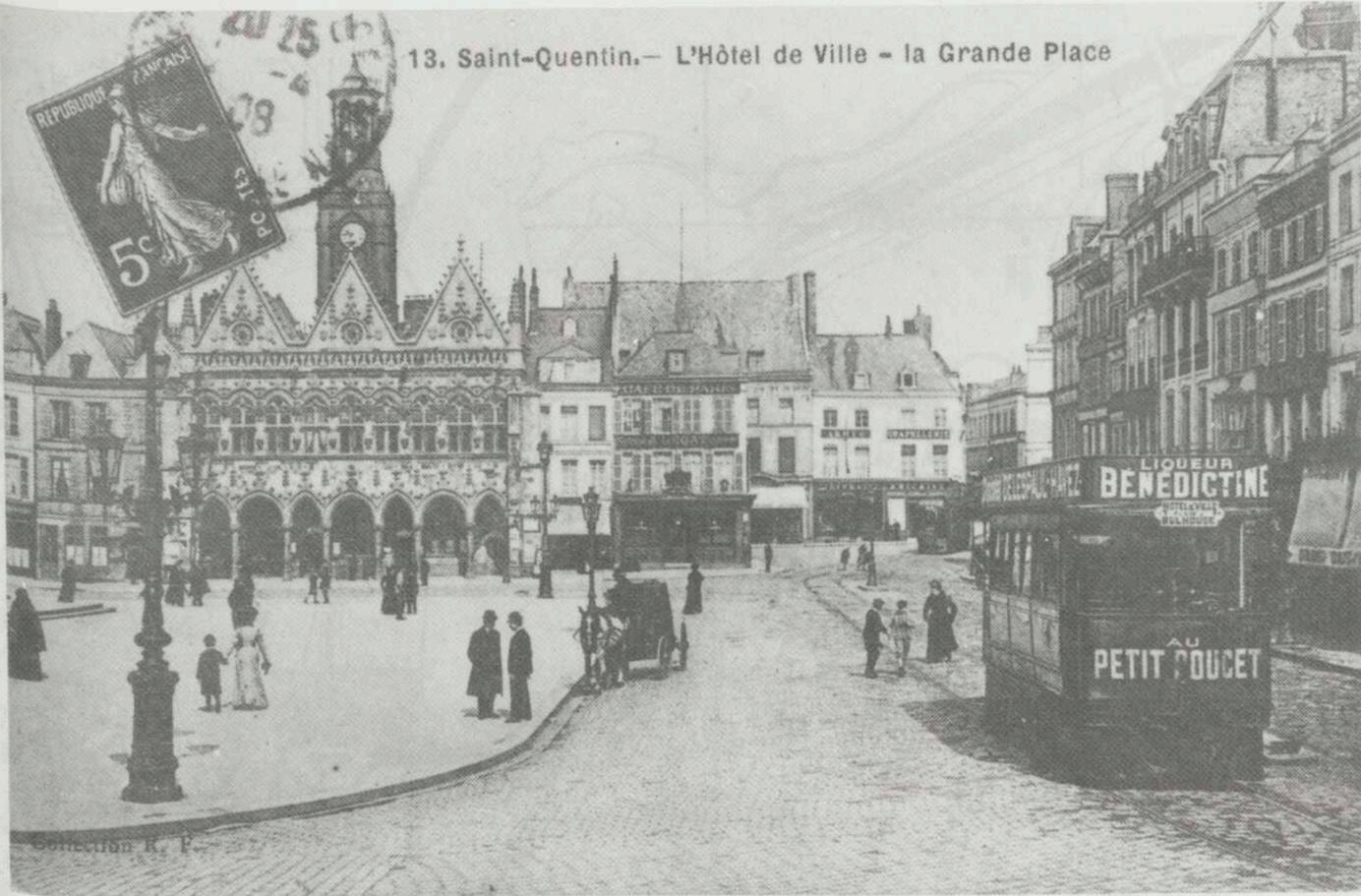
Nota Bene

En raison de manque de place, nous avons dû reporter à un N° ultérieur un important article de notre ami J.M. BERNARD :

"Introduction à la géographie des transports, éléments d'épistémologie".

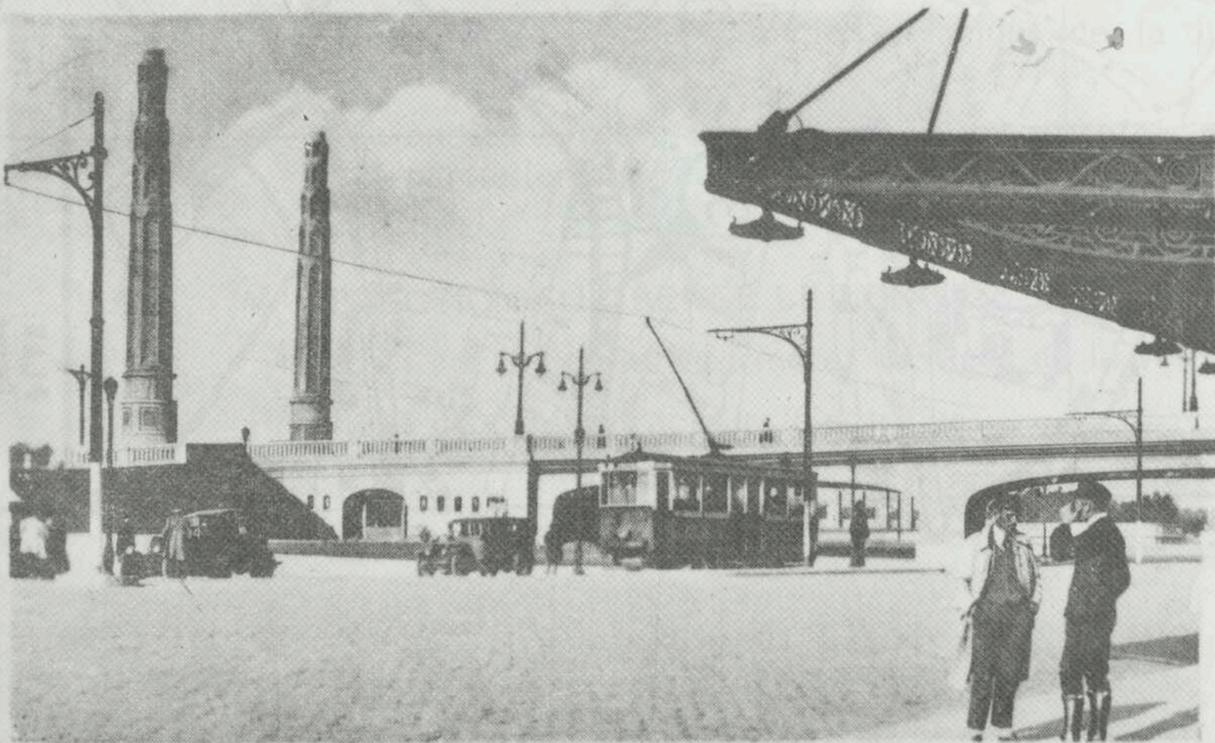
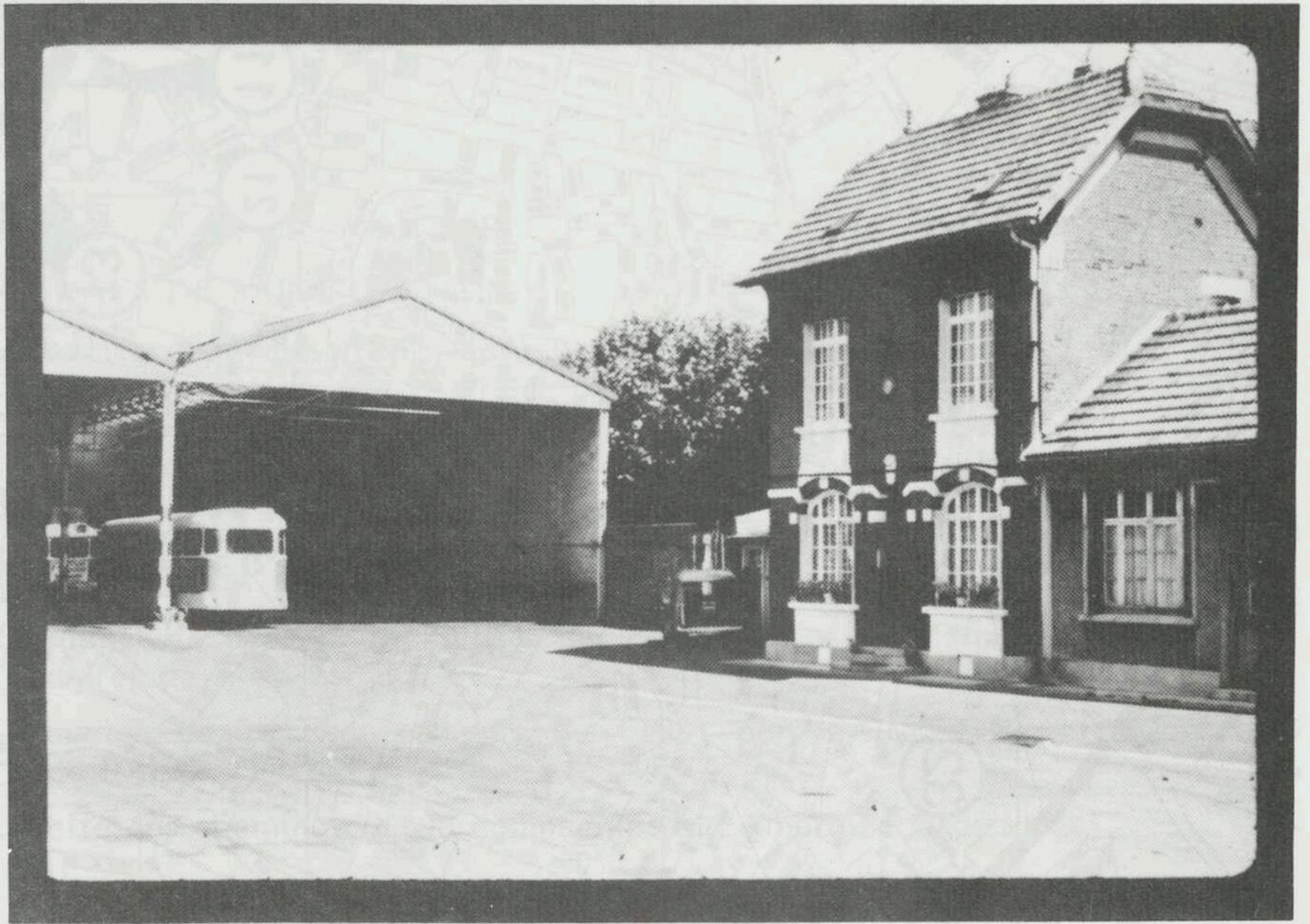
La Rédaction

13. Saint-Quentin. — L'Hôtel de Ville — la Grande Place



Motrice à air comprimé,
sur la grand'place

Ancien dépôt des tram-
ways, utilisé aujourd'hui par
les autobus. (Bd du
8 Octobre) (Ph.F.Beaucire)

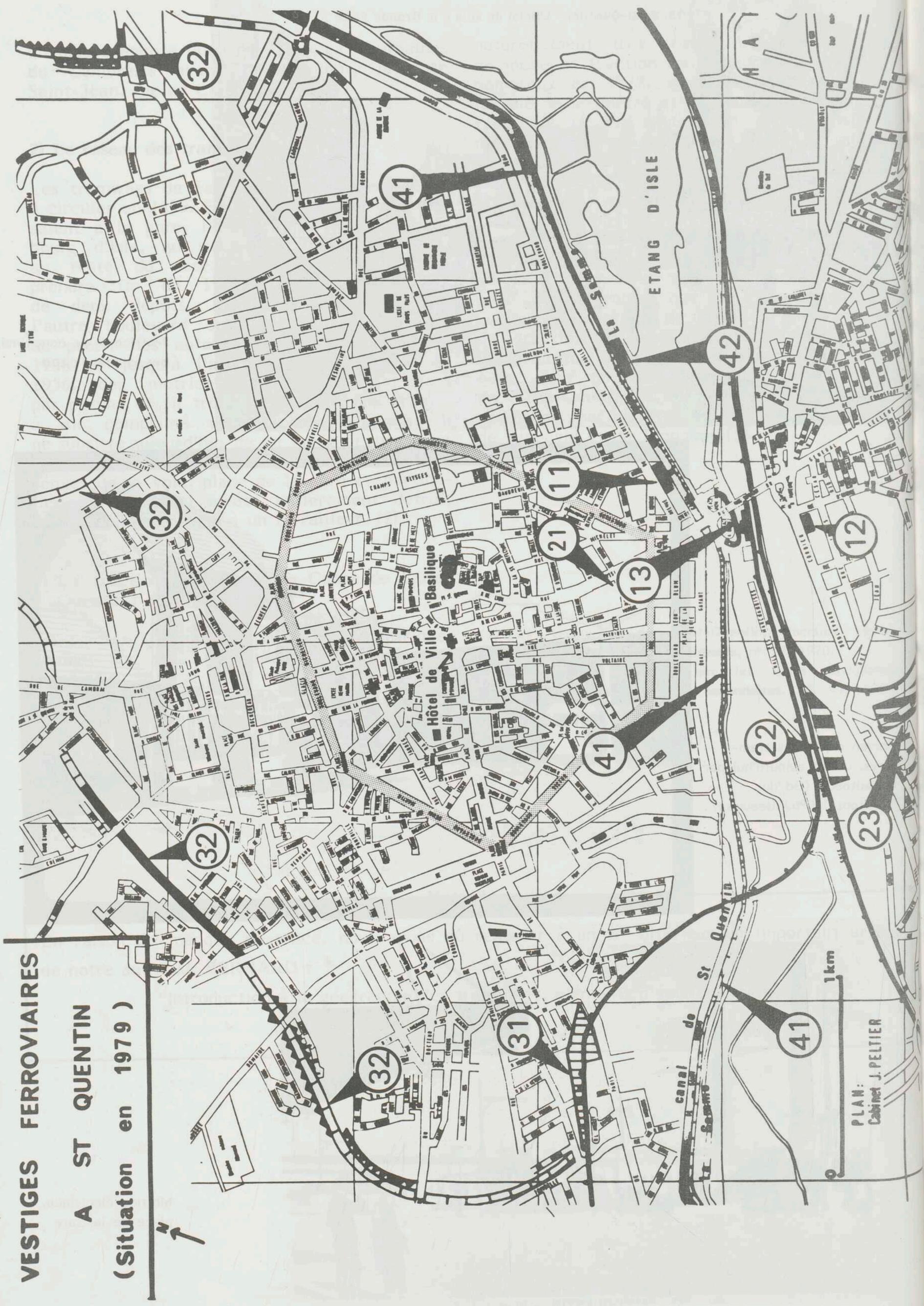


Motrice électrique,
place de la Gare

VESTIGES FERROVIAIRES

A ST QUENTIN

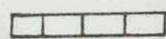
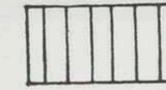
(Situation en 1979)



PLAN:
Cabinet J. PELTIER

LEGENDE DE LA CARTE :

I - SIGNES :

	plate-forme dépourvue de voie
	plate-forme encore pourvue de vestiges de la voie
	plate-forme ou emprise réutilisée comme voie routière ou chemin revêtu
	bâtiment à ancienne fonction ferroviaire
	vaste emprise avec bâtiments
	vaste emprise non bâtie (débords de gare ...)

II - NUMEROS

1 TRAMWAYS DE SAINT-QUENTIN :

- 1.1. : ancien dépôt des trams, actuellement dépôt des bus urbains
- 1.2. : ancien dépôt des trams, aujourd'hui abandonné
- 1.3. : dernières traces de la voie, dans la chaussée, place de la gare

2 CHEMINS DE FER SECONDAIRES DU NORD-EST :

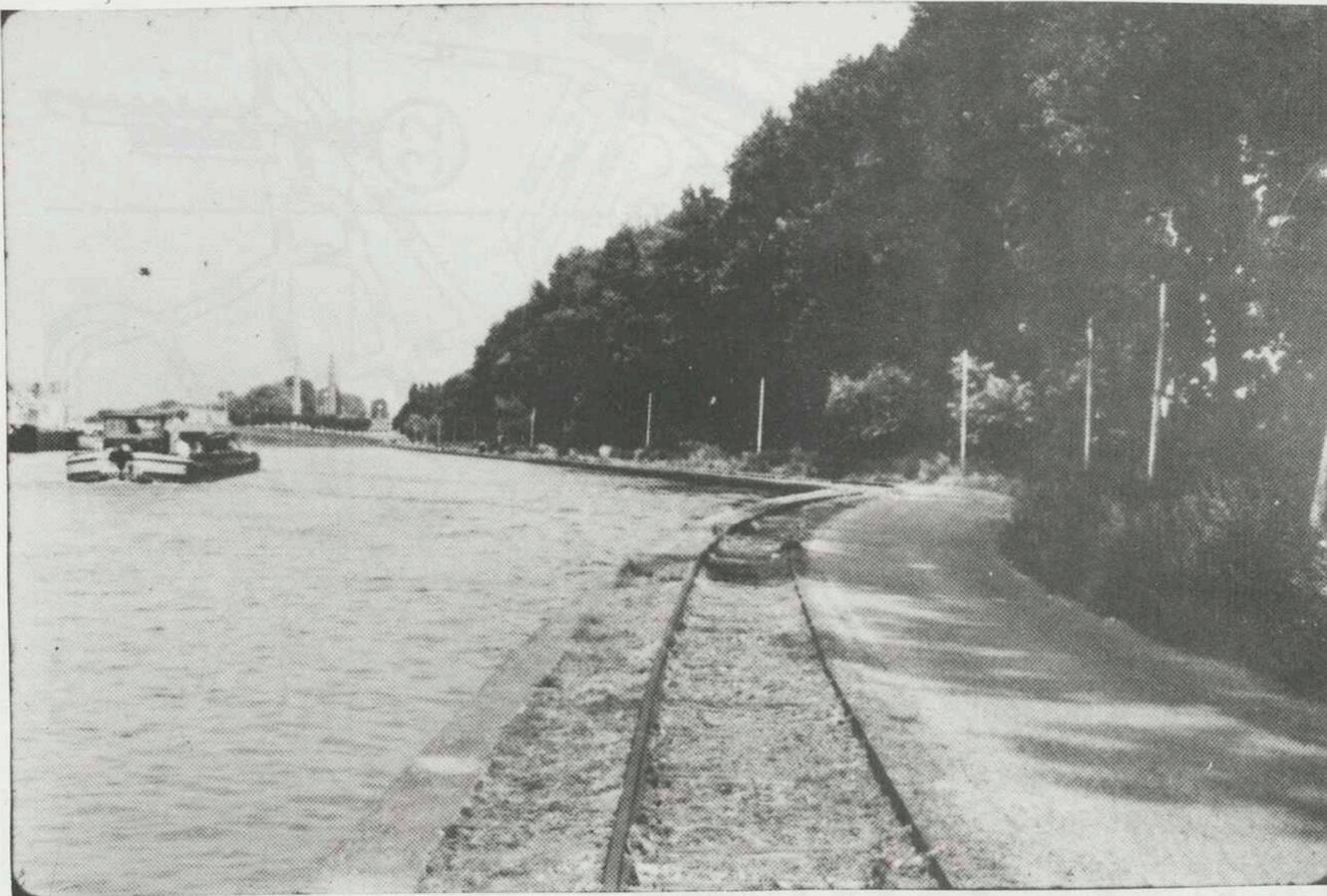
- 2.1. : immeuble dans la rue d'Isle, ancien siège des Chemins de fer secondaires du Nord-Est
- 2.2. : ancien dépôt, réoccupé jusqu'en 1981 par la Régie des Transports de l'Aisne
- 2.3. : cité des cheminots de la compagnie (rue Ambroize Croizat)

3 CHEMINS DE FER DU CAMBRESIS :

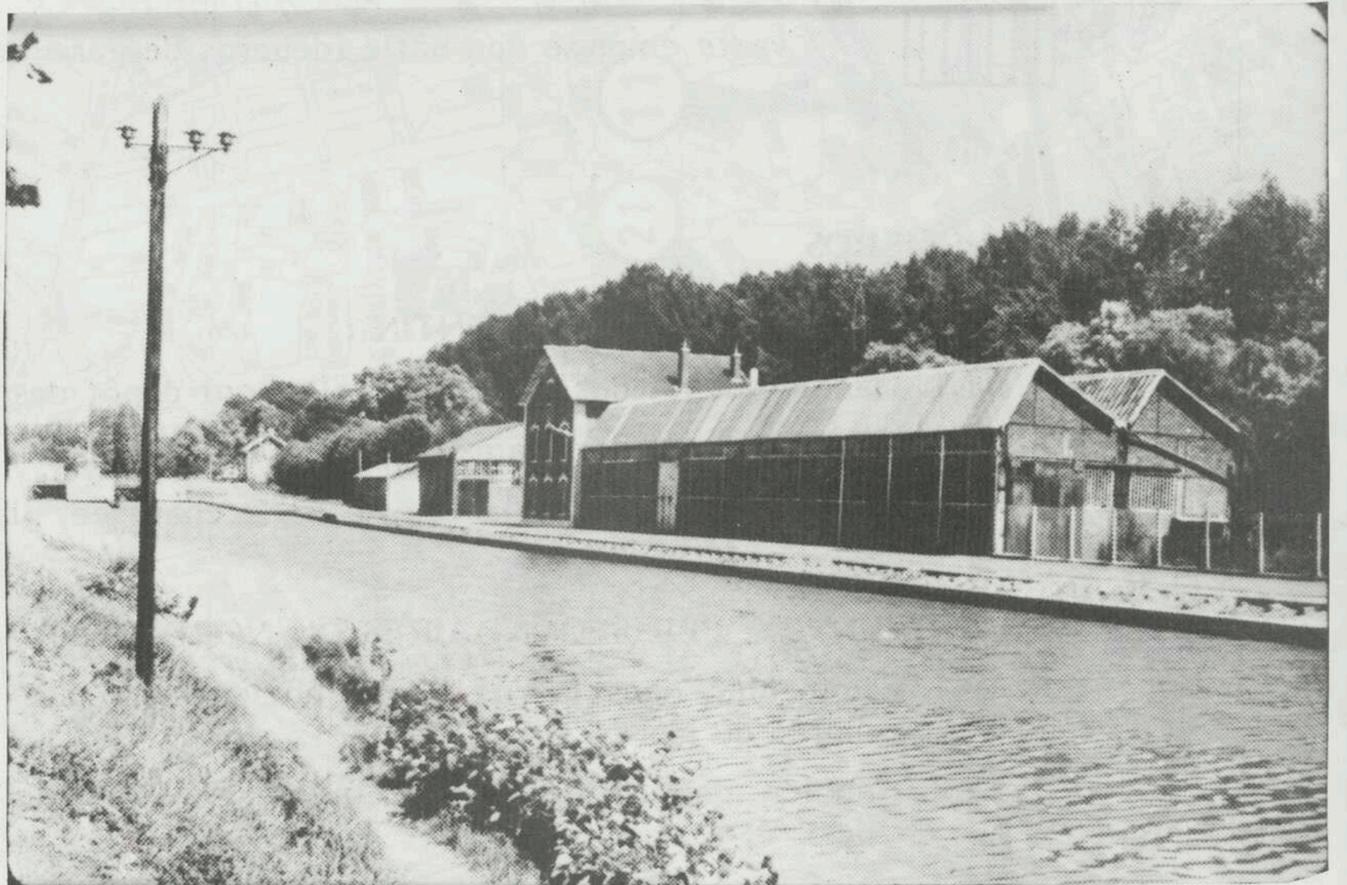
- 3.1. : gare de Rocourt, ancien terminus de la ligne reliant Saint-Quentin à Caudry
- 3.2. : ancienne plate-forme, construite autrefois en limite d'agglomération, partiellement réutilisée comme voie routière

4 TRACTION SUR BERGE LE LONG DU CANAL DE ST-QUENTIN :

- 4.1. : ancienne plate-forme et vestiges de la voie de un mètre
- 4.2. : dépôt des tracteurs électriques



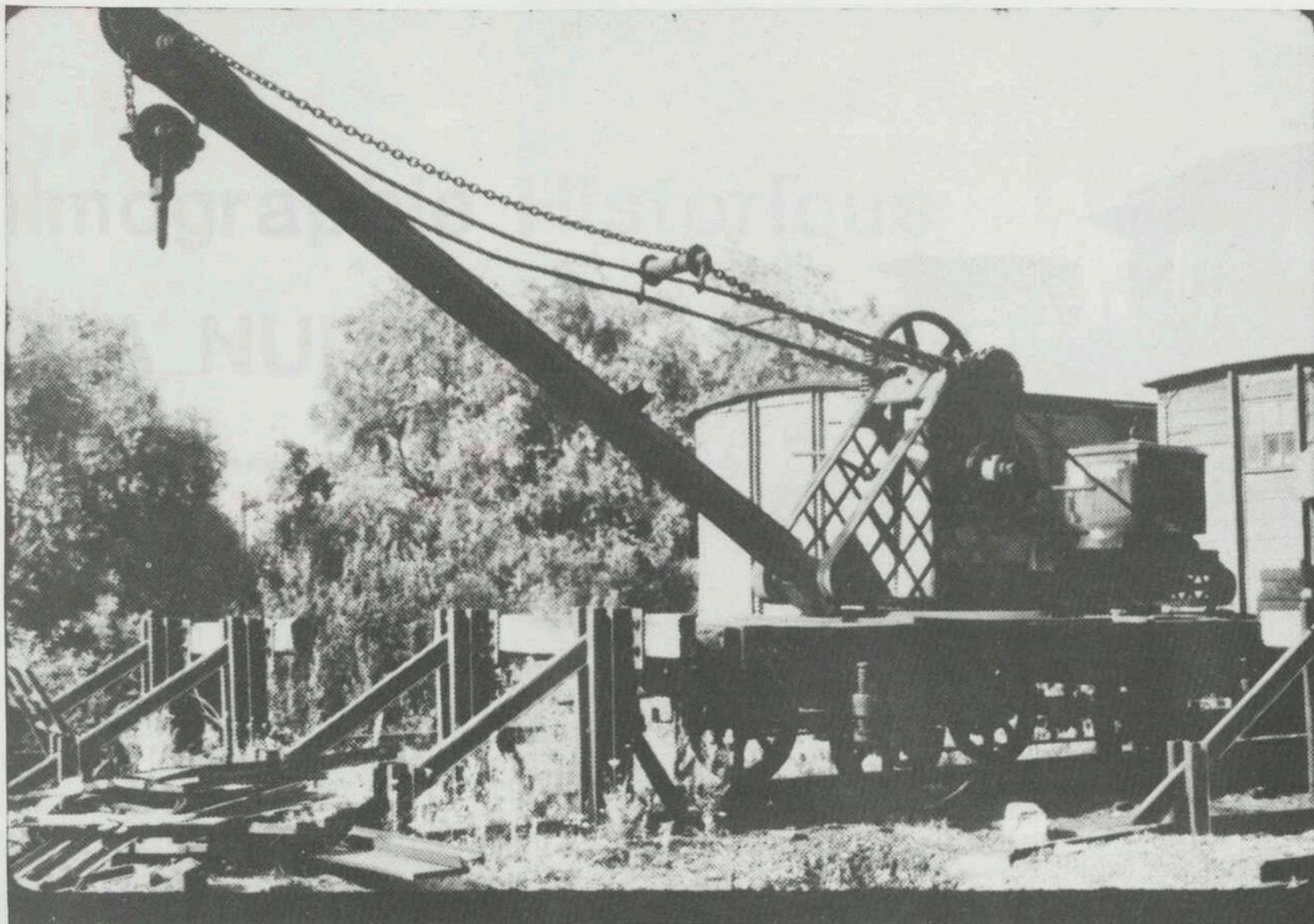
Le canal de St-Quentin à proximité du port de l'Isle. Encore bien visibles, la voie en bordure du canal et les poteaux qui supportaient le fil d'alimentation électrique des tracteurs.
(Ph. F. Beaucire)



L'ancien dépôt des tracteurs de halage.
(Ph.F.Beaucire)



La voie métrique sur laquelle se déplaçaient les tracteurs électriques assurant le halage des bateaux.
(Ph. F. Beaucire)



Chemin de fer secondaire et ligne du Cambrésis

Au dépôt de la ligne de St-Quentin-Guise, exploitée par la Régie des Transports de l'Aisne jusqu'en 1981. La grue de secours héritée des chemins de fer du Nord-Est. (Ph.F.Beaucire)



149. SAINT-QUENTIN
Passage à niveau de Rocourt
Chemin de fer de Véluy-Bertincourt - P. D.

Passage à niveau de Rocourt sur la ligne de Véluy



Plate-forme de l'ancienne ligne du Cambrésis au Nord de St-Quentin, non loin de la route de Cambrai : terrain vague en attente de réutilisation par la voirie urbaine. (Ph.F.Beaucire.1982)



Les tracteurs de halage avant leur départ à la ferraille.

(Ph. J. Leroy)



Canal vu du pont de l'Isle
Traction électrique des bateaux
en action. (Carte postale
ancienne - coll. J.Leroy)

St-QUENTIN (Aisne) — Le Canal et l'Etang d'Isle



Gare Saint-Jean (Chemin
de fer du Cambrésis)

Carte postale ancienne-
coll. J. Leroy

152. — SAINT-QUENTIN. — La Gare Saint-Jean. P. D.

P. Dupré, édité, St-Quentin

(Documents aimablement prêtés par M. Leroy de St Quentin, que nous remercions vivement ici).