

Les chemins de fer en Thiérache de l'origine à 1914 Projets, construction des lignes et mise en exploitation

De 1865 à 1914, la construction des chemins de fer en Thiérache a donné lieu à des projets, parfois contradictoires, qui furent modifiés ou abandonnés. Mais elle a également abouti à la réalisation d'un réseau serré de petites lignes d'intérêt local et d'un ensemble de lignes « régionales » communiquant avec les régions voisines, lignes dues aux choix du conseil général.

Cet article porte principalement sur le déroulement des études, la constitution des dossiers, les formalités administratives, techniques, financières et réglementaires, la construction et son lot de difficultés, enfin sur la période de mise en exploitation. La création d'une ligne, si courte fut-elle, était un parcours semé d'embûches de toute nature et qui, dans plusieurs cas, a pu durer de longues années.

Pour donner une idée du nombre et de la complexité des problèmes rencontrés par les multiples acteurs concourant à la conception et à la construction des chemins de fer, ainsi que du heurt des intérêts mis en cause, nous avons reconstruit la monographie de trois lignes, l'une d'intérêt national (Paris-frontière belge par Soissons), les deux autres d'intérêt local. Nous terminerons par une brève évocation d'épisodes liés aux guerres de 1870 et de 1914-1918.

La ligne Paris-frontière belge : réalisation du tronçon Laon-Hirson

La liste des lignes ou des tronçons d'une même ligne (Cf. page suivante) réalisés de 1855 à 1914 montre bien la création progressive d'un réseau dense autour de la Thiérache et dans son territoire.

Nous examinerons les étapes de la construction et de la mise en service du tronçon Laon-Hirson qui faisait partie de la ligne Paris-frontière belge par Soissons, Laon, Hirson. La Compagnie du Nord avait obtenu en 1857 la concession de cette ligne d'intérêt national. Les premiers tronçons réalisés furent Paris-Sevan (1860), puis Sevan-Villers-Cotterêts (1861), Villers-Cotterêts-Soissons (1862) et, enfin, Soissons-Laon (1865). Ce rythme, relativement rapide, contraste avec la lenteur mise à réaliser la partie finale de la ligne. C'est que la construction de cette dernière rencontra de multiples obstacles, obstacles dont nous rendrons compte par le recours à une chronologie fine.

Il apparaît clairement que la Compagnie du Nord et l'autorité publique ne manifestaient pas un grand empressement à mettre en œuvre le tronçon Laon-Hirson. Pourtant, les interventions et les pressions ne manquèrent pas. En août

Liste des lignes de chemins de fer de Thiérache et des régions voisines dans l'ordre chronologique de mise en exploitation de 1860 à 1914					
	Ligne	Section	Concession	Déclaration utilité publique	Exploitation
1	Maubeuge - Aulnoye - Paris				1855
2	Paris - frontière belge	Paris - Sevrans			1860
3	Paris - frontière belge	Sevrans - Villers-Cotterêts			1861
4	Paris - frontière belge	Villers-Cotterêts - Soissons			1862
5	Paris - frontière belge	Soissons - Laon			1865
6	Paris - frontière belge	Laon - Vervins			1869
7	Anor - Hirson				1869
8	Hirson - Namur				1869
9	Aulnoye - Anor				1869
10	Hirson - Charleville	Aubenton	1857	1859	1869
11	Paris - frontière belge	Vervins - Hirson			1870
12	Valenciennes - Aulnoye				1872
13	Saint-Quentin - Guise		1870		1875
14	Crécy-Mortiers - La Fère			1877	1879
15	Saint-Quentin - Velu-Bertincourt		1874	1876	1880
16	Hirson - Charleville	Auvillers-les-forges	1862		1884
17	Le Cateau - Valenciennes				1884
18	Hirson - Amagne - Rethel			1879	1885
19	Busigny - Hirson		1883		1885
20	Hirson - Charleville	Amagne			1885
21	Maubeuge - Fourmies				1885
22	Le Cateau - Laon	Sains - Laon	1883	1881	1888
23	Laon - Mézières par Liesse - Dizy-Rozoy	Laon - Rozoy		1881	1888
24	Le Catelet - Denain		1880	1882	1889
25	Le Cateau - Laon	Le Cateau - Wassigny	1883	1881	1892
26	Le Cateau - Laon	Guise - Sains	1883	1881	1892
27	Saint-Quentin - Le Catelet	Le Catelet - abords Saint-Quentin		1885	1892
28	Laon - Mézières par Liesse - Dizy-Rozoy	Laon - Liart			1893
29	Le Cateau - Laon	Wassigny-Lesquielles - Guise	1883	1881	1896
30	Ribémont - La Ferté-Chevresis			1898	1900
31	Guise - Le Catelet			1898	1900
32	Saint-Quentin - Le Catelet	Omissy - faubourg Saint-Jean		1895	1902
33	Marle - Montcornet - Rozoy			1905	1907
34	Asfeld - Montcornet	ligne principale		1905	1909
35	Asfeld - Montcornet	embranchement Dizy-Saint-Erme		1905	1909
36	Guise - Wimy (Hirson)		1883	1900	1910
37	Romery - Vervins - Brunehamel - Liart	Wiège-Faty - Vervins		1904	1909
38	Romery - Vervins - Brunehamel - Liart	Vervins - Brunehamel		1904	1909
39	Romery - Vervins - Brunehamel - Liart	Brunehamel - Liart		1904	1909
40	Sains-Richaumont - Saint-Gobert				1914

Liste des lignes de chemin de fer de Thiérache et des régions voisines dans l'ordre chronologique de mise en exploitation de 1860 à 1914.

1863, le conseil général de l'Aisne émettait le vœu d'effectuer auprès de la Compagnie du Nord « des démarches pressantes et recommandations les plus énergiques » ; en 1864, les conseils d'arrondissements de Laon, de Vervins et la chambre consultative d'agriculture insistaient pour la réalisation rapide des études. Mais, en 1864, le conseil général fut informé que la Compagnie du Nord envisageait de différer les travaux de cette section. En 1865, le ministre des Travaux publics rappela que la Compagnie du Nord disposait d'un délai de huit ans pour procéder à la construction complète de la ligne qui devrait donc être terminée en 1869. Cependant, il précisa qu'il espérait que la Compagnie n'emploierait pas la totalité de ce délai. Le conseil général de l'Aisne, estimant que de nombreux intérêts restaient en souffrance, renouvela ses « vœux ».

Au 1^{er} septembre 1866, les études sur la section Laon-Hirson étaient en cours ; élus et futurs usagers souhaitaient que la section Laon-Marle soit rapide-

ment lancée et mise en service pour assurer aux nombreuses sucreries desservies un approvisionnement en charbon dans de meilleures conditions. En octobre de la même année, la Compagnie du Nord fut « invitée » par le ministre à présenter le projet d'exécution pour la section Laon-Hirson, dont le tracé n'avait pas encore été arrêté. En juillet 1867, le projet fut enfin soumis à l'approbation du ministre et passa ensuite en conseil des Ponts et Chaussées. Enfin, la Compagnie paraissait disposée à pousser les travaux avec célérité.

En 1868, le conseil général demandait que les travaux soient terminés dans les délais fixés. Un an plus tard, M. Piette, conseiller général, membre de la commission d'utilité publique, réitérait cette demande. En pure perte : le ministre des Travaux publics avait conféré avec le directeur de la Compagnie du Nord et ce dernier confirmait que le délai serait dépassé. La nouvelle fut très mal accueillie dans le pays. En effet, des entreprises avaient déjà pris des dispositions pour être en mesure de se faire livrer au moment choisi de l'ouverture. Des pétitions s'élevèrent un peu partout et le conseil municipal de Vervins proposa une ouverture partielle définitive : qu'au moins la partie entre Laon et Vervins soit ouverte définitivement le 22 septembre. En fait, la section de la ligne Laon-Vervins fut ouverte le 30 octobre, complétée par un service de messageries entre Vervins et Hirson dans les deux sens. Il faut bien noter qu'à cette époque, il ne s'agissait que d'une seule voie.

CORRESPONDANCE

CHEMIN DE FER DU NORD

Messieurs **MENNESSON, TERLET et SÉAUX** ont l'honneur d'informer le public, qu'à partir du **30 OCTOBRE 1869**, jour de l'ouverture du Chemin de Fer de Vervins à Laon, ils organisent entre **VERVINS ET HIRSON**, deux nouveaux Services de Messageries.

DÉPARTS D'HIRSON :

A 8 heures du matin, arrivée à Vervins à 10 heures, pour le départ du train de 10 h. 25, arrivant à Laon à midi, et à Paris à 4 h. 50.

A deux heures après-midi, arrivée à Vervins à 4 h. pour le départ du train de 4 h. 15, arrivant à Laon à 5 h. 50, et à Paris à 11 h. 05, du soir.

DÉPARTS DE VERVINS :

A 10 heures du matin, après l'arrivée du train de 9 h. 20, qui part de Paris à minuit 15, arrivée à Hirson à midi.

A 5 heures du soir, après l'arrivée du train partant de Paris à 6 h. 50 du matin, par Soissons (omnibus, 7 h. 55 par Tergniers, 8 h. 25 par Soissons (express), et de Reims à 8 h. 55, ARRIVÉE A HIRSON A 5 heures du soir.

Il sera délivré des Billets de correspondance aux départs de Paris, pour toutes les localités desservies par la voiture.

BUREAUX :

A HIRSON, chez M. CARLIN, Hôtel de la Poste.	A VERVINS, chez MM. MILARD, Hôtel du Lion d'Or.
A ORIGNY, chez M. CARLIER, Hôtel du Cheval blanc.	COPIN, Hôtel de l'Épée, et à la Gare.

Service 1869-1870

Les nouveaux services de messagerie entre Vervins et Hirson lors de l'ouverture de la ligne de Vervins à Laon (30 octobre 1869). Affiche. Coll. Société historique de Vervins et de la Thiérache.

En août 1870, juste avant le début de la guerre, il fut demandé et décidé une halte à Barenton-Bugny. Le 25 juin 1871, le tronçon Vervins-Hirson fut ouvert. Cependant, il restait de nombreux aménagements à pratiquer pour améliorer l'usage de la ligne. En 1874, la halle de la gare de Crécy-Mortiers fut agrandie et la voie de ceinture prolongée. À Vervins, la halle incendiée durant la guerre fut reconstruite ; des rails en acier remplacèrent les rails en fer. En matière de sécurité, le nombre de disques et de sonneries fut augmenté tandis qu'étaient exécutés des travaux de consolidation au Chaudron. En 1875, il fallut entreprendre, à Gercy, des travaux de maçonnerie pour soutenir les talus au kilomètre 176,5. L'année suivante, à Vervins, furent construites, dans la cour des marchandises, une voie de ceinture et des voies transversales, munies de plaques tournantes.

Toujours en 1876, le ministère donna son accord pour la transformation de La Bouteille en station, mais la Compagnie du Nord ne semblait pas pressée d'obtempérer. Même attitude à l'égard de Lugny, malgré les « vœux » du conseil général pour y implanter une halte. Des lettres avaient été envoyées aux députés et aux sénateurs pour effectuer une démarche auprès du ministre mais aucune réponse ne parvint avant le mois d'avril : la Compagnie du Nord exigeait une somme de 5 000 F. Elle fut votée, ce qui n'empêcha pas la Compagnie de faire preuve de mauvaise volonté et de refuser purement et simplement l'implantation de la halte demandée. Une nouvelle requête fut adressée au ministre sans que la Compagnie se manifestât. Pour La Bouteille, le ministère avait fini par retenir une solution intermédiaire entre une halte et une station. Mais la Compagnie s'y opposa en s'appuyant sur la loi qui stipulait qu'une modification n'était pas exigible après mise en exploitation. L'affaire fut portée devant le Conseil d'État. Les communes de Voyenne, Erlon, Sons-et-Ronchères, Châtillon-lès-Sons et Toulis (2 862 habitants) demandèrent une halte entre Marle et Crécy et suggérèrent un emplacement avantageux (rampe faible, ni terrassements, ni acquisitions), situé entre Voyenne et Erlon. Sans réponse du ministre, les démarches habituelles furent engagées.

De 1878 à 1881, l'amélioration progressive des horaires, une plus grande souplesse dans l'exploitation et l'introduction de trains mixtes ne doivent pas cacher la résistance de la Compagnie à engager des frais supplémentaires. La halte de Voyenne fut ouverte le 1^{er} août. Cependant, malgré les nombreux rapports du service contrôle, la Compagnie du Nord ne créait toujours pas de gare à La Bouteille alors que 20 communes, situées « dans un rayon de sept lieues » (soit 28 kilomètres), y étaient intéressées. Quant à l'implantation d'une gare à Lugny, en 1880, la Compagnie continuait à estimer les frais trop élevés. Par ailleurs, malgré les « vœux » les plus pressants, la ligne resta à voie unique jusqu'en 1881, un revenu kilométrique de 35 000 F étant exigé pour envisager la pose d'une seconde voie. Lorsque démarra la construction de la seconde voie, les requêtes concernant La Bouteille reprirent, treize communes, situées entre quatre et huit kilomètres, étant concernées. La Compagnie du Nord finit par donner son accord en 1882.

Les années suivantes virent des progrès dans l'exploitation et dans le domaine de la technique ferroviaire. Le remplacement des rails en fer de 37 kg par des rail en acier de 30 kg se généralisa. Le trafic de la gare d'Hirson prit une

extension considérable, tandis que la surface de ses installations s'augmentait d'une nouvelle halle et d'une rotonde.

Les chemins de fer d'intérêt local de la loi de 1865 : histoire de deux lignes en Thiérache

En 1867, conformément à la loi de 1865, le conseil général de l'Aisne avait élaboré et présenté pour le département une liste de huit projets de lignes (tableau n° 2). Trois de ces lignes intéressaient la Thiérache. Elles ne furent pas créées mais partiellement associées à d'autres projets. En 1868, apparaissaient huit lignes constituant un réseau presque complet, soit :

Saint-Quentin-Guise par la vallée de l'Oise, exploitée à partir de 1876 ;

Busigny à Hirson et Charleville, inaugurée en 1885 ;

Guise-Wimy, terminée en 1910 ;

Le Cateau-Laon, achevée en 1896 ;

Hirson-Amagne-Rethel, ouverte en 1885 ;

Marle-Moncornet-Rozoy-sur-Serre, dont l'exploitation commença en 1907 ;

Sains-Richaumont-Saint-Gobert, terminée par les Allemands en 1914-1918 ;

Marly-Vervins-Liart, mise en service en 1913.

LISTE DES 8 LIGNES PRINCIPALES DE CHEMIN DE FER D'INTERÊT LOCAL établie en 1867 par le CONSEIL GÉNÉRAL de l' AISNE pour le DÉPARTEMENT selon la loi du 12 juillet 1865					
		ligne	km	coût (francs)	coût/km
1	LA FERRE La Fère Séry-les-Mézières	ORIGNY-en-THIERACHE Origny-en-Thiérache Saint-Quentin	73,000 12,000	3 556 000,00	41 835
2	COUCY-les-EPPES	LIESSE	6,000	107 000,00	17 833
3	CHAUNY	ANIZY-le-CHATEAU	16,200	1 800 000,00	111 111
4	RETHEL limite Aisne - Ardennes Soissons	COMPIEGNE Soissons limite Aisne-Oise	47,600 18,900	1 204 000,00 452 000,00	25 294 23 915
5	LA FERRE La Fère Marle	ROZOY-sur-SERRE Marle Rozoy-sur-Serre	21,000 28,200	678 000,00 881 200,00	32 286 31 248
6	SOISSONS 2 directions étudiées par Neuilly-Saint-Front par Fère-en-Tardenois	CHATEAU-THIERRY 44,5 km - 2 145 000	40,000	2 018 000,00	50 450
7	MEAUX	FISMES	51,000	2 439 000,00	47 824
8	BOHAIN Bohain Guise	ROUGERIES Guise Rougeries	21,000 17,600	1 050 000,00 880 000,00	50 000 50 000
TOTAL			352,500	15 065 200,00	42 738

Liste des 8 lignes de chemins de fer d'intérêt local établie en 1867 par le Conseil général de l'Aisne pour le département selon la loi du 12 juillet 1865.

Busigny à Hirson et Charleville

Du projet à la déclaration d'utilité publique : 1857-1879

Le décret impérial du 26 juin 1857 accorda à la Compagnie du chemin de fer du Nord, outre la concession du chemin de fer de Soissons à la frontière belge, la concession pour une autre ligne joignant celle de Saint-Quentin-Erquelines à celle de Soissons-frontière belge, partant d'un point à choisir entre Busigny et Landrecies et arrivant à un point également à déterminer. Une enquête de déclaration d'utilité publique devait précéder la concession définitive. Le ministre du Commerce et des Travaux affirma avoir tenu compte des « vœux » émis successivement en 1857, 1858 et 1859 par le conseil général de l'Aisne et chargé l'ingénieur en chef de préparer un avant-projet.

Une autre étude fut confiée à la même époque à l'ingénieur en chef du contrôle du chemin de fer des Ardennes, prévoyant une ligne de Charleville à Hirson. Un décret du 11 juin 1859 avait en effet accordé à la Compagnie du chemin de fer de l'Est une ligne partant de Mézières à un point situé sur la ligne Soissons-frontière belge (dans le but d'établir une ligne transversale Lille-Strasbourg). Le point supposé était Hirson. Le souhait des élus de l'Aisne était également orienté vers cette localité. Les populations, se sentant concernées, s'intéressèrent au choix entre deux tracés pour le projet de Lille à Mézières : le premier par Wassigny, Le Nouvion, La Capelle, Fourmies et Hirson, le second par Guise, Origny et la vallée de l'Oise.

La Compagnie du chemin de fer du Nord, de son côté, avait été autorisée à entreprendre l'étude d'un troisième tracé se détachant d'un point situé entre Busigny et Landrecies en vue de desservir sur son parcours la ville d'Avesnes. Le conseil général de l'Aisne précisa au ministre sa position de refus si le choix se portait sur le tracé de la Compagnie du Nord, s'éloignant fortement de la ligne de Cambrai et lésant les localités industrielles du département. Le choix de ce tracé aurait pour conséquence un retard dans le classement des voies vicinales promises et une augmentation sensible du budget concerné. En outre, un rapport détaillé indiquait l'existence de variantes en Ardennes : une ligne d'Aubenton vers Maubert-Fontaine rejoignant près de Mézières le tracé de Guise (au village de Ham) ou le tracé de Wassigny près de Maubert-Fontaine. De son côté, le conseil d'arrondissement de Vervins donnait la préférence au tracé partant de Guise et passant, à partir d'Aubenton, soit par Bossus, soit par Rumigny.

Le conseil général de l'Aisne avait bien enregistré les considérations locales mais il entendait ne prendre en compte que les principes suivis par le Gouvernement dans l'attribution des concessions de lignes ferrées, principes dictés par l'intérêt stratégique et international, l'intérêt commercial et agricole, l'intérêt des populations, l'intérêt des Compagnies.

Le rapporteur préconisa le tracé par Le Nouvion et Fourmies, une enquête de déclaration d'utilité publique fut rapidement ouverte. Après de vives discussions et des prises de positions contradictoires au sein du conseil général, ce dernier émit finalement le vœu que le Gouvernement, dans l'attribution de la conces-

sion définitive Lille-Mézières, restât dans les termes du décret du 26 juin 1857 et en dirigeât le tracé dans l'arrondissement de Vervins.

Daté du 7 février 1861, un document sans doute rédigé à Guise par des notables, élus, industriels, ou plus simplement œuvre collective d'un conseil de canton, adressé au ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, présente une étude comparative détaillée des données statistiques, humaines, géographiques et économiques sur les activités agricoles, commerciales et industrielles concernées par les deux tracés du projet de chemin de fer (tableau n° 3) : Busigny-Hirson-Origny-en-Thiérache et Le Nouvion-Hirson. Les arguments et données statistiques incontestables firent pencher la balance en faveur de Guise et les auteurs adoptèrent une position fort critique à l'égard des pétitionnaires du Nouvion, de leur argumentation et de leurs « erreurs ». Le préfet de l'Aisne pria le conseil général de l'appuyer auprès du ministre sur le tracé par Guise et la vallée de l'Oise qui représentait, selon lui, un « immense avantage pour le Département ».

La solution de la Compagnie du Nord fut rejetée et la commission adopta le tracé Busigny-Guise-vallée de l'Oise. Le conseil d'arrondissement de Vervins admit que ce tracé sauvegardait les intérêts de l'arrondissement et demanda le passage par Etréaupont, une jonction à Origny-en-Thiérache avec la future ligne Soissons-frontière belge, pour prendre ensuite la direction d'Aubenton. Le conseil général reprit cette position, arguant que si cette solution n'était pas retenue, la grande ligne transversale Dunkerque-Strasbourg serait brisée, la distance de parcours sensiblement augmentée, les intérêts commerciaux et industriels lésés. Enfin, le conseil ajouta que le projet de la Compagnie du Nord avait le grave inconvénient de déplacer le tracé vers l'extrême frontière et ainsi de rendre la ligne plus vulnérable aux invasions étrangères. Les échanges ne furent pas toujours aimables. Cependant, le conseil général adopta, en définitive, à une très forte majorité (25 contre 3), le tracé Busigny par Guise.

En 1862, changement de la position gouvernementale. La commission des routes déplora qu'une grande partie du département et la majeure partie de l'arrondissement de Vervins fussent restées sans aucune liaison par chemin de fer, la ligne de raccordement entre Saint-Quentin-Erquelines à Soissons-frontière belge ayant été accordée au département du Nord. Le Gouvernement laissait entendre qu'à titre de compensation un autre chemin de fer de Busigny à cette même ligne pourrait être concédé. Le corps législatif, par un décret du 6 juillet 1862, fixait le départ du tronçon de la ligne à Hachette, au-dessus de Landrecies ; ce tronçon passerait à Avesnes, Fourmies et aboutirait à la ligne Soissons-frontière belge à ou après Anor. À la même date, la ligne de Mézières à Soissons-frontière belge fut définitivement concédée à la Compagnie du chemin de fer de l'Est.

En 1864, à la suite d'une pétition émanant des vingt-huit communes des cantons d'Aubenton et de Rozoy, le conseil général demanda que le tracé permît l'implantation d'une station près de Bellevue, commune d'Any-Martin-Rieux, conformément au projet des ingénieurs de l'État, afin de permettre la desserte de ces cantons. En 1865, le ministre donna son approbation pour le tracé et les terrassements entre Mézières et Hirson, choix qui semblait satisfaire le département.

LIGNE BUSIGNY - HIRSON PROJET TRACE VALLEE de l'OISE et ORIGNY
ETUDE STATISTIQUE MOULINS A FARINE par CANTON et COMMUNE
A 7 KM du TRACE

Lieux de Situation des Usines		Nombre des Moulins	Valeur des Usines	Force motrice naturelle	Force motrice utilisée	Paires de Meules	Production annuelle en Quintaux	Observations.
Cantons	Communes							
Bohain	Escarfour	1	15,000	4	4	4	4,000	
	»	1	30,000	14	10	2	6,000	Toutes les Usines du canton de Wassigny sont rapprochées du chemin de fer projeté par Guise.
	»	1	15,000	7	4	1	1,500	
»	Vénérolles	1	55,000	20	15	3	10,000	
Wassigny	Hannappes	1	30,000	10	10	2	4,000	
	»	1	55,000	25	20	4	10,000	
	»	1	55,000	25	20	4	10,000	
	»	Tupigny	1	50,000	34	14	2	8,760
	Verly	1	40,000	25	12	2	8,760	
Le Nouvion	Dorengt	1	35,000	10	8	2	5,000	Ces moulins sont plus rapprochés du tracé de Guise que du tracé du Nouvion.
	La Neuville-lès-Dorengt	1	25,000	10	8	2	5,000	
	Leschelles	1	25,000	7	7	1	3,500	
	»	1	30,000	7	7	1	3,500	
Guise	Iron	1	35,000	15	12	2	8,000	Guise, centre de l'industrie de la contrée, est aussi le centre de l'industrie de la menuiserie. Ce tableau démontre que 20 moulins sont situés dans ce canton, et qu'à eux seuls ils possèdent 37 paires de meules dont la production annuelle est de 224,360 quintaux ou de 6,624,800 francs, le quintal évalué à 30 francs, ce qui représente chaque jour une production de 669 quintaux ou de 18,000 francs.
	»	1	35,000	18	15	3	9,000	
	Lavaquerresse	1	35,000	12	10	2	6,000	
	»	1	30,000	10	10	2	5,000	
	»	1	30,000	8	8	1	4,000	
	Longchamps	1	160,000	50	32	6	26,880	
	Proix	1	60,000	25	18	4	17,520	
	Noyal	1	100,000	60	46	4	17,520	
	Macquigny	1	100,000	35	18	4	17,520	
	Hanleville	1	60,000	20	14	3	13,140	
	Bernot	1	40,000	20	14	3	13,140	
	»	1	25,000	12	12	2	8,760	
	Lesquielles-St-Germain	1	200,000	70	28	6	26,880	
	Guise	1	50,000	35	22	5	15,000	
	Monceau-sur-Oise	1	85,000	70	16	3	11,000	
Malzy	1	20,000	3	3	2	3,285		
Le Brule	1	15,000	3	3	1	4,000		
Romery	1	25,000	6	6	2	8,000		
»	1	6,000	2	2	1	3,500		
Marly	1	23,000	3	3	1	3,215		
	Origny-St-Benoite	1	200,000	70	32	6	26,880	
Sains	Wiège-Paty	1	18,000	3	3	2	3,285	Le canton de Sains a aussi tous ses moulins sur le tracé de l'Oise.
	»	1	95,000	15	15	4	11,000	
	»	1	35,000	5	5	1	4,380	
	»	1	25,000	23	20	2	8,000	
Vervins	Laigny	3	35,000	14	12	3	9,000	Le canton de Vervins a aussi des moulins sur l'Oise.
	St-Algis	4	70,000	16	16	5	11,000	
	Autreppe	1	33,000	35	5	1	4,500	
	Voulpaix	3	45,000	15	9	3	9,855	
	»	2	58,000	20	8	4	5,475	
	»	1	40,000	25	12	3	9,855	
	»	1	45,000	8	4	2	7,000	
	»	1	25,000	20	6	2	6,570	
Foigny	1	25,000	20	6	2	6,570		
Fontaine-lès-Vervins	3	80,000	30	25	7	12,000		
Vervins	3	75,000	14	12	3	10,000		
La Capelle	Chigny	1	35,000	40	16	3	11,000	Le canton de La Capelle possède la plus grande partie de sa population sur l'Oise; il y possède aussi une forte partie de son industrie; ses moulins se trouvent au nombre de 19 ayant 33 paires de meules produisant 80,015 quintaux, et au francs, 2,400,450.
	Euglancourt	1	60,000	35	16	3	11,000	
	Crupilly	1	10,000	2	2	1	2,190	
	Erluy	1	20,000	45	8	2	5,475	
	Lerzy	2	50,000	20	6	4	6,570	
	Sorbais	2	60,000	12	6	4	6,570	
	Somméron	3	60,000	24	12	6	9,855	
	Luzoir	1	25,000	8	3	2	3,285	
	Gergny	1	20,000	12	6	2	6,570	
	Buiroufesse	2	50,000	14	11	2	5,500	
La Capelle	4	80,000	16	16	4	12,000		
Hirson	Ohis	1	40,000	30	8	2	6,500	
	Wimy	1	20,000	6	4	2	2,500	
		81	3,063,000	1,252	699	169	529,195	

La section Mézières-Rimogne pourrait être livrée en 1868 et Rimogne-Hirson en 1869 (le délai de construction expirait le 6 juillet 1870).

En 1874, la ligne de la Compagnie de l'Est comportait deux stations sur les 14 250 kilomètres du département de l'Aisne : Aubenton-Any et Saint-Michel-en-Thiérache. Pendant ce temps, la partie Busigny-Hirson restait en sommeil. Un syndicat de propriétaires et d'industriels des cantons de Wassigny, Le Nouvion et La Capelle fit procéder, en 1876, à une étude pour une liaison de ces trois cantons avec Busigny. La concession serait demandée à titre d'intérêt local : cette partie du département étant riche en agriculture et industries, le trafic devait être important et offrir de belles perspectives de développement. Une proposition fut faite pour en confier la réalisation à MM. Foucamprez et consorts s'ils obtenaient le tronçon se trouvant dans le département du Nord. La subvention du département était fixée à 7 500 F/km, mais la concession ne serait octroyée que si le département du Nord donnait, de son côté, son accord pour 5,250 kilomètres.

L'année suivante, la déclaration d'utilité publique fut retardée par une intervention du Génie militaire. Il exigeait une modification de tracé pour le raccordement avec Laon-Aulnoye. Il fallait déplacer la ligne pour mettre la voie sous le feu d'un fort dont la construction était prévue au sud d'Hirson. Toutefois, ce raccordement du côté de Laon ne changeait pas la direction générale prévue en 1876. Il en résultait cependant une augmentation de la longueur de la ligne de quatre kilomètres et des travaux supplémentaires d'un coût global non négligeable évalué à 575 000 F. Sur le plan technique, la modification fut acceptée par la Compagnie, mais pas sur le plan financier. Elle demandait une subvention spéciale pour compenser la dépense de modification exigée.

Le tracé ne satisfaisait pas encore tout le monde : avec la modification, le raccordement se faisait sur la ligne Laon-Hirson (et non Hirson-Anor), délaissant ainsi la commune de Mondrepuis. La réaction de cette commune fut très vive. Le conseil général, appelé à l'aide, ne put qu'engager la commune à prendre contact avec le Génie militaire pour traiter ce sujet. Rappelons que Mondrepuis était une agglomération de 1 700 habitants comprenant des établissements industriels, une filature de 10 400 broches, deux scieries, un commerce de bois, deux brasseries et des établissements de céramiques.

Le dossier d'un tracé intermédiaire, sans doute tout aussi coûteux car traversant des terrains glaiseux et nécessitant des courbes serrées et fréquentes, fut déposé au ministère. À la suite de ces changements, la compagnie d'intérêt local demanda une augmentation de la subvention départementale, fixée à 350 000 F pour 51,7 kilomètres. Le rallongement de 3,4 kilomètres exigé par les militaires impliquait un complément de 25 000 F, ce qui portait la participation du département à 375 000 F.

Wassigny obtint d'être le point de jonction avec la ligne Valenciennes-Laon. Un autre projet, Le Cateau-Saint-Erme, se faisant attendre, les principaux propriétaires et industriels des cantons de Wassigny, Le Nouvion, La Capelle et Hirson sollicitèrent que la concession passe par les chefs-lieux de canton afin de

faciliter les exportations et importations agricoles ou industrielles. Le conseil rendit un avis favorable à cette requête.

Finalement, la ligne fut classée en section A, « chemin de fer d'intérêt général », avec le n° 10 dans le tableau du conseil général transmis au préfet et approuvé par le ministre. Elle faisait partie des 154 lignes du réseau national classées « chemin de fer d'intérêt général ». Plus rien ne manquait à la mise en œuvre de la ligne n° 10. Or, nous verrons qu'il s'écoula une période de sept ans avant qu'elle ne soit complètement terminée et inaugurée.

En 1878, le projet de raccordement vers Guise était achevé et soumis au ministre qui devait effectuer une demande de déclaration d'utilité publique, tandis que les études de la section Wimy vers Guise étaient bien avancées. Enfin, la loi du 31 décembre 1878 introduisait la ligne Busigny-Hirson dans le réseau complémentaire avec l'embranchement Wimy-Guise. Une dissension s'éleva entre le conseil et le ministre : le département avait une position stratégique particulière et le ministre des Travaux publics devrait en tenir compte. La doctrine de l'État était de promettre la plus prompte exécution aux départements qui fourniraient les plus fortes subventions. La subvention départementale fut portée à 375 000 F.

La déclaration d'utilité publique fut enfin prononcée, le 24 juin 1879. La longueur de la ligne était de 53,6 kilomètres, le coût des infrastructures et superstructures s'élevait à 10 926 000 F. Les enquêtes sur les stations furent terminées la même année et les projets de terrassements à l'étude. Étaient fixées neuf stations : Vaux-Molain, Wassigny, Étreux, Boué, Le Nouvion, Buironfosse, La Capelle, Clairefontaine, Ohis-Neuves-Maisons et l'embranchement Wimy-Guise. Le viaduc d'Ohis devait avoir 432 mètres de longueur et 32 mètres de hauteur.

La réalisation : 1880-1887

En 1880, plusieurs actions étaient en cours : l'enquête des stations, l'enquête parcellaire La Capelle-Hirson faite en juin et l'adjudication en juillet. Le projet définitif simplifié avait permis de gagner une année. Pour Le Nouvion-Hirson, l'expropriation était lancée et un vœu exprimé pour un arrêt à Clairefontaine. Le préfet mit les communes en demeure de prendre un engagement ferme et leur octroya un délai de cinq ans pour se libérer. Il valait mieux en effet présenter au ministre un ensemble financier cohérent et éviter le recours à l'emprunt.

En 1881, les travaux étaient en pleine activité entre La Capelle et Hirson, les sections La Capelle-Le Nouvion et Le Nouvion-Boué bientôt adjudgées. La première section fut ouverte le 1^{er} juillet 1883, mais l'exploitation était déjà effective depuis quelques mois. La décision concernant l'emplacement définitif de Flavigny-le-Grand conditionnait la mise en chantier de l'embranchement de Wimy, car c'est à cet endroit que la ligne de l'Oise devait se raccorder à la ligne Le Cateau-Laon. Le duc d'Aumale, grand propriétaire foncier en Thiérache, proposa la gratuité pour un terrain de 40 hectares (qui valait 80 000 F). L'expropriation La Capelle-Hirson se poursuivait, de même que l'enquête parcellaire pour La Capelle-Le Nouvion.

La préparation de la traversée du canal Sambre-Oise était en cours, mais on rencontra de sérieuses difficultés pour la partie couverte. Le viaduc de l'Oise devait avoir 220 mètres de long, 23 mètres de haut et les remblais 20 mètres d'amplitude. L'enquête parcellaire La Capelle-Boué était terminée, mais les travaux La Capelle-Hirson se révélèrent très difficiles car ils nécessitaient des tranchées profondes.

En 1882, les travaux rencontrèrent d'autres obstacles car les terrains traversés, des plus difficiles, étaient des limons et de la marne bleue. Pour le tronçon La Capelle-Hirson, la réalisation du viaduc exigeait de nombreux travaux ; de même, de grosses dépenses furent nécessaires à Bohain, en raison d'un limon quaternaire assez fluide. Rappelons enfin que la ligne fut concédée définitivement à la Compagnie du chemin de fer du Nord par la loi du 22 novembre 1883.

L'exploitation de cette ligne était prévue pour fin 1884 : la pose des tabliers métalliques sur le pont du canal de Sambre-Oise était achevée, la construction des maisons de gardes et bâtiments était en cours, le ballastage était entamé aux deux extrémités.

En janvier 1884, des industriels et des commerçants intéressés par la ligne adressèrent une pétition au ministre des Travaux publics. Elle rappelait que le classement de cette ligne (aux termes de la loi de 1879) dans le réseau de l'État avait empêché que la société formée par ceux-ci assure le démarrage des travaux. En février, une délégation, assistée par MM. Sandrique et Turquet, députés de l'Aisne, fut reçue par le ministre des Travaux publics. Elle sollicitait une prompte ouverture de la ligne. Le conseil général appuya leur pétition en juillet. Le constructeur devait faire face à ces demandes d'ouverture d'exploitation mais il rencontra aussi des difficultés avec le fournisseur de ballast, La Ballastière de Vénérolles. La Compagnie du Nord reprit finalement la soumission à son compte et dans des conditions avantageuses pour le Trésor. Le délai accordé à la Compagnie pour terminer les travaux était de un an et, sauf cas de force majeure, l'ouverture de la ligne était prévue pour le premier trimestre 1885.

Les travaux ne se déroulèrent pas toujours dans le calme. Il y eut même des heurts parfois violents. À titre d'exemple, on peut citer la bataille d'Étreux, le 19 janvier. Le chantier fut le théâtre d'une bataille rangée entre les ouvriers de Busigny et ceux de Wassigny. La querelle partit de l'accusation d'un vol d'outils par les terrassiers de Busigny à l'encontre de leurs collègues de Wassigny. Une centaine d'hommes en vinrent aux mains et de nombreux blessés restèrent sur le terrain. L'ordre ne put être rétabli que par l'intervention « ferme », pour ne pas dire plus, de la gendarmerie de Wassigny. Ce genre de rixe se produisait assez souvent, surtout entre les ouvriers d'origine locale et la main-d'œuvre engagée par les entrepreneurs de travaux, transportée sur place. De plus, les voies faisaient l'objet d'actes de malveillance et de sabotage de la part de certains habitants. Ainsi, un train de matériaux passa sur des piquets posés sur la voie. Le train faillit dérailler et des dégâts humains et matériels graves auraient pu se produire.

La ligne fut finalement ouverte le 10 mai 1885, en présence du ministre des Travaux publics. Le cortège officiel, dont faisaient partie, entre autres, le préfet et le duc d'Aumale, suivit tout le parcours et, à chaque arrêt, se succédaient

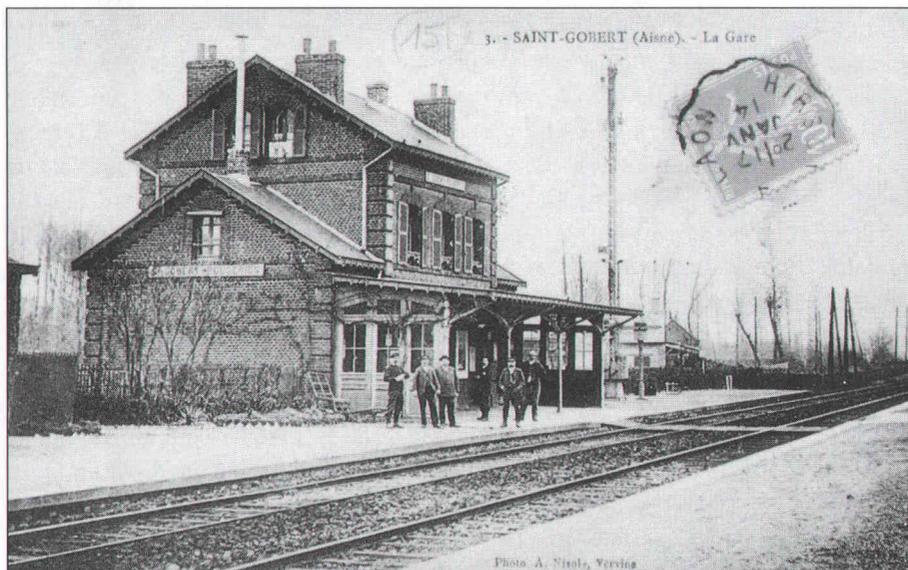
discours officiels, réceptions à l'hôtel de ville, réjouissances et banquets, illuminations et bals dont la presse locale se fit très largement l'écho. Au cours de ces réjouissances, on déplora un incident cocasse mais qui aurait été plus grave. À Wassigny, Monsieur Maréchal, maire de la commune, mit tant d'empressement à l'arrivée du train inaugural pour aller saluer Monsieur Séblin, le préfet, qu'il sauta sur un marchepied, glissa, tomba sur un sol gras, se blessa à la main et se cassa une jambe.

Il s'était finalement écoulé 28 ans entre le premier décret impérial et l'ouverture effective de la ligne Busigny-Hirson. Elle fut officiellement remise à la Compagnie du chemin de fer du Nord le 15 janvier 1887.

Sains-Richaumont - Saint-Gobert

Le projet initial, intitulé Bohain-Rougeries, faisait partie de la première liste élaborée par le conseil général en 1867. Il ne se réalisa pas et la section Sains-Saint-Gobert-Rougeries disparut des préoccupations immédiates du conseil au profit d'autres projets et réalisations offrant plus d'intérêts économiques et sociaux pour le développement du département de l'Aisne. Un éclaircissement est à apporter sur le choix des noms. La future gare de Saint-Gobert fut dénommée Rougeries dans les dossiers d'études. C'est un peu plus tard, lors de la construction de la voie Laon-Hirson, que la municipalité de Saint-Gobert, s'estimant lésée puisque l'implantation de la gare devait se trouver sur son territoire, obtint que la gare soit officiellement appelée « Saint-Gobert-Rougeries ».

Le conseil général, par décision du 18 avril 1882, semblait disposé à concéder trois lignes à grande voie, dont Sains-Saint-Gobert (d'une longueur de



La gare de Saint-Gobert Rougeries. Carte postale. Coll. part.

dix kilomètres). Cette dernière fut effectivement retenue par le conseil général en 1884. En 1890, au cours de la session d'été, il fut fait état des positions prises par les conseils municipaux de Vervins et Sains sur une voie unique de 9,1 kilomètres qui éviterait des transbordements. Une demande, qui faisait bien ressortir le caractère stratégique de cette liaison, fut transmise aux ministres des Travaux publics et de la Guerre et la proposition fut adoptée. Cependant, il ne se passa rien jusqu'en 1892, malgré des « vœux » renouvelés.

Dans un débat, mené en 1899, sur le thème « réseau départemental des chemins de fer d'intérêt local », les discussions portèrent sur les vingt-neuf lignes classées en 1895. L'ingénieur en chef émit un avis sur la priorité de celles-ci et préconisa le classement au « premier rang » de celles qui avaient un « caractère vraiment départemental » en raison de leur rôle de liaison entre les centres administratifs importants. Ainsi, il affirmait qu'une ligne devait relier Guise à son chef-lieu d'arrondissement, Vervins. La solution résidait dans la liaison Sains-Saint-Gobert à voie normale, qui avait en outre l'avantage de relier Sains à Vervins ; de plus, si la Compagnie du Nord s'y prêtait, elle permettait d'établir des trains directs entre Guise et Vervins. Le tracé ne présentait ni difficultés particulières ni ouvrages d'art et les populations locales se montraient disposées à des sacrifices pour bénéficier des avantages de cette ligne.

La commission envisageait la création de deux groupes, « deux réseaux de chemin de fer d'intérêt local dans l'Aisne », et demanda au préfet et aux ingénieurs de poursuivre les pourparlers sur cette répartition. Le groupe du « réseau nord » comprendrait, entre autres, la ligne Sains-Saint-Gobert. Le cadre d'action serait celui défini par la loi du 11 juin 1880 précisant la participation de l'État, du département et des communes au financement des lignes d'intérêt local, tandis que l'exploitation serait confiée à des concessionnaires.

Le projet réapparut alors au grand jour, non plus cette fois au seul niveau départemental mais dans les communes intéressées. Une réunion publique fut organisée le dimanche 23 juillet dans l'hôtel de ville de Sains-Richaumont. Tous les intéressés étaient invités à y participer. La réunion se déroula sous la présidence d'Edmond Turquet, député de la circonscription, assisté de deux conseillers généraux, MM. Dupuy et Pecque. Une commission fut nommée, composée de conseillers d'arrondissement des cantons de Guise et Vervins, de maires des communes parties prenantes et de nombreux industriels de la région. Elle était chargée d'étudier les voies et moyens les plus rapides pour résoudre tous les problèmes, tout au moins si le Génie militaire ne s'opposait pas à la construction de cette section de ligne.

En avril 1900, l'ingénieur en chef du contrôle plaça la ligne Sains-Saint-Gobert dans la catégorie des « lignes pour lesquelles les fonds d'études n'ont pas été votés par les communes ». Les études préliminaires ne furent donc pas poursuivies, les ressources n'ayant pas été votées. Quelques temps après, à la session d'août, quelques informations furent apportées. Si la ligne était bien classée en tête, l'apparition d'un autre projet à voie étroite Marly-Liart par Vervins pouvait tout remettre en cause. Ceci n'empêcha pas les communes et les industriels, sous l'impulsion du conseiller général et du conseiller d'arrondissement du canton de

Sains, de réunir les fonds nécessaires à l'étude d'un avant-projet sommaire.

En 1901, les études préliminaires étaient terminées. Les recettes pourraient couvrir les charges d'exploitation pour un tracé de 11,5 kilomètres. Le tronçon, qui commencerait à la gare de Sains-Richaumont, au chemin de fer de Laon au Cateau, passerait au sud de Sains, entre Chevennes et Housset, desservirait la sucrerie de La Neuville-Housset, descendrait dans la vallée de Marfontaine, passerait entre le village du même nom et la distillerie, traverserait Rougeries et aboutirait à la gare de Saint-Gobert sur la ligne de Laon à Hirson. À part les stations terminales de la Compagnie du chemin de fer du Nord, il était prévu des stations au service des voyageurs et marchandises établies à Chevennes, Housset, La Neuville-Housset et Marfontaine. Elles seraient reliées par une ligne téléphonique.

Dans les « questions générales et financières des chemins de fer d'intérêt local », Sains-Saint-Gobert figurait sur la liste avec le n° 5 et dans la rubrique « lignes prises en considération par le conseil général » avec les chiffres suivants :

- 1 050 000 F de capital de premier établissement ;
- 21 000 F de subvention de l'État ;
- 21 125 F de subvention du département ;
- 8 225 F de subventions des communes.

Le projet en resta néanmoins là. Il fallut attendre 1907 pour le voir ressortir. Il fut en effet repris dans les délibérations des conseils municipaux concernés, mais resta à nouveau sans suite.

Finalement, cette ligne fut construite par les Allemands durant l'occupation de 1914-1918. Après la guerre, le conseil général envisagea sa dépose mais rencontra des oppositions à ce projet de destruction. En effet, à la demande du procureur, recevant l'appui d'autres conseillers généraux, notamment MM. Hauet (député), Bleux, Bouxin, Sergent-Devouge, fut présenté au conseil général un rapport favorable au maintien de la ligne, c'est-à-dire l'exploitation de la voie. La ligne fut maintenue pendant un an. Puis, une fois fermée, la voie fut démontée et la seule trace visible est le remblais encore existant entre le château de Marfontaine et le château de Rougeries.

Épisodes ferroviaires durant les guerres de 1870 et 1914-1918

Dans les derniers jours d'août 1870, il avait été prévu de transporter de Paris à Mézières le 13^e corps du général Vinoy, envoyé d'urgence en renfort à l'armée de Sedan. Ce corps était composé de trois divisions, la division Exéa, la division Blanchard, la division Maudhuy et comprenait en tout « 2 600 hommes d'infanterie », deux régiments de cavalerie, quatorze batteries et un parc d'artillerie, des détachements du génie et de la gendarmerie.

La division Exéa avait déjà été dirigée vers Reims le 26 août ; le reste devait partir vers Mézières en trois mouvements, du 30 août au 1^{er} septembre. Ce

transfert représentait 66 trains et 2 469 voitures. Pour assurer à ce transport le maximum de célérité, les chargements et départs de Paris se firent de plusieurs points :

- gare de Paris : chargement de l'État-major général et de l'infanterie,
- gare de Versailles : la cavalerie qui devait rejoindre la division Exéa à Reims ;
- gare de Pantin : l'artillerie (réseau est).

L'itinéraire normal le plus court était Reims et Rethel (248 km) mais la ligne était coupée entre Rethel et Mézières. Il fallut donc suivre l'itinéraire Paris-Soissons-Laon-Vervins-Hirson. Le choix, obligatoire, de ce trajet n'était pas sans poser des problèmes de sécurité dans l'acheminement : il n'y avait qu'une seule voie construite de Soissons à Hirson, la section entre Vervins et Hirson n'était pas tout à fait terminée.

L'ordre de passer à tout prix avait été donné en raison de l'exceptionnelle gravité de la situation. Le passage ne put être assuré qu'avec un ralentissement extrême des convois sur une voie peu solide, mal stabilisée et dont les rampes atteignaient sur quelques points des pentes de 13 à 14 millimètres par mètre. Ce transport prit du retard mais il se réalisa malgré tout sans accident. Paradoxalement, la gare d'Hirson, importante station de jonction à proximité de la frontière, demeurait sans défense.

Ainsi, la première partie du convoi (la division Blanchard), mise en route à une heure du matin, n'atteignit enfin la gare de Charleville-Mézières que le 31 août à minuit et demie. La division Maudhuy avait à peine dépassé Vervins. De même que celle d'Hirson, la gare de Charleville-Mézières n'était nullement équipée et organisée pour assurer un trafic de guerre, c'est-à-dire disposer au moins d'un quai militaire et de voies appropriées. Le déchargement exigea de nombreuses manœuvres et se déroula avec une lenteur non compatible avec l'urgence des opérations militaires de renfort en temps de guerre.

Cependant, les événements se précipitèrent et les informations de mauvais augure au sujet du 5^e corps furent confirmées par l'inspecteur de la Compagnie du chemin de fer de l'Est auprès du commandant du 13^e corps. Après des tentatives de reconnaissance sur la Meuse et sur l'axe Rethel-Reims qui se révélèrent dangereuses et sans issue, le commandant reçut l'ordre de se concentrer sur Mézières. Les nouvelles avancées ennemies devenant de plus en plus pressantes, il se rendit rapidement compte du danger d'encercllement s'il restait à Mézières. De plus, il reçut de Paris carte blanche pour effectuer un retrait rapide mais il lui restait peu de choix pour le réaliser.

Il prit les dispositions suivantes :

- les troupes débarquées à Charleville devaient se replier sur Marle par voie de terre. Il n'était pas pensable de procéder à de longues et difficiles opérations de rembarquement dans un climat de retraite précipitée. De plus, la voie Hirson-Charleville était encombrée par des convois non encore arrivés. Ces troupes rembarquées auraient été prises comme « dans une souricière » sur cette section. Elles firent une marche forcée nocturne pour échapper au corps prussien

lancé à leur poursuite et arrivèrent à Marle dans la journée du 4 septembre ; un train spécial transporta à Laon le soir même les hommes trop fatigués pour continuer la marche ;

- les troupes non débarquées se trouvant sur la section Charleville-Mézières furent repliées sur la section d'Hirson à Aulnoye. Après avoir rejoint la grande ligne Paris-Erquelines, elles redescendirent sur Tergnier et de là vers Laon par La Fère. Elles n'y arrivèrent que le 3 septembre dans l'après-midi ;

- les convois se trouvant entre Laon et Hirson rétrogradèrent vers Laon.

Il était absolument impératif de faire parvenir des troupes à Paris sans aucun retard ni discontinuité pour éviter l'envahissement et la reddition.

Cet épisode, qui fut appelé « le sauvetage du 13^e corps », est fort bien connu dans l'histoire militaire des chemins de fer. Sa réussite tint à la compétence de l'inspecteur général du réseau qui avait personnellement conduit la manœuvre, souvent en opposition avec le commandement militaire, non moins qu'à la conscience et aux efforts de l'ensemble du personnel de la Compagnie du chemin de fer du Nord qui avait œuvré sans relâche.

En 1914, le début des hostilités fut marqué, en Thiérache et dans les régions avoisinantes, par une retraite et une évacuation pure et simple. Ce serait un tout autre sujet que d'en reconstituer les épisodes ferroviaires. Cependant, nous avons eu accès à une chronique familiale et militaire qui relate certains moments de cette histoire. Nous avons pensé qu'elle apporterait une illustration, à l'échelle individuelle, de ce que purent être les tâches accomplies. La chronique concerne Pierre Toubeau et son fils, portant le même prénom, tous deux cadres de la Compagnie du chemin de fer du Nord. Ils ont laissé l'un et l'autre, transcrites dans des notes manuscrites, les tâches qu'ils ont accomplies en ces moments difficiles. Ces notes m'ont été aimablement confiées par M. Jean Toubeau, fils du capitaine Toubeau et qui fut lui aussi cheminot : il fit sa carrière à la SNCF et devint directeur régional de Paris-Nord.

Le père, ingénieur de l'Institut du Nord, effectua sa carrière dans les chemins de fer, d'abord au sein de la Compagnie de l'État puis à la Compagnie du chemin de fer du Nord. Il dirigea la gare de Fourmies de 1914 à 1920, année de sa retraite. Il reçut l'ordre de faire évacuer sa gare dès le mois d'août 1914, évacuation qui se déroula dans les conditions suivantes :

- du 18 au 22 août, il établit un service de nuit pour le débarquement des troupes ;

- le 23, le service de nuit est supprimé et il n'y a pas de débarquement ;

- le 24, rien ne se produit dans la journée, on nettoie une partie de la cour. À 19 heures, il reçoit l'avis de payer le personnel et d'évacuer dans la nuit. Le service est assuré la nuit par un surveillant et le jour par le chef de gare et un surveillant. Les gradés sont évacués, les soldats sont rendus à la vie civile. À 21 heures, un train d'ambulances se présente ; on est obligé de faire venir du monde pour s'en occuper ;

- le 25, à 2 heures du matin, les agents se retirent. À 10 heures, deux trains

de ravitaillement sont annoncés : l'un constitué de 33 véhicules, l'autre de 17. Ils arrivent à 12 heures et 12 h 50 ; ils sont déchargés comme il a été prévu. 21 sont envoyés sur Hirson ; les autres seront dirigés sur Hirson le 26, vers 1 heure, pour y attendre des blessés ;

- le 26, à 1 h 30, il reçoit l'ordre d'évacuer. Un train est arrivé d'Anor. Il est composé de sept wagons plats et de deux wagons belges. Il part de Fourmies vers 3 heures avec un chargement de caisses d'appareils télégraphiques, téléphoniques et la comptabilité de la grande et petite vitesse. Il arrive à Laon à midi, après un arrêt de trois heures à l'entrée de la gare. Arrivé en gare, il se met à la disposition de M. Braud, régulateur du trafic à Laon. Il a téléphoné à Saint-Quentin et reçu l'ordre de se rendre à Boulogne.

Le fils, ingénieur de l'École centrale des arts et manufactures, entra après ses études à la Compagnie du chemin de fer du Nord, en 1912. Il fut mobilisé en 1914 et versé, avec le grade de capitaine, au 5^e génie, régiment spécialement créé dans les années 1880 pour œuvrer dans les infrastructures et l'exploitation militaire du chemin de fer. Il se trouvait dans l'Aisne en août 1914 et put même prendre un contact avec sa famille qui était encore à Fourmies :

- le mardi 25 août, il est à Laon et part à 14 heures pour Hirson, d'où il peut téléphoner à sa famille à Fourmies. Il procède à une reconnaissance en auto, accompagné du capitaine Barmann, aux viaducs de Blangy et d'Ohis. Ils rentrent à 21 heures et il repart à 23 heures avec une machine haut-le-pied vers Blangy et Ohis ;

- le mercredi 26, il arrive à Ohis vers 1 heure du matin. Il fait procéder à la démolition des murettes de fourneaux de mine. Repas de 3 heures à 4 h 30 puis il fait reprendre le travail. Les viaducs sautent à 19 heures. Le retour se fait vers Hirson déjà évacué et il repart vers Laon. Le viaduc d'Origny saute à 21 heures, après le passage du dernier train venant d'Hirson à Laon, et il rentre à Laon à 4 heures. Il ne savait pas que dans ce dernier train se trouvait son père et toute sa famille ;

- le vendredi 28, il effectue une reconnaissance en train sur Saint-Gobert et pousse même jusqu'à Origny. Il a vu le viaduc et, après, fait la navette entre Saint-Gobert et Marle avec des blessés. Il rentre ensuite à Laon à 21 heures ;

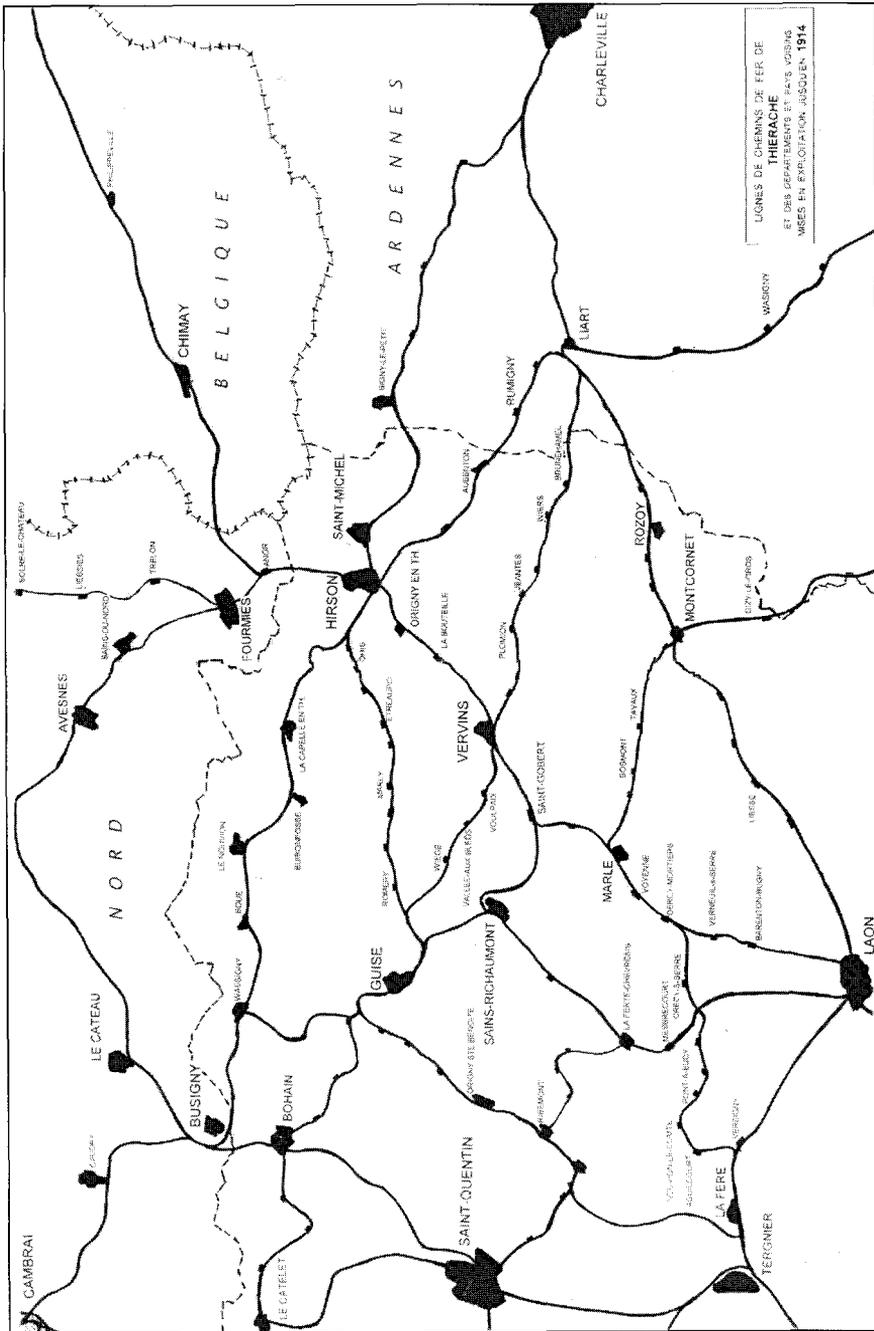
- le samedi 29, il fait une reconnaissance sur Sains-Richaumont. Il atteint le kilomètre 175 et le premier poste de secours et ramène des blessés à deux reprises. Il voit des éclats blancs de canonnades violentes et des feux de salves sur la voie.

Par la suite, le capitaine Pierre Toubeau opéra sur l'est, à l'étoile de Reims, et fut appelé en 1918 comme correspondant de la Compagnie du chemin de fer du Nord à l'État-major du maréchal Foch. Celui-ci lui assigna comme mission, en novembre 1918, de rechercher un emplacement discret destiné à garer les trains des plénipotentiaires. Il proposa l'épi d'artillerie lourde de Rethondes qui fut retenu et passa à la postérité.

En guise de conclusion : recherches à suivre...

C'est la première fois, du moins à notre connaissance, qu'une publication est consacrée à la construction des chemins de fer en Thiérache. Nous avons rassemblé une information importante que ce bref article est loin d'avoir épuisée. Sur les exemples que nous avons choisis, nous nous sommes limité à observer l'entremêlement des problèmes techniques et administratifs, à montrer quels obstacles entravaient l'édification et la mise en service de lignes pourtant vivement attendues par leurs futurs usagers. Cependant, les documents laissent percevoir combien interféraient les conflits politiques déjà existants entre groupes, entre personnalités diverses, élues et non élues. Ainsi, choisir l'emplacement d'une gare, donner la priorité à telle ligne plutôt qu'à telle autre, décider de construire une voie ou deux voies, faisait entrer en lice des acteurs dont les raisons d'agir n'obéissaient pas aux seuls impératifs d'une rationalité technologique et économique. Relever et détailler ces déterminations particulières du développement ferroviaire en Thiérache contribuerait à la connaissance de l'histoire politique locale de la modernisation.

Bernard CHOQUET



Carte des lignes de chemins de fer de Thiérache et des départements voisins mises en service avant 1914.

Sources

1. DOCUMENTATION SUR L' AISNE ET LA THIÉRACHE

Archives départementales de l' Aisne :

Rapports des sessions du Conseil général de 1860 à 1914 (série N)

Collections de la Société archéologique et historique de Vervins et de la Thiérache :

Le Journal de Vervins, collection incomplète de numéros, années 1848 à 1900.

L'Impartial de l' Aisne, années 1873, 1876-1880.

Le Nouvelliste, années 1860-1872.

La région de Fourmies, publication de la Société industrielle (1927).

Dumas Georges, « Les constructions des chemins de fer de l' Aisne », *Mémoires de la Fédération des Sociétés savantes de l' Aisne*, 1958, p. ???.

Bibliothèque de France, département des périodiques :

Le Journal de Vervins (cote JO 86 146)

Le Libéral de l' Aisne, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905 (cote JO 86 351)

Archives nationales :

Ligne Paris-Hirson, série F (cote : F/14/13349)

Association Eco-Rail à Buire : documentation et photos de matériel roulant

Musée d' Hirson, centre de documentation Alfred-Desmasures :

Le chemin de fer à travers les archives municipales, brochure.

2. DOCUMENTATION GÉNÉRALE SUR LE CHEMIN DE FER, ORGANISATION ET STRUCTURE, PERSONNEL, MATÉRIEL ET INFRASTRUCTURE

Bibliothèque de France, cabinet des estampes :

Histoire des chemins de fer en France, origine à 1963, Presses modernes, Paris (cote If 48)

Bibliothèque municipale de Versailles :

Caron François, *Histoire de l' exploitation d' un grand réseau, la Compagnie des chemins de fer du Nord, 1846-1937*, Mouton, Paris, 1973.

Georges Ribeil, *La révolution ferroviaire 1823-1870*, Belin, Paris, 1993.

- Louis Armand, *Histoire des chemins de fer en France*, Presse modernes, Paris, 1963.
- Baron Ernouf, *Histoire des chemins de fer pendant la guerre franco-prussienne 1870-1871*, (réédition de 1874), Layet, Paris, 1980
- F. Jacquemin, *Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871,1872*, Hachette, Paris, 1972.
- Falaize et Girod, *À travers les chemins de fer de l'origine à nos jours*, Denoël, Paris, 1948.
- Annales des Ponts et Chaussées*, Naissance et développement des chemins de fer, 1981.

3. BIBLIOTHÈQUE ET DOCUMENTATION PERSONNELLES

- « Histoire de la locomotion terrestre : les chemins de fer », numéro spécial de *l'Illustration* (1935).
- Notes manuscrites du chef de gare Pierre Toubeau et du capitaine Pierre Toubeau, son fils (1914).