

Les Constructions des lignes de chemin de fer dans le Département de l'Aisne de 1845 à 1870

I. — LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN ET SPÉCIALEMENT DE NOYON A SAINT-QUENTIN (1845-1850).

La ligne de Creil à Saint-Quentin fut une des premières lignes de chemin de fer construites en France. Aussi, il est intéressant de replacer la construction de cette ligne dans l'histoire générale du début du chemin de fer en France et en Europe.

Dès la fin du XVIII^e siècle, les mineurs anglais utilisaient, pour le déplacement de leurs bennes, des voies formées de deux bandes parallèles de bois, puis de fonte, puis de fer. En 1814, Stephenson fit marcher la première locomotive qui parvint à tirer 8 wagons pesant 30 tonnes à la vitesse de 8 kms à l'heure. En 1825, le même Stephenson fit fonctionner le premier train transportant des voyageurs de Darlington à Stockton.

Au début, en France, comme en Angleterre, les voies ferrées étaient des moyens d'acheminer le charbon d'un bassin houiller vers les plus proches voies navigables. C'étaient des entreprises entièrement privées. Le gouvernement français fit ainsi les concessions des lignes de Saint-Etienne à Andrézieux (1823), d'Andrézieux à Roanne (1828), de Saint-Etienne à Lyon (1826) et d'Epinac, dans le bassin du centre, au canal de Bourgogne (1830). Ces lignes furent ouvertes de 1828 à 1834. Tous ces chemins de fer ne devaient transporter que des marchandises lourdes, du charbon. Le transport était jugé plus économique que par la route. Du reste, la traction n'était faite par des locomotives que sur les pentes douces et les plans horizontaux. Sur les pentes fortes ou sur les trajets sinuieux, des chevaux et des bœufs devaient tirer les wagons, ou bien des machines fixes hissaient les voitures au moyen de cordes. Dans les descentes, on utilisait la pesanteur du chariot, des freins réglant sa chute.

Jusqu'en 1842, on ne construisit guère que des lignes d'intérêt local : après les lignes citées plus haut, on ouvrit les lignes d'Alès à Nîmes, de Montpellier à Sète, de Paris à Saint-Germain et de Paris à Versailles (1835-1837). Seules ces trois dernières lignes transportèrent des voyageurs. En dehors des Saint-Si-

moniens, personne en France n'était tellement partisan des chemins de fer. Notre pays était alors en retard pour cela sur l'Angleterre, les Etats-Unis et la Belgique, voire même sur la Prusse et les autres Etats allemands.

Toutefois, dès 1833-1835, l'administration des travaux publics avait étudié le projet de cinq lignes partant de Paris pour aboutir à des grandes villes de France. Nous verrons plus loin qu'elle avait étudié aussi à cette époque la ligne de Paris à Saint-Quentin. En 1837, un autre grand projet, présenté cette fois par le gouvernement (Molé) prévoyait sept grandes lignes à partir de Paris. Mais la Chambre le repoussa. Ce n'est qu'en 1842 que le projet du gouvernement passa (*loi du 11 juin 1842*). A partir de cette date, les concessions pour la construction de ces lignes et d'autres se multiplièrent. Celle de Paris à la frontière belge date de 1845 : ce fut donc une des premières après cette importante loi de 1842.

Le gouvernement dut consacrer 1 milliard (1) pour fortifier et armer la France, à la suite de la crise de 1840. A cette époque, en effet, notre pays fut sur le point d'être en guerre avec le reste de l'Europe, à cause de la rivalité entre le pacha d'Egypte Méhémet Ali et le sultan de Turquie. Il n'était donc plus question, comme on avait pensé le faire un certain temps, que l'Etat prît entièrement à sa charge la construction des lignes de chemin de fer. Cela, pour éviter de créer de grandes corporations dans l'Etat, « dont l'existence est incompatible avec la liberté » comme disait Lamartine. Mais on fit un compromis entre la nationalisation complète et la libre entreprise. Ce compromis dura jusqu'en 1937 dans toute la France sauf dans l'Ouest. L'Etat devait acquérir le terrain des lignes de chemins de fer, construire les voies et les gares et en rester le propriétaire. Les compagnies fermières devaient armer les voies, fournir le matériel roulant et avoir la charge de l'entretien.

Après ce long préambule j'en arrive à parler de la construction de la ligne de Creil à Saint-Quentin.

La loi du 15 juillet 1845 fixe le tracé du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin par Compiègne-Noyon et laisse carte blanche au ministre des Travaux publics pour décider du tracé entre Noyon et Saint-Quentin. Dès 1835, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées avaient étudié un tracé entre Paris et Saint-Quentin, ainsi que je l'ai déjà dit plus haut. Ils avaient adopté entre Noyon et Saint-Quentin le tracé le plus direct, que je décrirai plus loin.

Mais dans son rapport du 20 août 1845, l'ingénieur en chef, directeur de la ligne : M. Onfroy de Bréville, étudie deux tracés de Noyon à Saint-Quentin (2) :

(1) 170 milliards au cours du Napoléon en 1958.

(2) Voir la carte, page 113.

1° - L'un, le tracé direct, place Noyon à sa droite, remonte la vallée de la Verse, passe près de Guiscard, coupe vers Villeselve le faîte qui sépare le bassin de l'Oise de celui de la Somme, laisse Ham sur sa gauche à 6 kms, passe à Cugny et arrive à Saint-Quentin en suivant le côté droit de la vallée de la Somme. C'est là le tracé étudié dès 1835.

2° - L'autre se sépare à Pont-l'Evêque, au sud de Noyon du tracé N° 1, continue de suivre la vallée de l'Oise, passe à Chauny, se rapproche de La Fère jusque vers la rencontre du canal Crozat, construit à la fin du XVIII^e siècle, puis longe ce canal à peu près sans interruption jusqu'à Saint-Quentin. C'est le tracé actuel de la ligne.

Après étude, le premier tracé ne passe plus à Villeselve mais à Collezy (1) point plus bas de 5 m. 40. Du reste, le trajet se trouve réduit de 1.400 m., et le nombre de maisons à démolir est moins grand. Le faîte le plus élevé, celui de Fontaine-les-Clercs, près de Saint-Quentin, dépasse seulement de 46 m. 04 l'origine et de 9 m. 04 l'arrivée. Ce tracé a 41.572 m. de long et l'autre 47.970 m.

Les stations sont au nombre de six sur la première ligne : Noyon, Bussy, Guiscard, Eaucourt, pour la ville de Ham, Seraucourt et Saint-Quentin (Bussy peut être supprimé), et cinq pour le tracé par Chauny : Noyon, Chauny, Tergnier pour La Fère, Montescourt et Saint-Quentin.

Sur la demande du ministre de la guerre, on étudie un troisième tracé : il doit passer par Chauny, Tergnier, La Fère, remonter la vallée de l'Oise jusqu'à Berthenicourt et de là, rejoindre Saint-Quentin par Itancourt.

Le ministre fait, alors, créer trois commissions d'enquête, une par département intéressé (l'Aisne, l'Oise et la Somme) et fait mettre dans les préfectures et sous-préfectures de ces départements des cahiers où les gens peuvent présenter leurs vœux. Enfin, les assemblées administratives des collectivités intéressées : conseils généraux, conseils municipaux, chambres des arts et manufactures (ancêtres des chambres de commerce actuelles), etc... firent de nombreux rapports.

Les principaux partisans du tracé direct étaient les suivants :
1° — les villes de Guiscard, Ham, Péronne et Nesles soutenues par :

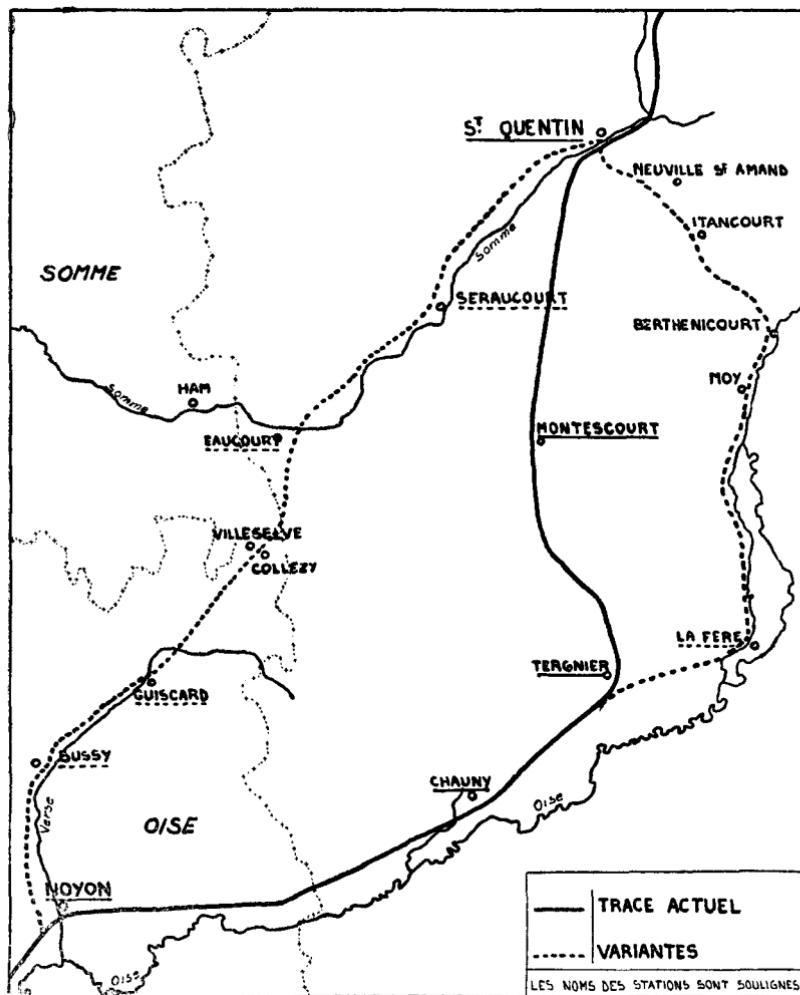
2° — la chambre de commerce d'Amiens,

3° — le conseil général de la Somme,

4° — la commission d'enquête de la Somme,

5° — la chambre des arts et manufactures de Beauvais ;

(1) Hameau de la commune de Villeselve.



6° — mais, la chambre des arts et manufactures et le tribunal de commerce de Saint-Quentin étaient aussi pour ce tracé, contrairement au reste du département de l'Aisne ainsi que nous allons le voir.

Les collectivités et personnalités suivantes se prononcèrent pour le tracé par Chauny : les villes de Chauny et Laon, et les habitants du laonnois, même assez éloignés de la future ligne, comme les industries d'alun de Chailvet et Urcel. Ils furent soutenus par : le conseil général, la commission d'enquête et le préfet de l'Aisne, ainsi que par la commission d'enquête et le préfet de l'Oise. La commission d'enquête de l'Aisne était composée de treize membres dont trois représentants de Saint-Quentin, deux de Chauny, un de Quessy, un de La Fère, deux de Laon, un de Vervins, un de Guise et deux indéterminés. Elle se prononça à 9 voix contre 4 pour le tracé par Chauny et la commission de l'Oise se rallia au même tracé par 6 voix contre 3.

Enfin, les partisans du tracé par Itancourt étaient :

- 1° — le ministre de la guerre, président du conseil : le maréchal Soult, duc de Dalmatie, qui voulait que le tracé passât au moins par La Fère, quitte à revenir ensuite directement sur Saint-Quentin, par Liez ou Ly-Fontaine et Hinacourt. Vous verrez plus loin pourquoi le ministre de la guerre s'était prononcé pour ce tracé.
- 2° — les habitants de la vallée de l'Oise de La Fère à Moy s'étaient aussi prononcés pour ce tracé, mais ils ne furent pas du tout soutenus par la commission d'enquête et le conseil général de l'Aisne.

Quels étaient les différents arguments mis en avant pour soutenir ces différents tracés ?

Voyons d'abord les arguments en faveur du tracé par Chauny : on peut les répartir en arguments techniques, en arguments économiques et démographiques et, enfin, en arguments stratégiques.

Voici, en détail, *les arguments techniques* :

Le tracé est plus long, certes, de 6 kms 398, mais on doit franchir 14 m. 50 de hauteur de moins que par l'autre tracé, car il n'y a pas de contrepente. Dans le tracé direct, le passage du faîte s'opère à l'aide d'une rampe inclinée de 5 millièmes sur 2.500 m. de longueur. Dans le tracé par Chauny, les rampes sont de 3 mm. par mètre au maximum et si l'on veut réduire l'excédent de la dépense du tracé par Chauny sur la dépense du tracé direct, on pourrait, tout au plus, faire passer le faîte entre les vallées de l'Oise et de la Somme par des rampes de 3,7 à 4 pour 1.000 m. A cette époque, les locomotives ne pouvaient encore gravir que des pentes assez faibles.

Le tracé par Chauny serait réalisable en un an alors que la construction du tracé direct demanderait deux ans. En effet,

pour celui-ci, il faudrait faire 1.405.000 m³ de déblais dont 408.000 pour la seule tranchée du faîte à Collezy (1), contre 1.330.000 m³ dans le tracé par Chauny. Or, une année de plus d'exploitation rapportera 500.000 frs.

Cette considération rend le prix de la construction du tracé par Chauny moins cher que celui de la construction du tracé direct. En effet, celui-ci coûterait 10.799.000 frs (2), alors qu'il faudrait payer 11.120.000 frs (3) pour le tracé par Chauny. La différence serait de 321.000 frs. On pourrait du reste la réduire à 143.000 frs, en adoptant, comme je le disais plus haut, des pentes de 3,7 ou 4 pour 1000. Cette différence serait donc largement amortie par une année d'exploitation en plus, rapportant 500.000 frs. Enfin, le tracé par Chauny favorise les embranchements vers La Fère-Reims et vers Mézières par la vallée de la Serre.

Passons maintenant aux arguments économiques et démographiques :

Ce tracé desservira le département de l'Aisne jusqu'à Soissons et Laon. Celui-ci n'a pas encore de voie ferrée alors que celui de la Somme a le chemin de fer du nord Paris-Lille par Amiens et Albert. Le nombre des voyageurs et le tonnage de marchandises transportées annuellement à partir de ou en allant à Chauny et à La Fère sont supérieurs à ceux transportés à partir de ou en allant à Ham et Guiscard. Dubois, auditeur au Conseil d'Etat, avait fait un relevé des voyageurs et des marchandises qui parcouraient les deux lignes de Ham et de Chauny en diligences. Mais il n'avait pu se procurer le nombre des voyageurs en poste ou par voitures particulières. Voici son tableau :

DÉSIGNATION DES TRACÉS	Nombre de voyageurs par an. Circulation doublée.	Nombre de voyageurs transportés à 1 km.	Nombre de tonnes par an	Nombre de tonnes transportées à 1 km.
Tracé direct	124.916	4.330.494	44.120	1.433.500
Tracé de conciliation	174.328	6.348.252	56.000	1.902.000
Différence	49.412	2.017.758	11.880	468.500

A ces chiffres favorables au tracé par Chauny, on objectait que la plus grande partie du tonnage transportée à l'époque par

(1) On remarquera qu'on faisait, à cette époque, des tranchées considérables, sans doute, pour éviter de faire des tunnels. En effet, beaucoup de personnes et en particulier un homme d'état éminent comme Arago, craignaient que le passage sous les tunnels ne donnât des fluxions de poitrines aux voyageurs.

(2) Environ 1.835.000.000 francs en 1958.

(3) Environ 1.890.000.000 francs en 1958.

le canal, à partir de ou en allant à Chauny, ne serait jamais transportée par le train. Ce tonnage était, en effet, trop encombrant pour utiliser le chemin de fer et le transport en serait trop onéreux par la voie ferrée. Mais, les administrateurs de la glacerie et fabrique de produits chimiques de Saint-Gobain répondent à cela que le sel et la houille, dont ils ont besoin, seront, au contraire, de préférence, transportés par voie ferrée. Pourquoi ? : « Le sel, parce qu'il s'altère à l'humidité des canaux, qu'il perd une partie de son poids, en se dissolvant dans l'eau qui se trouve au fond des bateaux. Cette perte est très considérable quand, à l'époque des chômagages (1) des canaux, les bateaux sont retenus en route pendant des mois entiers ». « La houille, parce qu'il faut, pour parer aux éventualités des chômagages des canaux, faire des approvisionnements longs et coûteux et que le meilleur charbon perd pendant six mois d'approvisionnement, 15 à 18 % parce que, pendant le transfert par eau, les bateliers ont l'habitude de prendre la quantité de charbon nécessaire à leur usage » dans les stocks qu'ils transportent ! (Cet usage était très curieux et il subsiste encore aujourd'hui). En Angleterre, du reste, les charbons étaient déjà transportés par voies ferrées dès cette époque.

On disait aussi que la population desservie était plus importante que celle qu'aurait traversée le tracé direct. Dubois, le même auditeur au Conseil d'Etat dont j'ai déjà parlé plus haut, avait fait, pour chaque tracé, le relevé des populations de toutes les communes situées à 5 kms de distance, à droite et à gauche du chemin de fer et celui des contributions de toutes espèces payées par ces communes. Voici le tableau qu'il avait dressé :

DÉSIGNATION DES TRACÉS	Nombre des communes desservies	POPULATION		Contributions payées
		Total	Par kilomètre	
Direct par Ham.	62	34.000	817	488.700 frs
Tracé de conciliation par Chauny	68	51.734	1.077	717.259 frs
Par Chauny-La Fère-Itancourt. .	74	56.115	1.020	749.685 frs

Dans le premier tracé, deux communes dépassent 2.000 habitants et quatre 1.000 h. Dans le deuxième, Chauny a 5.154 habitants, La Fère 3.911 et Flavy-le-Martel 2.365.

Les partisans du tracé de Chauny ajoutaient que des grandes propriétés peu peuplées se trouvaient sur le plateau de Ham-Guisard, tandis que dans la vallée de l'Oise il y avait de nombreuses petites propriétés de maraîchers.

(1) Lorsque les canaux sont gelés en hiver.

On devait prolonger le chemin de fer jusqu'en Belgique. Trois possibilités s'offraient : on pouvait passer soit par Cambrai-Valenciennes en suivant la vallée de l'Escaut, soit par Le Cateau-Cambrésis en se plaçant sur le plateau qui sépare l'Escaut de la Sambre (ce qui s'est effectivement passé par la suite), soit par Guise, Landrecies, Maubeuge en suivant la vallée de la Sambre. Dans ce troisième cas, si on adoptait le tracé par Chauny, Saint-Quentin risquait de se trouver sur un embranchement secondaire, la grande ligne passant dans la vallée de l'Oise. Mais les ingénieurs ont rassuré Saint-Quentin, en disant qu'on pouvait aller de Saint-Quentin à Bernot sur l'Oise par Harly et Homblières, sans rencontrer d'obstacles sérieux. On n'allait donc pas faire un chemin de 30 kms de Tergnier à Bernot par la vallée de l'Oise, alors qu'il suffisait d'en faire un de 15 kms de Saint-Quentin à Bernot.

Le dernier argument en faveur du tracé par Chauny est stratégique : la ligne se rapproche de La Fère et passe à 5 kms de cette place. Ainsi, on pouvait soit amener des renforts de Paris à La Fère, soit conduire des régiments de La Fère dans la capitale, en cas de troubles. La Fère venait d'être de nouveau fortifiée à la suite de la crise de 1840, dont j'ai parlé plus haut.

Contre ces nombreux arguments, les partisans du *tracé direct* donnaient également force raisons en faveur de leur thèse : nous allons les passer en revue en les groupant de la même manière :

D'abord, *les arguments techniques* : l'argument-massue est que le tracé par Guiscard est plus court de 6 kms 400. La dépense en est également moindre : 10.799.000 frs contre 11.120.000 frs.

Distinguons dans les *arguments économiques et démographiques*, les arguments généraux des raisons propres à chaque ville : Saint-Quentin, Ham et Péronne.

Chauny et Saint-Quentin n'ont aucun rapport de commerce, alors que, dans la région de Ham et de Péronne, se trouvent de nombreux paysans qui tissent la laine et le coton des étoffes vendues par Saint-Quentin.

Au risque de contredire un peu l'argument précédent, les partisans de ce tracé affirment que les produits de l'industrie chimique de Chauny s'écoulent soit à Saint-Quentin et Ham, pour servir au blanchiment des toiles, soit dans les nombreuses fabriques de sucre des environs. Mais, ils ne vont pas à Paris et il est ainsi inutile de relier Chauny à Paris par une voie ferrée.

La grande route de Saint-Quentin à Paris passe par Ham et non par Chauny et les deux principales voies de Paris vers les Flandres, passent par Ham et Péronne.

Les localités de la vallée de l'Oise ont déjà une route royale et un canal. Les localités du plateau n'ont qu'une route royale.

Les industries, qui se trouvent dans la région de Ham, sont, en partie, des industries textiles. Nous avons vu, en effet, que de nombreux paysans de la région tissent la laine et le coton pour les marchands de Saint-Quentin. Celles-ci sont soumises aux fluctuations de la mode et exigent, par conséquent, un transport plus rapide que les productions de Chauny.

La « multiplicité des stations » prévues pour le tracé direct : 6 contre 5 pour le tracé par Chauny alors que celui-ci est plus long de 6 kms 400, prouve que le premier tracé est plus utile que le second. En fait, nous avons vu que la station de Bussy du tracé direct pouvait être supprimée, ce qui mettait à égalité les deux tracés sous ce rapport. Même en conservant Bussy, la supériorité du tracé direct était bien mince et cet argument était assez spacieux.

J'en arrive maintenant aux arguments invoqués par chaque ville :

Comme la ligne, d'après la loi d'août 1845, est faite, avant tout, pour desservir Saint-Quentin, elle doit le faire par le tracé le plus direct. Sans cela, les prix du transport des voyageurs et des marchandises de Saint-Quentin à Paris, seraient augmentés en proportion du nombre de kilomètres qu'on ajouteraient à ce tracé direct.

Ham est le centre de nombreuses fabriques de sucre : 40 fabriques expédient 4.000 tonnes par an sur Paris. (Avant 1914, les nombreuses sucreries étaient de très petites usines de moins de 50 ouvriers en périodes intercampagnes, dispersées dans les pays producteurs de betteraves. Après 1918, ces petites usines, détruites pendant la guerre, furent remplacées par quelques grandes entreprises).

Dans les sept premiers mois de 1845, 51.782 moutons ont traversé Ham, allant vers Paris.

Cent voitures de légumes vont chaque semaine de Ham à Saint-Quentin. (Ces légumes devaient venir des hortillonnages de la vallée de la Somme).

Quatre moulins à blé envoient chaque semaine 200 hectolitres de farine à Saint-Quentin. En retour, cette ville expédie à Ham pour 2.500 tonneaux d'objets de fonderie, épicerie, marbre, etc...

De Ham à Noyon, il y a 20 kms d'une route très difficile et Noyon sera à 108 kms de Paris par le rail, alors que par la voie ferrée Ham serait à environ 130 kms de Paris.

L'intérêt de Péronne est également au tracé direct : cette ville est reliée à Albert où passe le chemin de fer Paris-Lille, par 24 kms d'une route difficile et accidentée et Albert est à 177 kms de Paris par le chemin de fer. Péronne, par ailleurs, serait à 29 kms de la gare de Ham, si l'on adoptait le tracé direct. Cette gare, elle-même serait à 145 kms de Paris. Les habitants de Péronne, allant à Paris, auraient donc 27 kms de moins à faire en passant par Ham.

Il me reste à énumérer les arguments en faveur et contre le tracé par Itancourt.

Voici, en substance ce que disait le ministre de la Guerre, le maréchal Soult : « Comme on doit continuer le chemin de fer jusqu'à Cologne, en Allemagne, il faut absolument qu'il passe à portée du canon de la place de La Fère. Sans cela il constituerait une magnifique voie d'invasion ». Or, même dans le tracé par Tergnier, la ligne n'était pas à la portée des canons de l'époque qui se trouvaient à La Fère, à 5 kms.

Pour éviter de faire le grand viaduc final de cette ligne, dont je parlerai plus loin, les habitants de la vallée de l'Oise, de La Fère à Berthenicourt, prétendaient qu'au lieu de construire la ligne jusqu'à Saint-Quentin, on pouvait très bien s'arrêter au faubourg d'Isles.

Mais les arguments qui s'opposaient à cette ligne étaient nettement plus nombreux. C'était tout d'abord de nombreuses raisons techniques :

Les difficultés auraient été considérables pour franchir le plateau entre l'Oise et la Somme : il aurait fallu faire un déblai de 6 à 700.000 m³ entre Saint-Quentin et Itancourt contre 408.000 m³ à Collezy dans le tracé direct, ce qui était déjà considérable.

On devait également terminer la ligne par un viaduc d'un kilomètre de long et de 27 m. de haut dans la vallée de la Somme. Ce viaduc aurait été, en outre, fondé dans des marais tourbeux.

Enfin, ce tracé devait dépasser de 14 kms 400 le tracé direct et de 8 kms le tracé moyen.

Une raison économique s'opposait aussi à cette variante :

Si la ligne se prolongeait plus au nord, Saint-Quentin serait sur une voie secondaire : il y aurait une voie principale Berthenicourt-Bernot suivant la vallée et une ligne secondaire se détachant de la précédente et allant à Saint-Quentin. Or, la loi, votée au Parlement, veut, avant tout, faire une ligne Paris-Saint-Quentin.

Voici la conclusion de ce débat long et passionné : le 20 octobre 1845, le conseil général des Ponts-et-Chaussées adopte à l'unanimité les conclusions du rapport de sa commission, malgré l'objection d'un des membres sur la prolongation de 6 kms 400. Or ces conclusions sont favorables au tracé par Chauny. L'arrêté du ministre, secrétaire d'Etat aux Travaux publics du 12 novembre 1845 entérine cette décision du conseil général. Voici les termes de cet arrêté qui constitue, en quelque sorte, l'acte de naissance de la ligne actuelle Noyon-Saint-Quentin :

« Article Premier. — Le tracé de chemin de fer de Creil à Saint-Quentin, entre Noyon et Saint-Quentin sera dirigé par Chauny, Tergnier, Montescourt et Gauchy ».

CONSTRUCTION DE LA LIGNE

En 1846, le Conseil Général de l'Aisne émettait le vœu que les travaux de la ligne Creil-Saint-Quentin soient commencés avant l'hiver prochain pour que les travaux procurent des ressources à la classe ouvrière nécessaireuse. En effet, la révolution de 1848 a été précédée, dans toute la France, par une grave crise économique. Mais en 1847, les travaux ne sont toujours pas commencés.

La révolution de février 1848 arriva et rien n'était encore fait. Le 4 octobre de cette année, la compagnie concessionnaire fit connaître que, bien qu'il n'entrât point dans ses projets d'exécuter des travaux dans les environs de Saint-Quentin en 1848, elle n'a pas hésité, aussitôt que le maire de cette ville l'eut informé de la situation malheureuse de la population ouvrière, à donner l'ordre d'ouvrir, à Saint-Quentin même et dans les communes environnantes, des chantiers exclusivement réservés aux ouvriers du pays. Ce chômage de nombreux ouvriers en 1848 était en fait général dans toute la France de l'époque. Il faut rappeler, en particulier, les ateliers nationaux de Paris où l'on employait les ouvriers, comme on le pouvait, à des travaux beaucoup moins utiles que la construction d'une ligne de chemin de fer.

La compagnie ajoutait qu'elle était maîtresse de tous les terrains qu'il lui fallait dans l'arrondissement de Saint-Quentin. C'est donc là que les plus grands travaux avaient été faits en 1848. Rien n'avait encore été commencé dans l'arrondissement de Laon, autour de Chauny, mais les mesures étaient prises pour installer un atelier à Chauny et un autre à Tergnier en octobre. En novembre 1848, la section Compiègne-Noyon était livrée à la circulation ; en septembre 1849, c'était le tour de celle de Noyon à Chauny ; en novembre de la même année, on pouvait exploiter la partie entre Chauny et Tergnier. Enfin le tronçon entre Tergnier et Saint-Quentin était terminé en avril 1850.

En conclusion, on peut dire que cette ligne de chemin de fer fit la fortune de certaines localités qui se trouvaient sur son passage et tout d'abord de Tergnier, Fargniers, Quessy et Vouël. En effet, peu de temps après l'ouverture de cette voie ferrée de Noyon à Saint-Quentin, on en ouvrit le 1^{er} septembre 1857, comme prévu, une autre allant de Tergnier à Reims. L'agglomération que je viens de mentionner se trouve juste à la bifurcation. Aussi, alors qu'elle avait 1.852 habitants, au total, en 1845, dont 276 pour Tergnier, elle en a maintenant 14.559 (dont 5.002 pour Tergnier).

De même, Saint-Quentin et Chauny bénéficièrent aussi dans une certaine mesure de cette ligne. Elles ont respectivement actuellement 53.866 habitants et 10.544 contre 21.400 et 5.154 en 1845. Seule, La Fère est restée stationnaire avec 3.485 habitants aujourd'hui contre 3.911 en 1845.

On peut dire, en résumé, que si la voie ferrée Noyon-Saint-Quentin était passée par Guiscard et Ham, Tergnier et son agglomération n'auraient jamais existé et Chauny se serait moins développée qu'elle ne l'a fait.

On peut également affirmer que si les voies ferrées Paris-Bruxelles et Paris-Cologne, au lieu de passer par Saint-Quentin, étaient passées par La Fère et la vallée de l'Oise à 10 kms de Saint-Quentin, cette dernière ville n'aurait pas connu l'essor qu'elle a connu par la suite, et Berthenicourt serait devenu une importante bifurcation. Il serait arrivé à Saint-Quentin la mésaventure qui est arrivée à Amiens ou à Orléans : la grande ligne Paris-Lille passe, en effet, par Longueau à 4 kms d'Amiens, et la ligne Paris-Toulouse passe aux Aubrais à 5 kms d'Orléans.

II. — LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE SOISSONS A LA FRONTIÈRE BELGE SOUS LE SECOND EMPIRE (1860-1870).

Le grand effort de construction de chemin de fer, pour la France, se produisit sous le Second Empire et le début de la Troisième République. En 1848, il n'y a guère que 1.900 kms ; en 1860, l'ensemble des voies en service est de 9.625 kms ; en 1875, malgré la cession à l'Allemagne d'une partie du réseau de l'Est, elle en a 24.450 kms, représentant un capital investi supérieur à 10 milliards. Or, actuellement, depuis la suppression des lignes secondaires non rentables, le réseau ferré n'a plus qu'une longueur de 41.000 kms de voies normales (1,435 m d'écartement des rails). Or ces lignes secondaires, n'ont été construites que sous la Troisième République, la plupart après 1875. On peut donc dire qu'en 1875, 60 % du réseau actuel était déjà construit. Dans l'Aisne, cette proportion est même beaucoup plus forte. Actuellement, il y a dans notre département environ 330 kms de lignes principales. Or, 275 kms environ, soit 84 % étaient déjà construits en 1870. Seule la ligne La Ferté-Milon-Bazoches restait à faire. Presque tout avait été bâti *entre 1848 et 1870, EN 22 ANS*. Notre département comprend aussi actuellement 98 kms de ligne secondaire à voie normale exploitée par la S.N.C.F.

La construction de la ligne de Soissons à la frontière belge avait été concédée à la Compagnie du Nord par la convention du 21 juin 1857, approuvée par le décret du 26 du même mois. Le but de cette construction était double : d'abord desservir le département de l'Aisne ; ensuite, établir de Paris à la frontière de Belgique une nouvelle artère plus courte que toute autre.

En 1860, trois lignes de chemin de fer traversaient déjà le département de l'Aisne : la ligne de Paris à Strasbourg qui

passait par Château-Thierry ; la ligne de Creil à Erquelinnes en Belgique par Saint-Quentin et enfin la ligne de Reims à Tergnier par Laon. Cette dernière avait été ouverte en 1857.

La ligne des Ardennes, allant d'Epernay à Charleville par Reims, longeait le département à l'est. Mais toutes ces lignes, sauf celle de Reims-Tergnier, n'étaient que des lignes périphériques pour notre département et ne desservaient pas les industries et l'agriculture du centre de l'Aisne. La ligne de Reims-Tergnier ne suffisait pas pour combler cette lacune. C'est pour cela qu'on imagina de faire une nouvelle ligne à mi-distance des lignes de Saint-Quentin et des Ardennes, distantes l'une de l'autre de 80 kms. Par ailleurs, cette ligne de chemin de fer, raccordée au réseau belge aurait relié Paris aux bassins houillers de Charleroi, Namur et Liège.

Le « Mémoire à l'appui » de la construction de cette ligne, qui indiquait ces motifs pour la mise en chantier de cette voie ferrée, donnait ensuite des détails intéressants sur la richesse des pays traversés. Il indiquait que, dans l'arrondissement de Soissons, on cultivait, comme maintenant du reste, des céréales, des betteraves, des graines oléagineuses, qui servaient à l'époque à faire de l'huile à brûler pour l'éclairage, du chanvre, du lin, de la grenaille (rebut de graine pour nourrir les volailles), des légumes secs (les fameux haricots du Soissonnais). Les industries de l'arrondissement de Soissons étaient les suivantes : la verrerie de Cuffies-Vauxrot qui avait été créée en 1826 et qui existe toujours. (Je ne connais pas le nombre d'ouvriers employés par cette usine, comme, du reste, par les autres entreprises de l'Aisne, en 1860, mais j'ai trouvé, pour l'année 1880, les nombres d'ouvriers employés par les différentes usines du département. Tous les nombres de salariés que j'indiquerai seront donc de 1880 et non de 1860). La verrerie de Cuffies avait 267 ouvriers et fabriquait des bouteilles pour la Champagne, le Bordelais, Paris et Rouen. Dans le rapport de 1860 on ne parle pas de distillerie dans la région de Soissons ; mais en 1880, il y en avait trois : une à Soissons de 50 ouvriers, une autre à Bucy-le-Long de 45, et une troisième à Allemant de 30. Quatre très petites sucreries se trouvaient dans les environs immédiats du tracé de la ligne : Pommiers (18), Villeneuve-Saint-Germain (22), Terny-Sorny (13), Juvigny (15). Si l'on adoptait la variante par Sermoise et Vailly, on trouvait les sucreries de Ciry-Salsogne (48), de Braine (25) et de Vailly (15). Enfin, il y avait des carrières « abondantes et renommées » à Crouy. Dans le rapport de 1860, on ne mentionne pas un certain nombre d'industries qui existaient en 1880 : une fonderie de 182 ouvriers et deux chaudironneries de 54 ouvriers à Soissons, une briqueterie à Chavignon (50).

Dans l'arrondissement de Laon, on trouvait les mêmes produits agricoles. Au point de vue industriel, il y avait aussi des petites sucreries tout au long de la future ligne : Anizy-le-Château (24), Crépy-en-Laonnois (45), Cerny-les-Bucy (12),

Aulnois-sous-Laon (2 entreprises ayant 49 ouvriers au total), Laon (40), Chambry (20), Pouilly-sur-Serre (11), Marle (20), Autremencourt (12). La ligne devait également desservir des fabriques d'alun et de couperose à Chailvet (70) et à Urcel (54) et des usines de cendres pyriteuses pour l'agriculture dans ces mêmes villages. Les aluns et couperoses étaient envoyés à Amiens, Paris et Marseille. On signalait encore des carrières de pavé « considérables » à Molinchart, des fabriques de pierres de taille à Chavignon, Pargny (ces deux villages étant dans l'arrondissement de Soissons) et Colligis. On trouvait enfin, chose curieuse, des fabriques de pianos à Crécy-sur-Serre et des filatures à Marle (2 entreprises totalisant 157 ouvriers).

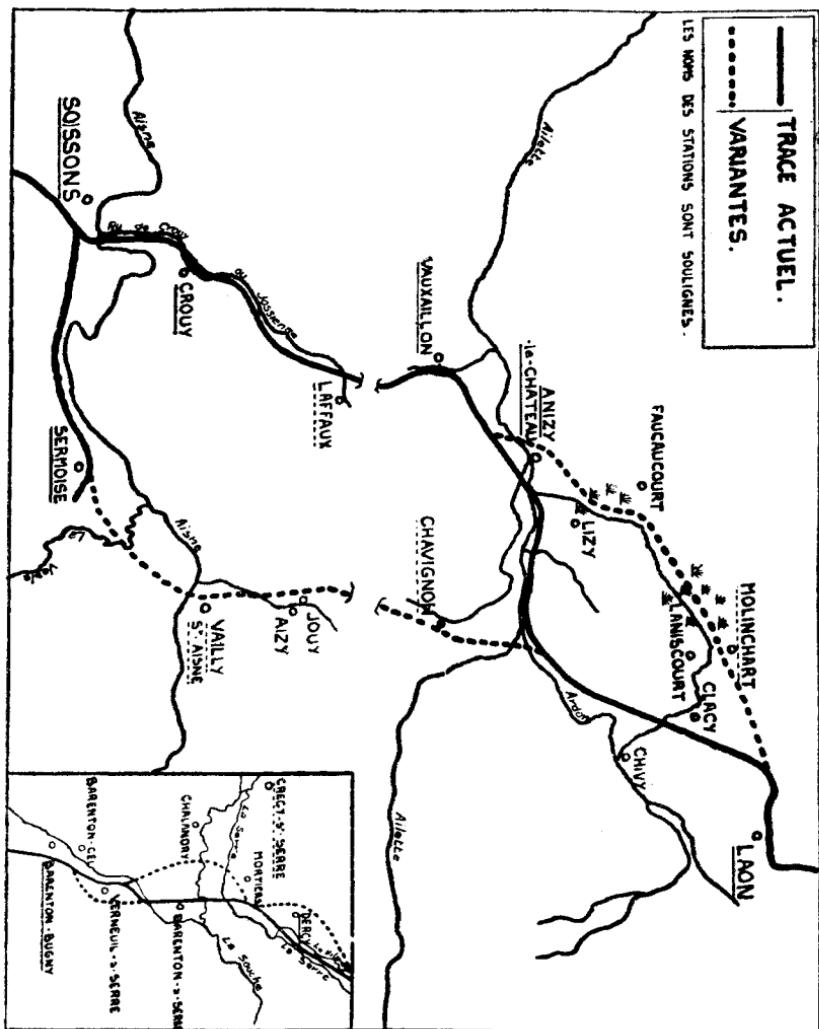
Dans l'arrondissement de Vervins, il y avait, à cette époque, beaucoup de grosses filatures de laine (voir mon article sur l'*« Etat de l'industrie dans le département de l'Aisne entre 1869 et 1880... »* qui a paru dans le tome IV des *« Mémoires de la Fédération des Sociétés Savantes de l'Aisne »*, p. 111-112). Mais elles se trouvaient plutôt dans l'ouest de cet arrondissement. Toutefois, la ligne Marle-Hirson ne devait pas passer loin des filatures de Sains-Richaumont (2 à 354 ouvriers), Effry (65), Mondrepuis (90) et Saint-Michel (2 totalisant 244 ouvriers). Elle devait passer à Saint-Gobert (186). En 1880, on signalait aussi un tissage de laine à Saint-Gobert (93) et un autre à Saint-Michel (159) et enfin une fabrique de toiles à Vervins (200).

La vannerie fine existait déjà à Origny-en-Thiérache (275). En 1880, on cite aussi Etréaupont (211), Sorbais, Luzoir, Wimy, Ohis, Neuve-Maison (toutes ces localités se trouvent dans les cantons de La Capelle et d'Hirson), La Bouteille et Plomion avaient tous plus de 50 ouvriers en 1880. Dans le rapport de 1860, on disait que la vannerie fine d'Origny était exportée jusqu'en Amérique. D'après ce même rapport, il y avait en 1860 à Hirson des forges et de nombreuses fabriques de clouteries. En 1880, on trouve 295 ouvriers travaillant dans deux entreprises de fonderie à Saint-Michel, une ferronnerie de 60 ouvriers et un laminoir de 70 salariés à Hirson. Enfin, une fabrique de chaussures employait 180 ouvriers à Saint-Michel.

Au point de vue agricole, en 1860, le nord de l'arrondissement de Laon et celui de Vervins se consacraient à l'élevage des chevaux pour le trait et la remonte de l'artillerie. Dans les mêmes régions, une des principales activités était l'engraissement des bestiaux dont le commerce avait pris un grand développement depuis quelques années.

J'en arrive maintenant à la description du tracé projeté en 1860 qui est, à peu près, dans l'ensemble, celui d'aujourd'hui. J'indiquerai, en même temps, les stations qu'on voulait établir dès l'origine (1).

(1) Voir la carte page 124.



A Crouy, on devait faire une station pour desservir les carrières importantes qu'on y exploitait et pour éviter aux voyageurs arrivant des environs la longue traversée de la ville et des faubourgs de Soissons. Puis, le chemin de fer aurait laissé à gauche Brayé et Vuillery, traversé Margival au centre même du village et se serait élevé jusqu'à Laffaux, où il y aurait eu une petite station pour desservir la population et les usines du plateau (actuellement, il n'y a plus de station dans ce dernier village). La ligne devait ensuite franchir le faîte qui sépare la vallée de l'Aisne de celle de l'Ailette par un tunnel long de 500 m., le seul de tout le parcours. La ligne aurait descendu ensuite vers Vauxaillon qu'elle aurait laissé à gauche et serait arrivée dans les environs d'Anizy-le-Château. Jusqu'à présent, le projet de tracé de 1860 est exactement le tracé actuel.

Mais, d'Anizy-le-Château à Laon, le projet différait assez sensiblement de la ligne actuelle : le chemin de fer devait passer au nord d'Anizy-le-Château et l'on aurait mis une station à côté de la sucrerie. Ensuite, la ligne devait descendre la vallée du Roc, aurait passé entre Faucoucourt et Lizy, au-dessus des marais, puis entre Laniscourt et Molinchart où l'on aurait installé un « port sec » pour l'embarquement des pavés des carrières voisines. La ligne devait ensuite arriver au nord de Laon en passant par La Neuville et en s'embranchant sur la ligne Tergnier-Reims datant de 1852.

Une variante à ce projet de tracé de Soissons à Laon avait été étudiée en 1860. Dans cette variante, la ligne devait passer par Vailly. Elle aurait emprunté une partie de la ligne Soissons-Reims concédée à la Compagnie des Ardennes et, à l'époque, en cours de construction. Elle devait quitter cette ligne à la station de Sermoise, franchir la Vesle, le canal latéral à l'Aisne et l'Aisne à l'ouest de Vailly où il y aurait eu une station.

Puis elle aurait remonté le vallon d'Aizy-et-Jouy en laissant à droite le village, franchi le faîte de la Malmaison au moyen d'un souterrain de 2.000 m. de long et serait alors descendue sur Chavignon où il y aurait eu une station. Puis elle devait aller vers Chivy et rejoindre l'autre tracé au nord de Clacy. Ainsi, de Chailvet à La Neuville, elle devait suivre exactement le tracé actuel.

Cette variante aurait été plus longue que l'autre projet de 1.020 m. 32.

Le tracé actuel est au fond une combinaison des deux projets de 1860. De Soissons à Anizy, on a adopté le premier et, de Chailvet à La Neuville, on a pris le second. On a simplement ajouté le raccord d'Anizy à Chailvet. Ce tracé actuel dépasse le premier tracé primitif d'environ 3 kms. En l'absence de document, il faut supposer qu'on a abandonné le tracé prévu entre Anizy et Laon, à cause des nombreux marécages qui se trouvent dans cette région. Mais, par ailleurs, on préféra ne faire qu'un tunnel de 500 m. au lieu de 2.000 m. sous le Chemin des Dames.

Au nord de Laon, la ligne devait suivre sur 1.000 m. la gare de Laon, existant depuis 1852. Puis, en quittant la ligne Tergnier-Reims, elle serait allée vers Barenton-Bugny, aurait tourné à droite laissant Verneuil à gauche (elle le laisse à droite actuellement), Barenton-sur-Serre à droite et en s'infléchissant, serait passée sous Dercy dans la vallée de la Serre. Là, on devait mettre la station à Crécy-sur-Serre qui est distant de 4.900 m. La ligne aurait suivi ensuite les vallées de la Serre et du Vilpion jusqu'à la station de Marle. C'est exactement le tracé actuel de Laon à Marle sauf à Verneuil.

Une variante beaucoup moins importante que celle de Soissons-Laon avait été étudiée pour rapprocher un peu plus la ligne de la ville de Crécy-sur-Serre : on aurait prolongé l'alignement droit de Mortiers et la ligne serait passée au-dessus de Dercy au lieu de rester dans la vallée. Cette variante aurait rejoint sous Erlon le tracé principal. Elle devait rapprocher de 1.000 m. la station de la ville de Crécy et la ligne aurait été allongée de 977 m. 700.

On verra plus loin que cette question de l'emplacement de la gare de Crécy-sur-Serre retarda de près de deux ans la construction de la ligne entre Laon et Dercy d'août 1866 à mai 1868. Pendant cette période, on étudia une deuxième variante qui consistait à faire passer la ligne à côté de Chalandry. On devait allonger le parcours de près de 848 m. 51. Mais cette deuxième variante fut abandonnée comme la première et on en resta au projet primitif.

A partir de Marle, le tracé projeté n'avait pas de variante et c'est exactement le tracé actuel. Voici ce projet : la ligne devait contourner le cap de Voharies, quitter la vallée du Vilpion pour celle du Chatemps jusqu'à la station de Vervins. De cette dernière ville, le tracé se serait élevé vers La Bouteille où il aurait franchi sans souterrain et sans rampe supérieure à 10 millimètres par mètre le faîte qui sépare la vallée de la Serre de celle du Thon. Il devait y avoir une station à Origny-en-Thiérache et une autre à Hirson. En quittant cette dernière ville, on devait suivre le flanc des coteaux très tourmentés de la vallée de l'Oise, jusqu'à la station d'Anor, dans le Nord, puis la frontière belge.

Au total, la ligne aurait eu 103.013 m. 30 de long dont 97.271 m. 80 dans le département de l'Aisne. Pentes et rampes n'auraient pas dépassé 10 mm. par mètre et les courbes n'auraient pas eu moins de 500 m. de rayon. La dépense totale devait être de 35.000.000 de francs. Au cours actuel du napoléon, il faut multiplier par 170 environ pour avoir le prix de 1958 : environ 5.950.000.000, soit un peu moins que la totalité du budget départemental de l'Aisne actuel (7.414.000.000 en 1957 environ, y compris les deux décisions modificatives).

Si l'on avait adopté la première variante par Sermoise, Vailly, la ligne devait mesurer 104.033 m. 62 dont 7.050 m. à

emprunter à la ligne Soissons-Reims. Le coût total de la construction aurait été porté à 36.400.000 frs, soit environ en monnaie actuelle 6.190.000.000 frs.

Si l'on avait adopté la deuxième variante rapprochant la gare de la ville de Crécy-sur-Serre, la ligne aurait eu 103.991 m. 07 et coûté 35.400.000 frs, soit 6.020.000.000 frs environ en monnaie actuelle.

Après avoir passé en revue, les différents projets, nous allons voir maintenant la chronologie de la construction de la ligne. *Le 2 juin 1862, le chemin de fer Paris-Soissons était exploité sur toute sa longueur.* Un décret du 22 septembre 1861 concède à titre définitif à la Compagnie du Nord la construction du chemin de fer de Soissons à la frontière belge et en fixe le délai d'exécution à huit ans à partir de cette date. En 1863, on fixe le tracé définitif entre Soissons et Laon. La construction du pont sur l'Aisne à Soissons est étudiée de concert par les ingénieurs de la navigation, ceux du contrôle de la ligne et ceux du génie militaire. En 1864, les travaux sont en cours. *Le 3 janvier 1866, on met en exploitation le tronçon Soissons-Laon.*

Le 8 août 1866, le projet du tracé Hirson-Anor est approuvé par le ministère. Le 9 novembre 1867, soit plus d'un an et trois mois après, c'est le tour du projet de tracé entre Dercy et Hirson et le 7 mai 1868 seulement, soit sept mois après, entre Laon et Dercy. Comme on l'a vu plus haut, ce retard était dû au choix de l'emplacement de la station de Crécy-sur-Serre. *Le 30 octobre 1869, le tronçon de Laon à Vervins est mis en exploitation.*

Mais au delà de Vervins, on se heurta à des difficultés de terrains. Entre Hirson et la frontière, il y eut des éboulements considérables dans les principales tranchées. En outre, les principaux ouvrages d'art furent faits sur ce tronçon de voie (de Laon à la frontière, il y avait 137 ouvrages d'art) : On construisit trois grands viaducs sur le Thon, le Gland et l'Oise. Celui du Thon avait 12 arches. Le 21 juillet 1870, on fit la reconnaissance des travaux et le 16 août, on autorisa l'exploitation. Le 19 juillet, la guerre avait été déclarée par la France à la Prusse. Le 16 août était le jour de la bataille de Saint-Privat. *Le 30 août, la ligne Vervins à la frontière belge servit pour la première fois : on transporta des militaires, sans doute des troupes du corps d'armée du général Vinoy qui venaient renforcer l'armée de Mac-Mahon et qui se trouvèrent à Mézières pendant la bataille de Sedan du 1^{er} septembre 1870.* Ces troupes purent regagner Paris et former le noyau de l'armée de la capitale. Ainsi, à peine ouverte sur toute sa longueur, la ligne Soissons à la frontière belge entrait dans l'Histoire.

Sur la ligne Soissons-Hirson, la construction de la voie ferrée profita à un certain nombre de villes comme sur la ligne Noyon à Saint-Quentin.

Voici les chiffres des populations de Soissons, Laon et Hirson lors de l'ouverture de la ligne dans chacune de ces villes et en 1954.

Noms des villes	1862	1866	1870	1954
Soissons	8.657 h.			20.484 h.
Laon		8.300 h.		21.931 h.
Hirson			3.278 h.	11.134 h.

Laon et Hirson bénéficièrent surtout du fait qu'ils se trouvaient non seulement sur la ligne de Paris à la frontière belge, mais aussi sur des lignes transversales : Saint-Quentin à Reims et Valenciennes à Thionville.

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

1° — Le bâtiment des Archives Départementales a été détruit en 1944. Heureusement, on a pu sauver la plus grande partie des archives anciennes antérieures à 1800. Mais toutes les archives modernes, de 1800 à 1919 environ, ont été détruites. Depuis août 1956, les Archives Départementales de l'Aisne reconstituent les archives disparues par le microfilmage systématique des documents concernant le département de l'Aisne qui se trouvent dans la série F des Archives Nationales. Les papiers de cette série ont été versés aux Archives Nationales par les ministères. On a microfilmé en particulier, les liasses F14 8847 et F14 8843 qui concernent la construction des lignes de Noyon à Saint-Quentin et de Soissons à la frontière de Belgique, par Laon et Hirson :

— Archives Nationales : F14 8847 (chemin de fer de Creil à Saint-Quentin, avant-projets et projets, 1845) et F14 8843 (chemin de fer de Soissons à la frontière belge, avant-projets et projets, 1861) ; F12 4479 bis (situation industrielle du département de l'Aisne, 1869-1886), dont les microfilms sont conservés aux archives de l'Aisne, respectivement sous les cotes : 1 Mi 143, 137 et 127.

2° — Conseil Général du département de l'Aisne, sessions de 1846 à 1850 et de 1861 à 1871. Collection imprimée conservée aux archives départementales de l'Aisne.

3° — Ernest Lavisse, *Histoire de France contemporaine depuis la Révolution jusqu'à la paix de 1919* :

— Tome quatrième : La Restauration (1815-1830) par S. Charléty (Paris, 1921).

— Tome cinquième : La Monarchie de juillet (1830-1848) par S. Charléty (Paris, 1921).

Peuples et civilisations, histoire générale publiée sous la direction de Louis Halphen et Philippe Sagnac. Tome XVI. Démocraties et capitalisme (1848-1860), par Charles H. Pont-thas (Paris, 1948).

Tome XVII. — *Du libéralisme à l'impérialisme* (1860-1878) par Henri Hauser, Jean Maurain et Pierre Benaerts (Paris, 1939).

Histoire générale des civilisations publiée sous la direction de Maurice Crouzet ; Tome VI. — Le XIX^e siècle. L'apogée de l'expansion européenne (1815-1914) par Robert Schnerb (Paris, 1955).

G. DUMAS,

*Directeur des Services
d'Archives de l'Aisne.*