

# PARCOURS

LE CHEMIN DE FER

TOURISTIQUE DU VERMANDOIS

SAINT-QUENTIN



DIRECTION DU PATRIMOINE

VILLES  
& PAYS  
D'ART &  
D'HISTOIRE

# LA LIGNE SAINT-QUENTIN - GUISE

Dès 1865, les notables et industriels de Guise et de la Vallée de l'Oise désiraient être reliés au Chemin de fer du Nord. Après de nombreuses tractations sur le tracé, la Compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise voit le jour en 1869 pour assurer la création et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer secondaire entre ces deux villes en passant par la Vallée de l'Oise. Sa construction sera retardée jusqu'en 1872, par la guerre contre la Prusse de 1870-1871.

Les premiers trains s'élancent le 23 mai 1874 entre Saint-Quentin et Origny-Sainte-Benoîte avec 3 allers-retours par jour, et 55 minutes pour parcourir les 23 kilomètres du trajet, avant d'atteindre Guise le 15 août 1875 pour un total de 40 km. D'autres lignes secondaires se développent ensuite depuis Saint-Quentin vers Vendeuil, La Ferté-Chevresis, Vervins, Ham...

Cet ensemble de lignes est très fréquenté en 1914, avec plus de 600 000 voyageurs pour la

seule ligne de Guise en neuf allers-retours quotidiens, et un fort trafic de betteraves, sucre, pierre à chaux, lait, pommes, lin, bois et osiers, blé, bétail, fonte moulée, colis....

Durant la Première Guerre mondiale, la ligne est utilisée par l'armée allemande. Placées sur le tracé de la ligne Hindenburg, les gares de Saint-Quentin à Mézières-sur-Oise furent toutes détruites à l'exception de celle de Longchamps-Bohéries, détruite en 2022, et Ribemont qui reste le seul témoin architectural des premiers trains du XIX<sup>ème</sup> siècle.

La desserte voyageurs est supprimée mi-juillet 1965 entre Origny-Sainte-Benoîte et Guise puis février de l'année suivante à tous trafics, et fin juin 1968 aux voyageurs entre Saint-Quentin et Origny-Sainte-Benoîte. La section de Saint-Quentin à Origny-Sainte-Benoîte est toujours active et entretenue par SOCORAIL (groupe Europorte) pour la desserte de la sucrerie-distillerie Tereos d'Origny.

## L'ASSOCIATION DU CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DU VERMANDOIS (C.F.T.V.)

Le Chemin de Fer Touristique du Vermandois fondé en 1977, est fier de contribuer depuis 1979 à maintenir une activité ferroviaire touristique régulière sur une des plus anciennes lignes de chemin de fer secondaires de France encore active. L'association est reconnue « d'intérêt

général » depuis 2009. Ses missions principales sont la sauvegarde du patrimoine ferroviaire, la remise en état du matériel roulant historique et l'exploitation de la ligne de chemin de fer.

# LE MATÉRIEL ROULANT

Le parc s'accroît chaque année, grâce à la ténacité des bénévoles de l'association. Sont ainsi préservées deux locomotives vapeur, une locomotive et trois locotracteurs diesel, une voiture-restaurant, huit voitures Express Nord et fourgons classés Monuments historiques, deux

voitures-lits, mais aussi trois autres locomotives à vapeur confiées par la Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires, ainsi qu'une locomotive diesel et quatre voitures historiques sous convention de SNCF Patrimoine.

## EN VOITURE !

Le matériel roulant qui compose le train est :

- **Une locomotive diesel BB 66252** de 830 kW pour 68 tonnes en service, construite pour la SNCF en 1966. Apte à rouler à 120 km/h, elle peut assurer des trains voyageurs ou de fret. Ces locomotives ont desservi la ligne d'Origny jusqu'en 2010. Celle-ci a été confiée par la SNCF au CFTV en 2013.

- **Voiture-salon A5c5 myfi n°597**, ① dernière survivante d'une petite série de 14 voitures construite en 1930 **pour la Compagnie du PLM** (Paris – Lyon – Méditerranée). Au cours des années 1950, elle fut transformée par la SNCF en véhicule de tournée. Une des extrémités est modifiée en compartiment panoramique, avec deux tables et un buffet, avec cuisine contigüe. Elle permettait aux directeurs d'effectuer des visites de lignes. La décoration est raffinée avec des panneaux d'érable sycomore gris, marqueterie et incrustation en nacre, et des panneaux en acajou. Elle a été confiée par la SNCF en 2001.

- **Voiture-restaurant WR 3585** ② construite en 1928 pour la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, et seule survivante de cette série. Affectée à la division de Rome, elle était utilisée sur tous les express prestigieux passant par l'Italie : Simplon Orient Express, Rome Express... En 1968, le Lions Club d'Alençon (Orne) la sauvegarde pour ses réunions. Rachetée par le CFTV, elle a été remise en état lors d'un chantier d'insertion encadré par un ébéniste professionnel. C'est le seul véhicule qui ait conservé ses décorations en laque de Chine dans leur cadre d'origine.

- **Voitures à 2 essieux** ③ construites en 1928-1930 en Allemagne pour la Deutsche Reichsbahn (DR), données à la France en dommages de guerre après 1945, de 3<sup>ème</sup> classe avec sièges en bois vernis et plateformes extrêmes découvertes ou de 1<sup>ère</sup> classe aux fauteuils en tissu. Elles sont la propriété de l'association.

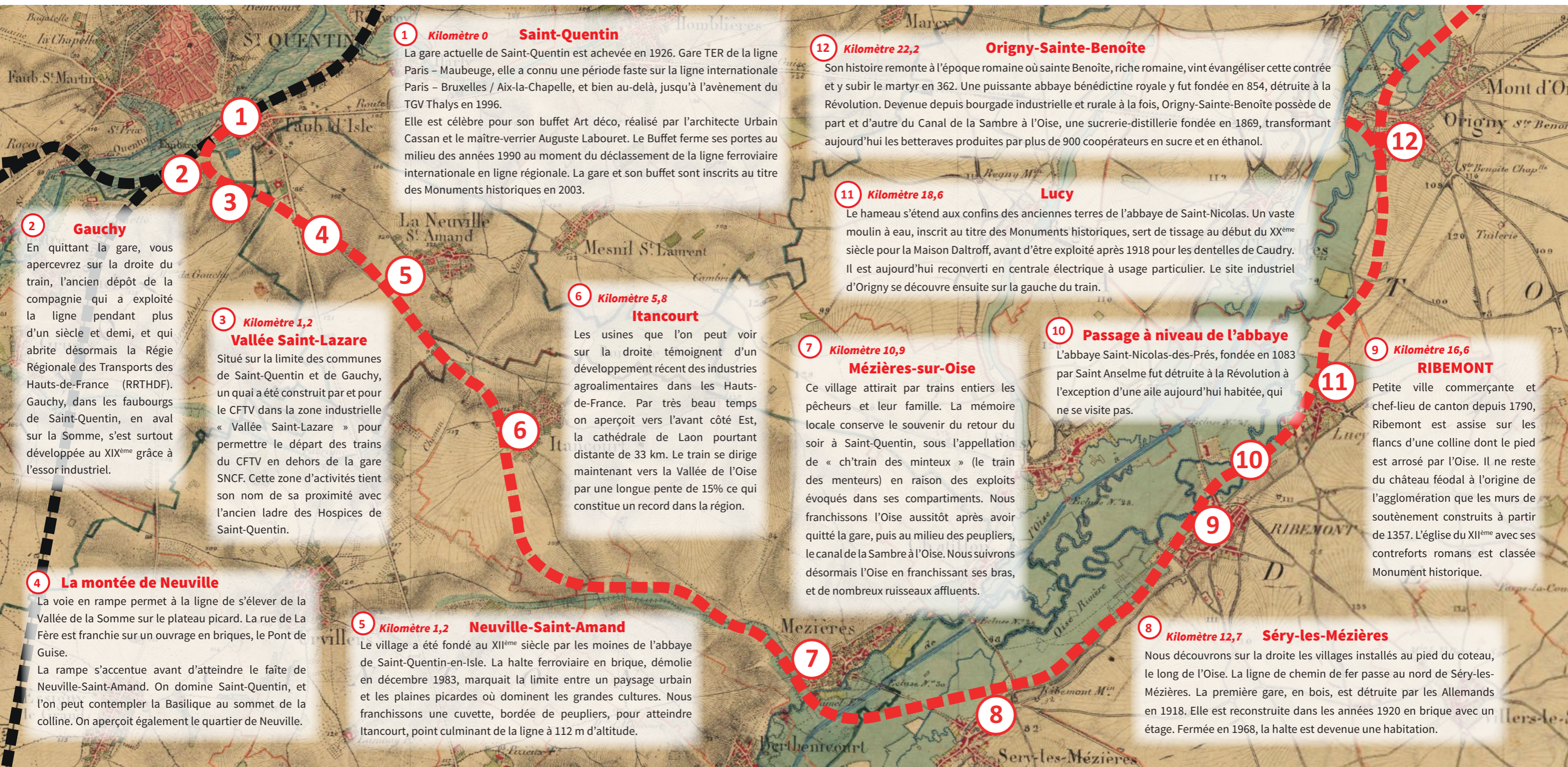
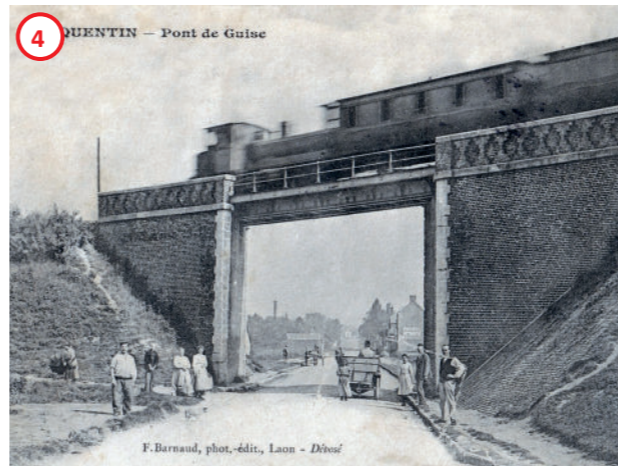


# ITINÉRAIRE DU TRAIN TOURISTIQUE

En partenariat avec l'Office de tourisme et des congrès du Saint-Quentinois, le Chemin de fer touristique du Vermandois organise des balades en train : balades simples en 3<sup>ème</sup> classe, goûter et apéritif en voiture art déco, voyage en voiture-salon privative.

Vous allez parcourir sur une voie à écartement normal, identique au réseau SNCF, tout ou partie de la ligne de Saint-Quentin à Origny-Sainte-Benoîte (Aisne), longue de 22 km à travers la Haute Vallée de l'Oise, site verdoyant et paisible apprécié des pêcheurs et des randonneurs.

La ligne relie la vallée de la Somme à la vallée de l'Oise qu'elle longe sur plus de la moitié du trajet parmi les peupliers.



**1 Kilomètre 0 Saint-Quentin**  
La gare actuelle de Saint-Quentin est achevée en 1926. Gare TER de la ligne Paris - Maubeuge, elle a connu une période faste sur la ligne internationale Paris - Bruxelles / Aix-la-Chapelle, et bien au-delà, jusqu'à l'avènement du TGV Thalys en 1996. Elle est célèbre pour son buffet Art déco, réalisé par l'architecte Urbain Cassan et le maître-verrier Auguste Labouret. Le Buffet ferme ses portes au milieu des années 1990 au moment du déclassement de la ligne ferroviaire internationale en ligne régionale. La gare et son buffet sont inscrits au titre des Monuments historiques en 2003.

**2 Gauchy**  
En quittant la gare, vous apercevrez sur la droite du train, l'ancien dépôt de la compagnie qui a exploité la ligne pendant plus d'un siècle et demi, et qui abrite désormais la Régie Régionale des Transports des Hauts-de-France (RRTHDF). Gauchy, dans les faubourgs de Saint-Quentin, en aval sur la Somme, s'est surtout développée au XIX<sup>ème</sup> grâce à l'essor industriel.

**3 Kilomètre 1,2 Vallée Saint-Lazare**  
Situé sur la limite des communes de Saint-Quentin et de Gauchy, un quai a été construit par et pour le CFTV dans la zone industrielle « Vallée Saint-Lazare » pour permettre le départ des trains du CFTV en dehors de la gare SNCF. Cette zone d'activités tient son nom de sa proximité avec l'ancien ladre des Hospices de Saint-Quentin.

**4 La montée de Neuville**  
La voie en rampe permet à la ligne de s'élever de la Vallée de la Somme sur le plateau picard. La rue de La Fère est franchie sur un ouvrage en briques, le Pont de Guise. La rampe s'accroît avant d'atteindre le faite de Neuville-Saint-Amand. On domine Saint-Quentin, et l'on peut contempler la Basilique au sommet de la colline. On aperçoit également le quartier de Neuville.

**5 Kilomètre 1,2 Neuville-Saint-Amand**  
Le village a été fondé au XII<sup>ème</sup> siècle par les moines de l'abbaye de Saint-Quentin-en-Isle. La halte ferroviaire en brique, démolie en décembre 1983, marquait la limite entre un paysage urbain et les plaines picardes où dominent les grandes cultures. Nous franchissons une cuvette, bordée de peupliers, pour atteindre Itancourt, point culminant de la ligne à 112 m d'altitude.

**6 Kilomètre 5,8 Itancourt**  
Les usines que l'on peut voir sur la droite témoignent d'un développement récent des industries agroalimentaires dans les Hauts-de-France. Par très beau temps on aperçoit vers l'avant côté Est, la cathédrale de Laon pourtant distante de 33 km. Le train se dirige maintenant vers la Vallée de l'Oise par une longue pente de 15% ce qui constitue un record dans la région.

**7 Kilomètre 10,9 Mézières-sur-Oise**  
Ce village attirait par trains entiers les pêcheurs et leur famille. La mémoire locale conserve le souvenir du retour du soir à Saint-Quentin, sous l'appellation de « ch'train des menteux » (le train des menteurs) en raison des exploits évoqués dans ses compartiments. Nous franchissons l'Oise aussitôt après avoir quitté la gare, puis au milieu des peupliers, le canal de la Sambre à l'Oise. Nous suivrons désormais l'Oise en franchissant ses bras, et de nombreux ruisseaux affluents.

**12 Kilomètre 22,2 Origny-Sainte-Benoîte**  
Son histoire remonte à l'époque romaine où sainte Benoîte, riche romaine, vint évangéliser cette contrée et y subir le martyre en 362. Une puissante abbaye bénédictine royale y fut fondée en 854, détruite à la Révolution. Devenue depuis bourgade industrielle et rurale à la fois, Origny-Sainte-Benoîte possède de part et d'autre du Canal de la Sambre à l'Oise, une sucrerie-distillerie fondée en 1869, transformant aujourd'hui les betteraves produites par plus de 900 coopérateurs en sucre et en éthanol.

**11 Kilomètre 18,6 Lucy**  
Le hameau s'étend aux confins des anciennes terres de l'abbaye de Saint-Nicolas. Un vaste moulin à eau, inscrit au titre des Monuments historiques, sert de tissage au début du XX<sup>ème</sup> siècle pour la Maison Daltroff, avant d'être exploité après 1918 pour les dentelles de Caudry. Il est aujourd'hui reconverti en centrale électrique à usage particulier. Le site industriel d'Origny se découvre ensuite sur la gauche du train.

**10 Passage à niveau de l'abbaye**  
L'abbaye Saint-Nicolas-des-Prés, fondée en 1083 par Saint Anselme fut détruite à la Révolution à l'exception d'une aile aujourd'hui habitée, qui ne se visite pas.

**8 Kilomètre 12,7 Séry-les-Mézières**  
Nous découvrons sur la droite les villages installés au pied du coteau, le long de l'Oise. La ligne de chemin de fer passe au nord de Séry-les-Mézières. La première gare, en bois, est détruite par les Allemands en 1918. Elle est reconstruite dans les années 1920 en brique avec un étage. Fermée en 1968, la halte est devenue une habitation.

**9 Kilomètre 16,6 RIBEMONT**  
Petite ville commerçante et chef-lieu de canton depuis 1790, Ribemont est assise sur les flancs d'une colline dont le pied est arrosé par l'Oise. Il ne reste du château féodal à l'origine de l'agglomération que les murs de soutènement construits à partir de 1357. L'église du XII<sup>ème</sup> avec ses contreforts romans est classée Monument historique.

« EN TRAVERSANT LES PLAINES ONDULÉES,  
QUI JUSQU'À GUISE ESCORTAIENT NOTRE TRAIN,  
ON ADMIRAIT CES FERTILES VALLÉES  
D'OÙ NOUS TIRONS ET LE SUCRE ET LE PAIN.  
À CHAQUE PAS, POUR MIEUX VOIR UNE USINE,  
DE BEAUX JARDINS, UN VILLAGE COQUET,  
ON EÛT VOULU, RETARDANT LA MACHINE,  
LUI DEMANDER CINQ MINUTES D'ARRÊT. »

Extrait de la chanson *Cinq minutes d'arrêt !* écrite et chantée par Charles Félix FOUQUET (1825-1904), député de l'Aisne (1876-1885), lors de l'inauguration de la ligne Saint-Quentin - Guise, le 10 octobre 1875.

*Le Journal de Saint-Quentin et de l'Aisne*, 13 octobre 1975.

### Saint-Quentin appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

#### Le label « Ville ou Pays d'art et d'histoire »

est attribué par l'État, représenté par le préfet de région, après avis de la commission régionale du patrimoine et de l'architecture. Il qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien à la création et à la qualité architecturale et du cadre de vie.

#### À proximité ...

Beauvais, Boulogne-sur-Mer, Calais, Cambrai, Chantilly, Laon, Lille, Noyon, Roubaix, Soissons, Tourcoing bénéficient de l'appellation Ville d'art et d'histoire.

Amiens Métropole, Lens-Liévin, Pays de Saint-Omer, PETR Santerre Haut-de-Somme, Ponthieu Baie de Somme, Senlis à Ermenonville bénéficient de l'appellation Pays d'art et d'histoire.

**Maquette :** Direction du Patrimoine – Frédéric PILLET, 2024

#### D'après DES SIGNES

Studio Muchir Desclouds 2015

### La Direction du Patrimoine

Elle coordonne l'ensemble des actions de valorisation et de sensibilisation des patrimoines de Saint-Quentin, *Ville d'art et d'histoire*, dans son sens large : patrimoines bâti (public et privé), archéologique, écrit, naturel, culturel, mémoriel et immatériel.

Elle propose toute l'année des visites découvertes, des expositions, des conférences et des ateliers du patrimoine à destination de tous les publics : Saint-Quentinois, touristes et jeune public, en temps et hors temps scolaire.

### Direction du Patrimoine

Hôtel de Ville  
BP 345 - 02 107 Saint-Quentin Cedex  
Tél. 03 23 64 95 76  
[www.saint-quentin.fr](http://www.saint-quentin.fr)  
[patrimoine@saint-quentin.fr](mailto:patrimoine@saint-quentin.fr)

### Chemin de Fer Touristique du Vermandois

ZI Saint-Lazare, allée Saint-Lazare,  
Dépôt-Atelier, 02100 Saint-Quentin  
Tél. 03 23 64 88 38  
[www.cftv.fr](http://www.cftv.fr)  
[contact@cftv.fr](mailto:contact@cftv.fr)

**Texte :** Frédéric DUFETRELLE, Philippe DUPONT

**Photos :** Nicolas LEGAGNEUX (couverture), Frédéric DUFETRELLE, Philippe DUPONT



Saint-Quentin  
Ville d'art et d'histoire

