

FOCUS

LA GARE ET SON PARVIS SAINT-QUENTIN



DIRECTION DU PATRIMOINE

VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE

EDITORIAL

Dans le cadre des projets structurants d'aménagement de la Ville, le parvis de la gare est un axe fort et stratégique pour les Saint-Quentinois et nos visiteurs extérieurs. Depuis 2000 ans, cet espace est patrimoniallement un site majeur dans l'histoire de notre cité et un lieu privilégié de circulation et de communication. Bouleversé par les guerres et les mutations industrielles, il fut sans cesse transformé par les hommes pour l'adapter à leurs nouveaux besoins et usages.

Nous avons souhaité que cette opération d'aménagement permette d'offrir une gare plus fonctionnelle, plus agréable et de favoriser un pôle multimodal équilibré et ambitieux dédié aux services multiples à l'attention des usagers de la gare et plus largement aux Saint-Quentinois.

Notre ambition : créer un véritable pôle d'échanges pour tous les modes de déplacements. Piétons, personnes à mobilité réduite, voitures, deux-roues, bus,... le parvis de la gare est accessible désormais à tous.

Le parvis bénéficiera également d'un environnement paysager arboré et fleuri pour en faire un espace de vie convivial.

À ces aspects liés à l'urbanisme et à l'environnement, nous avons souhaité porter une attention particulière au patrimoine auquel nous sommes forts attachés. Ainsi, la Direction du Patrimoine de la Ville de Saint-Quentin a réalisé cette documentation scientifique grâce au travail de recherche mené depuis 2006, date de l'obtention du label *Ville d'art et d'histoire*, et aux résultats des fouilles archéologiques.

Des origines de la Ville antique aux aménagements contemporains, en passant par l'histoire de l'abbaye d'Isle, du réseau des fortifications et des implantations industrielles, cet opuscule retrace l'histoire de la gare et de son environnement au fil des siècles.

La Direction du Patrimoine veille quotidiennement à la protection, la valorisation et le rayonnement de notre histoire séculaire et participe à l'ensemble des grands projets de la Ville afin de mieux connaître notre patrimoine et le partager ensemble. La Collection des « Focus » s'enrichit avec cette nouvelle édition dédiée à la gare et son parvis, qui nous le souhaitons vous sensibilisera.



Frédérique MACAREZ
Maire de Saint-Quentin



Monique BRY
Maire-Adjoint
chargé de la Rénovation urbaine
et du cadre de vie



Bernard DELAIRE
Conseil municipal
délégué au Patrimoine
Historique et Culturel

SOMMAIRE

- 2 D'UN SITE DE FRANCHISSEMENT À UN LIEU DE CULTE**
- 4 DÉVELOPPEMENT DU DÉTROIT D'ISLE AU MOYEN-ÂGE**
- 7 LE SIÈGE DE 1557 ET SES CONSÉQUENCES URBAINES**
- 10 LA CORNE DE VAUBAN**
- 13 UN XIX^E SIÈCLE INDUSTRIEL**
- 16 LE CHEMIN DE FER AVANT 1914**
- 20 L'ASSOCIATION DU CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DU VERMANDOIS**
- 22 1914-1918, UNE GARE DANS LA TOURMENTE**
- 25 RECONSTRUCTION : UNE GRANDE OPÉRATION D'URBANISME**
- 30 UN NOUVEAU PARVIS POUR LE XXI^E SIÈCLE**

Crédits couverture

Le parvis de la gare, quelques semaines avant l'achèvement des travaux
© Ville de Saint-Quentin, Luc Couvée

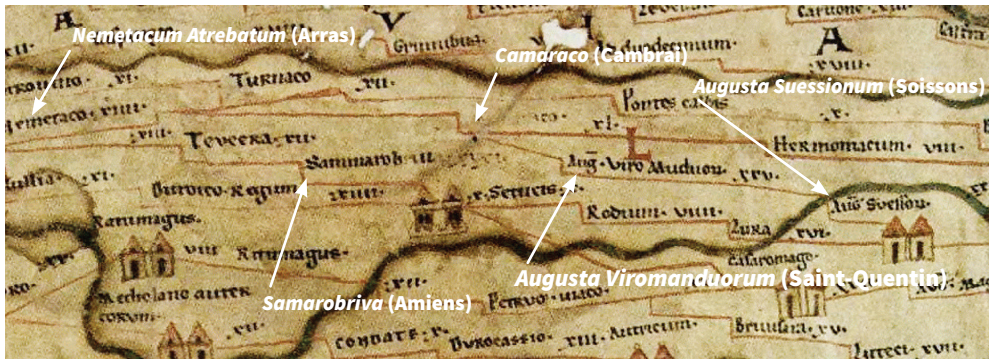
Maquette et rédaction

Direction du Patrimoine - Frédéric PILLET
d'après DES SIGNES
studio Muchir Desclouds 2015

Impression

J2M Imprimerie

D'UN SITE DE FRANCHISSEMENT À UN LIEU DE CULTE



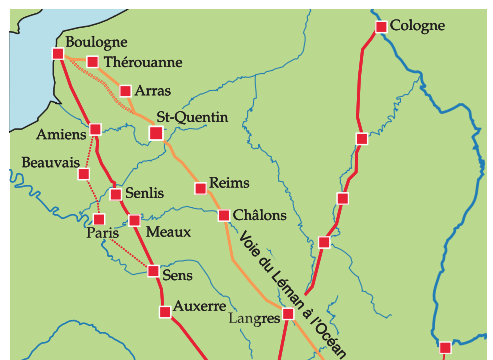
Le quartier actuel de la Gare est un site primordial dans l'histoire de la ville de Saint-Quentin. Depuis 2 000 ans, il est un lieu de passage privilégié.

Table de Peutinger, seule carte conservée représentant le réseau routier de l'Empire romain. Il s'agit de la copie réalisée vers 1265 d'une carte romaine de 350 ap. J.-C. environ, elle-même copiée d'une carte peinte sur le portique d'Agrippa à Rome vers 12 ap. J.-C.

© Archives de la Bibliothèque nationale d'Autriche

UN SITE DE FRANCHISSEMENT

Après le creusement de la vallée de la Somme par les eaux au Quaternaire, le fleuve passe au régime lent et paisible actuel. Son lit se comble peu à peu de tourbe, qui peut atteindre en certains endroits 9 mètres d'épaisseur. Les romains donnent à ce cours d'eau le nom de *Samara*, associant les termes gaulois *som* (tranquille) et *arr* (rivière). Le rétrécissement de la vallée à cet endroit en facilite le franchissement. Une voie romaine majeure, dite du *Léman à l'Océan*, traverse ici la vallée avant de rejoindre *Nemetacum Atrebatum* (Arras) au nord-ouest, *Durocortorum* (Reims) au sud-est. Au début de notre ère, la ville gallo-romaine d'*Augusta Viromanduorum* se développe sur la rive droite de la Somme. La nouvelle cité et sa voie romaine figurent sur la célèbre table de Peutinger, copie médiévale d'une carte de l'Empire romain.



Tracé de la voie du Léman à l'Océan.

© Carte Jean-Luc COLLART



L'immersion du corps de Quintinus dans les marais de la Somme.

Manuscrit de *L'Authentique*, XII^e siècle, p. 44.

© Basilique de Saint-Quentin, dépôt à la

Bibliothèque municipale de Saint-Quentin

Somme, près de la voie romaine principale. Selon le second récit hagiographique, l'*Inventio*, le corps du saint est retrouvé au milieu du IV^e siècle ap. J.-C., 55 ans après le martyre, par une romaine, Eusébie, dont elle inhume le corps sur le site de l'actuelle Basilique.

Quelques décennies plus tard, sur un îlot délimité par deux bras de la Somme, les desservants du tombeau du saint auraient établi un oratoire, peut-être dès 390, transformé par la suite en chapelle. Une abbaye est fondée sur le site entre les VII^e et IX^e siècles suivant les hypothèses. L'église abbatiale et le cloître comprennent alors dans leurs murs deux puits, marquant les emplacements de découverte du corps du saint. Le développement du pèlerinage de saint Quentin

au Moyen Âge participe alors à l'expansion de l'abbaye bénédictine de Saint-Quentin-en-Isle.

UN LIEU DE CULTE CHRÉTIEN

Selon l'un des deux récits hagiographiques du martyre de Quintinus, la *Passio*, l'apôtre est arrêté à Amiens entre 286 et 303 ap. J.-C. Au cours de son transfert vers Rome, il est torturé et exécuté à *Augusta Viromanduorum*. Pour empêcher les chrétiens de vénérer sa dépouille, le corps décapité et la tête de Quintinus sont enfouis secrètement dans les marais de la

L'îlot où fut inhumé le corps de Quintinus après son martyre.

Sont figurés les deux puits du corps et de la tête du saint (1 et 5), et le pont pour le franchissement de la Somme (1).

Manuscrit du chanoine Robert Wiard, 1673.

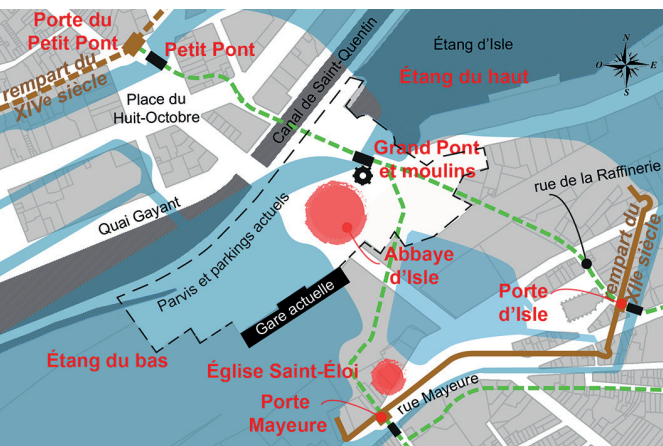
© Bibliothèque municipale de Saint-Quentin



DÉVELOPPEMENT DU DÉTROIT D'ISLE AU MOYEN ÂGE

Plan des aménagements et implantations du Détroit d'Isle au XIV^e siècle.
Les eaux occupent alors la moitié de la surface du parvis actuel.
En noir et grisé figurent les implantations actuelles.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET



Ce secteur de la ville, placé sous la juridiction de l'abbaye-de-Saint-Quentin-en-Isle jusqu'à la Révolution française, est nommé, du Moyen-Âge à l'Ancien Régime, le *Détroit d'Isle*. Il est délimité par deux étangs, l'Étang du Haut à l'ouest (l'Étang d'Isle actuel) et l'Étang du Bas à l'est, aujourd'hui asséché, et fermé par deux fortifications au nord (actuelle place du Huit-Octobre) et au Sud (actuelles rue Mayeure, rue de Guise et rue de la Raffinerie).

LE GRAND PONT

Plusieurs ponts et ponceaux permettent le franchissement de cette zone marécageuse, dont le plus important est le Grand Pont, sur le principal bras de la Somme. Attesté au X^e siècle, il est plusieurs fois modifié, notamment aux XIII^e et XVI^e siècles. En usage jusqu'au début du XIX^e siècle, il est ensuite absorbé dans les extensions de la minoterie voisine.

À l'occasion des diagnostics et fouilles archéologiques menés en 2011-2014, les vestiges du Grand Pont ont été mis au jour. Les voûtes de briques des trois arches du pont, partiellement conservées, ont pu être observées, reposant sur des piles en grès. Aux abords du pont, quelques vestiges pavés de l'ancienne voie reliant alors la ville au faubourg d'Isle subsistent.



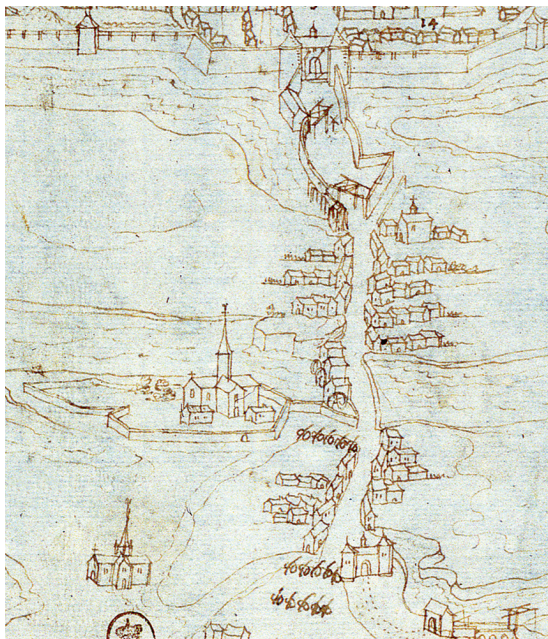
Vue des vestiges du Grand Pont (au centre) et des moulins Becquerel (de part et d'autre de l'ancien lit de la Somme), photographiés lors des sondages archéologiques en 2011.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET



Sur cette vue de la minoterie au lendemain de la Première Guerre mondiale, on distingue nettement les trois arches du Grand Pont. Carte postale.

© Bibliothèque municipale de Saint-Quentin

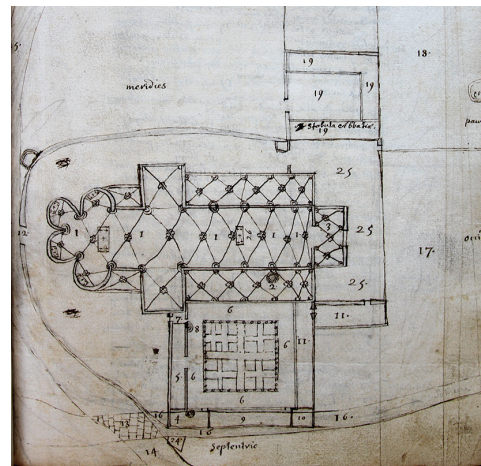


Vue du Déroit d'Isle lors du siège de 1557 : on distingue au premier plan l'église Saint-Éloi (gauche), les fortifications du faubourg d'Isle, puis l'abbaye de Saint-Quentin-en-Isle, le Grand Pont, les moulins et les étangs, puis la rue bordée d'habitations qui conduit à la porte fortifiée de la cité, la porte du Petit-Pont, à l'emplacement de l'actuelle place du Huit-Octobre. Plan.

© BnF

Le plan de l'abbaye de Saint-Quentin-en-Isle. On y distingue l'église (n°1 à 3), les bâtiments conventuels (n°4 à 11), le Grand pont (n°13) et le chemin reliant le faubourg d'Isle à la ville (n°14), la Somme (n°16), un moulin (n°24), la ferme et les étables (n°19) et le colombier (à droite de la ferme). Manuscrit du chanoine Robert Wiard, 1673.

© Bibliothèque municipale de Saint-Quentin



L'ABBAYE DE SAINT-QUENTIN-EN-ISLE

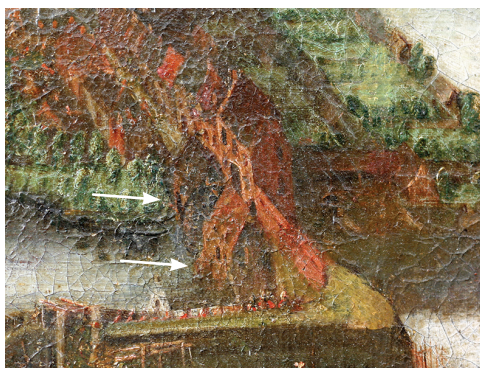
Des premiers chanoines desservant la première chapelle aux moines bénédictins qui les remplacent à partir de 964 sous la conduite de l'abbé Anselme, l'établissement ne cesse de se développer. Une église en pierre vient remplacer un premier édifice en bois à partir de la fin du X^e siècle.

À l'église s'ajoutent tous les éléments constitutifs d'une abbaye : un cloître, une salle capitulaire, un dortoir, le logement de l'abbé et celui des hôtes de passage, et enfin un réfectoire et une cuisine construits sur pilotis en partie au-dessus de la Somme et prolongés d'une petite chapelle contenant le puits marquant l'emplacement de l'enfouissement de la tête de Quintinus. Au sud de l'église était implantée la ferme de l'abbaye, ainsi qu'un colombier. Seules les fondations de ce dernier ont pu être observées lors des sondages archéologiques de 2011.

Vestiges du colombier de l'abbaye mis au jour lors de fouilles archéologiques de 2011-2014.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET





Les Moulins Becquerel apparaissent sur ce tableau du milieu du XVI^e siècle, en contrebas de la chaussée du Grand Pont. Huile sur toile.

© Collection particulière



Les Moulins Becquerel au début du XIX^e siècle. Dessin anonyme.

© Archives municipales de Saint-Quentin

Dans ses abords immédiats, l'abbaye exploite l'Étang du Haut : pêche, chasse, pâturage, oseraies, etc. Les moulins Becquerel construits sur la digue de l'Étang du Haut, en bordure du Grand Pont, appartiennent aussi à l'abbaye.

leur transformation en minoterie industrielle au milieu du XIX^e siècle, les moulins adoptent une nouvelle méthode de fabrication, la mouture à l'anglaise. Les meules ont pu être retrouvées lors des fouilles, réemployées pour un dallage.

LES MOULINS BECQUEREL

La présence d'un moulin est attestée dès 983 par une charte de l'abbaye. Il est dénommé *Becquerel* ou *Becqueret* dès le XII^e siècle. Outre la production de farine, le moulin de l'abbaye est aussi le lieu où l'abbé rend la justice pour le ressort de l'abbaye au XVII^e siècle.

Dès avant le XVI^e siècle, deux moulins, « grand » et « petit », coexistent de part et d'autre du canal de fuite par lequel s'écoulent les eaux de la Somme. Jusqu'au début du XIX^e siècle, chacun possède une roue hydraulique mettant en mouvement une paire de meules. Vers 1820, avant



Fragments de meules mis au jour lors de fouilles archéologiques de 2011-2014.

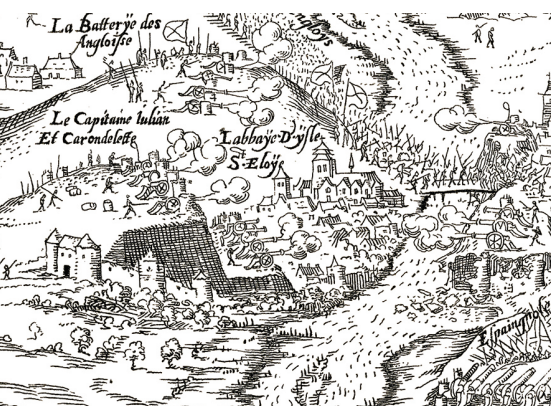
© Direction du Patrimoine, F. PILLET



Les moulins transformés en minoterie industrielle, photographiée avant 1900.

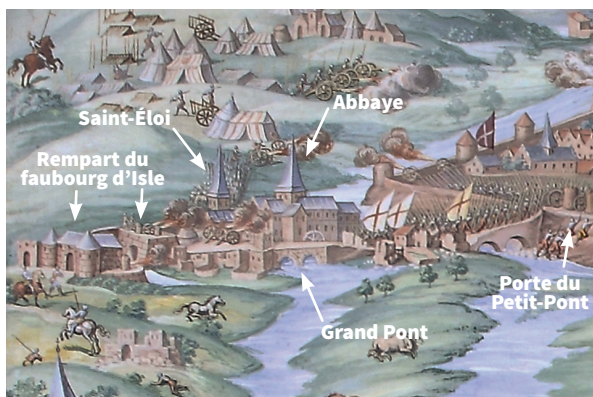
© Société Académique de Saint-Quentin

LE SIÈGE DE 1557 ET SES CONSÉQUENCES



Détail d'une vue de la prise de Saint-Quentin le 27 août 1557.
Gravure de Jérôme Cock (1510-1570), copiée autographiée de
Charles Gomart (1858).

© Société Académique de Saint-Quentin



Détail d'une vue de la prise de Saint-Quentin le 27 août 1557.
Fresque de Fabrizio Castello (1562-1617) peinte au Palais
royal de l'Escorial à San Lorenzo (Espagne) en 1590.

© Ville de Saint-Quentin, L. COUVÉE

Le 2 août 1557, l'armée du roi d'Espagne (60 000 fantassins et 17 000 cavaliers), Philippe II, fils de l'Empereur Charles Quint, arrive par la route de Guise, arrêtée dans sa progression par les premières fortifications du faubourg d'Isle.

LA DESTRUCTION DU DÉTROIT D'ISLE

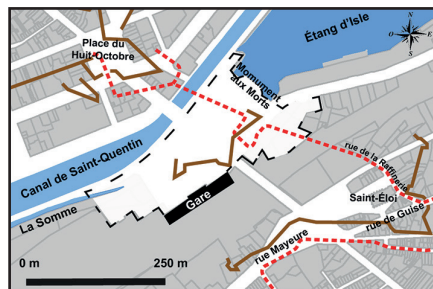
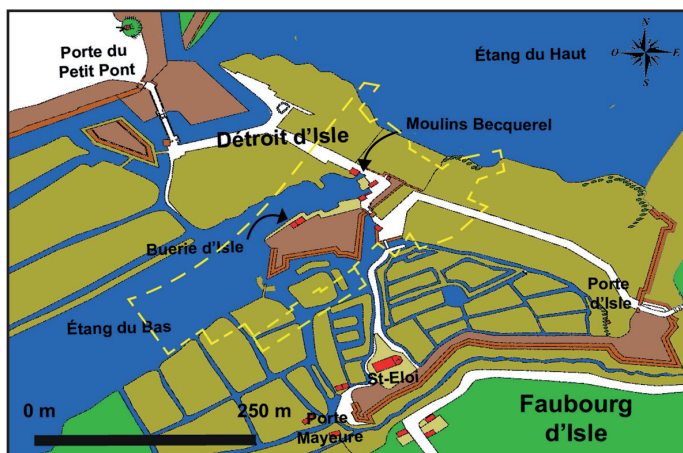
Débuta alors le terrible siège de Saint-Quentin. Dans la nuit du 8 au 9 août, l'amiral Gaspard de Coligny, gouverneur de Picardie, décide l'évacuation du *bas-faubourg* ou *Détroit d'Isle*, pour replier ses forces armées derrière les remparts de la cité, qui se dressaient alors à l'emplacement de l'actuelle rue Dachery, de la place du Huit-Octobre (porte du Petit Pont, plus tard appelée porte d'Isle) et du boulevard Gambetta.

Gaspard de Coligny ordonne alors que l'on incendie la centaine d'habitations qui existe. L'abbaye, qui a échappé à cette destruction

volontaire, est investie par l'artillerie espagnole qui trouve là une formidable plate-forme de tir dans l'alignement des remparts ouest qui font face à Remicourt. Selon le chef de l'armée espagnole, Emmanuel-Philibert de Savoie, la conquête du *bas-faubourg* fut décisive dans le déroulement des combats, qui s'achèvent par la prise de la ville le 28 août 1557.

LA DISPARITION DE L'ABBAYE

Après deux ans d'occupation, la ville de Saint-Quentin est rendue au royaume de France en 1559 selon les termes du traité franco-espagnol du Cateau-Cambrésis. L'abbaye en ruine ne sera jamais restaurée. En 1567, les moines transfèrent leur monastère derrière les remparts de la cité, entre les actuelles rues d'Isle et Villebois-Mareuil. Dans les années 1590, les dernières traces de l'abbaye disparaissent avec la récupération des matériaux pour les travaux des fortifications.



À gauche, plan du site vers 1630. La gare et le périmètre actuel du parvis figurent en pointillé de couleur jaune.
À droite, plan du site aujourd'hui, avec report du tracé des fortifications et circulations du milieu du XVII^e siècle.
© Direction du Patrimoine, F. PILLET

LA CHAPELLE SAINT-QUENTIN

Vers 1568, à l'emplacement de l'abbaye, une petite chapelle est érigée sous le vocable de Saint-Quentin, près du puits marquant le lieu d'enfouissement de la tête de Quintinus. Les vestiges de ce puits ne sont plus apparents dès les premières décennies du XVII^e siècle. La chapelle disparaît à son tour au début du XIX^e siècle. Les fouilles archéologiques ont permis de mettre au jour le mur ouest de l'édifice, sur une hauteur de 1,30 m environ.

DE NOUVELLES FORTIFICATIONS

Les nouvelles techniques de siège, notamment l'usage de l'artillerie, employées en août 1557 ont démontré l'obsolescence des vieux remparts de la ville. L'ensemble des fortifications de la ville va être remanié dans les années 1560-1670, dont celles du Déroit d'Isle. La porte du Petit-Pont, rebaptisée par la suite porte d'Isle, se voit renforcée d'un bastion à partir de 1589, remodelé en 1624. Parallèlement, au centre du Déroit, à l'emplacement de l'abbaye, est aménagée une nouvelle structure défensive qui prend la forme d'une levée de terre. Elle est transformée vers 1626 en un véritable rempart, constitué de deux bastions reliés par une courtine. Il vient verrouiller la traversée de la vallée de La Somme. Cet *ouvrage à cornes* se substitue aux vieux remparts du faubourg d'Isle.

Les anciennes portes d'Isle et Mayeure sont délaissées, avant de disparaître complètement du paysage urbain probablement à la fin du XVII^e siècle.

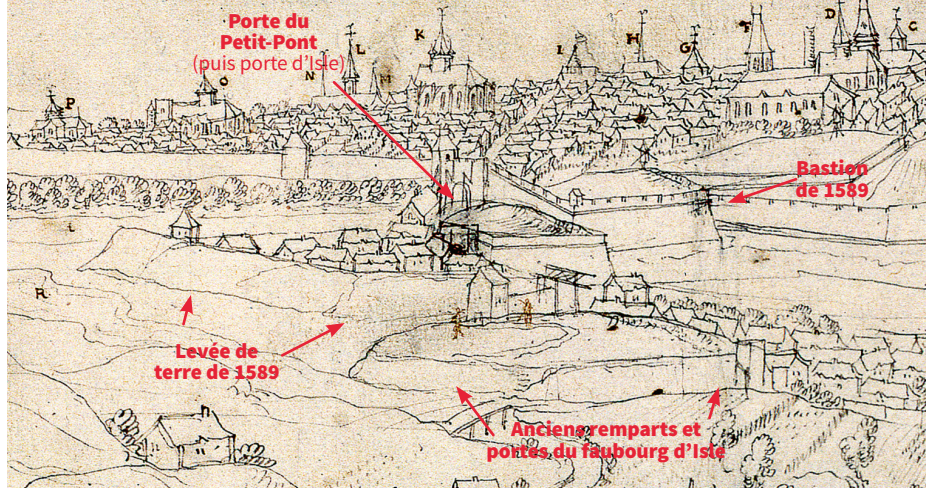


Au premier plan, le mur ouest de la chapelle Saint-Quentin est en cours de relevé lors des fouilles archéologiques. Lui sont adossés les murs de la buerie d'Isle, en retour d'angle.

© Direction du patrimoine, phot. F. PILLET

Détail d'une vue de Saint-Quentin depuis les hauteurs du faubourg d'Isle en 1611. Dessin de Joachim Duviert (1580-1648).

© BnF, Cabinet des Estampes, collection Lallémand de Betz



LA BUERIE D'ISLE

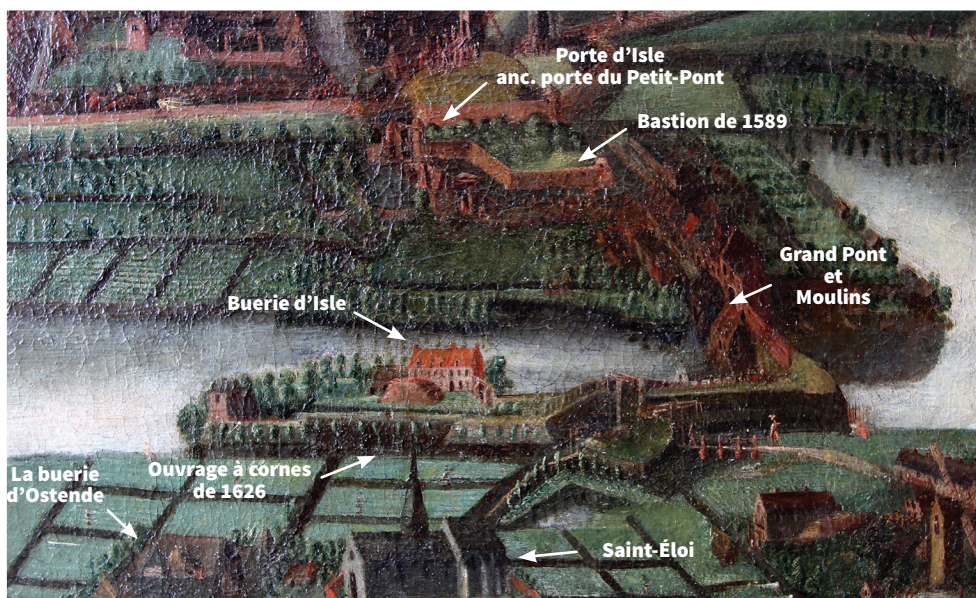
Une buerie désigne aux XVI-XVIII^e siècles un établissement de blanchiment des toiles de lin. Quatre bueries font la réputation de la ville de Saint-Quentin qui expédie à travers l'Europe entière puis vers le Nouveau Monde les productions linières de la région. L'une d'entre-elles, la buerie d'Isle, est fondée vers 1630 par Daniel Warquin, protestant saint-quentinois qui loua le site de l'ancien cloître pour y développer son activité. Aux ateliers proprement dits où se pratique le lessivage des toiles, sont associés une multitude de canaux et de prairies d'étendage aménagés entre les remparts de la ville et la rive nord de l'étang d'Isle. De l'autre côté, des

aménagements identiques étaient associés à un autre établissement, la buerie d'Ostende, implantée à l'ouest de l'ancienne église Saint-Éloi.

Acquisée au lendemain de la Révolution française par les Joly de Bammerville, elle cesse toute activité avec l'abandon du lin au profit du coton. Mais les bâtiments principaux subsisteront jusqu'en 1914-1918.

Détail d'une vue de Saint-Quentin vers 1640-1650. Huile sur toile anonyme.

© Collection privée



LA CORNE DE VAUBAN

LA FIN D'UNE SITUATION STRATÉGIQUE

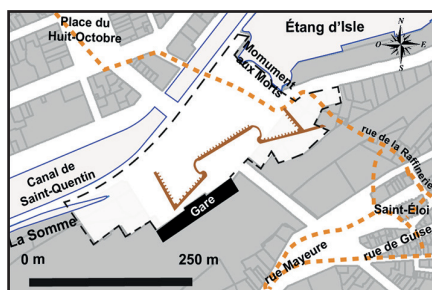
Les conquêtes militaires de Louis XIV font de Saint-Quentin une place fortifiée de moindre importance. Pourtant débute en 1671 un ultime réaménagement de l'ouvrage fortifié verrouillant la vallée de la Somme. L'ingénieur du roi Lenin, ingénieur militaire de la Province de Picardie, auteur en 1644 d'un « Livre des plans de passages » de la vallée de la Somme, est chargé de remodeler l'ouvrage à cornes de 1626.

À partir de 1668, les fortifications terrestres du Royaume sont sous la responsabilité de Vauban. L'appellation *Corne de Vauban*, qui apparaît sur un plan de 1707, est donc liée à la supervision par le célèbre ingénieur des travaux. Ils durent probablement jusqu'en 1674.

En 1673, à la demande de Colbert, Vauban inspecte les fortifications de Saint-Quentin et de Guise. Il propose alors de privilégier les fortifications des villes frontalières. De cette visite naît le concept de *pré-carré*. L'effort militaire porte désormais sur une double ligne de villes fortifiées derrière laquelle se trouve Saint-Quentin. Dès lors, plus aucune nouvelle fortification ne verra le jour à Saint-Quentin.

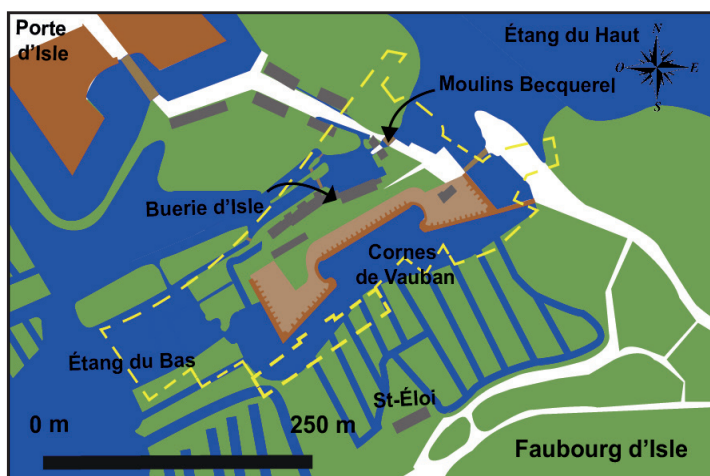
UN MASSIF OUVRAGE MILITAIRE

Cet ouvrage à cornes est constitué de deux bastions reliés entre eux par un long rempart nommé courtine. La jonction se fait par l'intermédiaire de parties courbes nommées orillons. Les points opposés des bastions sont distantes de 218 mètres.



À droite, plan du site vers 1770. La gare et le périmètre actuel du parvis figurent en pointillé de couleur jaune. Ci-dessus, plan du site aujourd'hui, avec report du tracé des fortifications et circulations à la fin du XVIII^e siècle.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET





Vue de Saint-Quentin en 1712, détail. On distingue bien la Corne de Vauban et sa forme caractéristique, à l'arrière-plan de l'ancienne église Saint-Éloi. François de La Tour (1670-1736). Dessin à la plume.

© Musée Antoine-Lécuyer

L'épaisseur de cet ouvrage varie entre 3,50 et 3,90 m, constitué d'une fondation en grès, d'une maçonnerie en blocage de moellons de calcaire et d'un parement externe en briques sur une épaisseur de 0,6 à 1,40 m (incliné suivant un angle de 78°). La hauteur estimée de ces remparts est de 7 m au-dessus des fondations, soit 9,80 m au total. L'ouvrage est consolidé par d'imposants contreforts maçonnés.

LA FIN DES REMPARTS

Dès 1807, la municipalité de Saint-Quentin est informée par le commandant de la place que Saint-Quentin doit être militairement déclassée. Lors de sa visite inaugurale du Canal de Saint-Quentin le 28 avril 1810, Napoléon Bonaparte signe un décret concédant les fortifications à la Ville qui se voit autorisée à les démolir. La *Corne de Vauban* est détruite

dès 1807-1808, suite à un échange de terrain entre les propriétaires, les Joly de Bammerville, et l'administration des Ponts-et-Chaussées, pour permettre le percement de la nouvelle route impériale, l'actuelle rue du Général Leclerc, et l'aménagement du port du canal. Pour l'ensemble des fortifications de la cité, les maçonneries sont arasées et les matériaux récupérés et revendus aux entrepreneurs de Saint-Quentin pour les nouvelles constructions urbaines.

LES VESTIGES D'UN Puits «SACRÉ» ?

Les diagnostics et les fouilles archéologiques ont permis de mettre au jour les deux bastions, un orillon et une partie de la courtine de la Corne de Vauban. La découverte d'un puits dans un contrefort de la courtine, près du bastion est, pose question. La situation inexpiquée de

ce puits dans l'épaisseur du rempart permet de formuler une hypothèse. Lors de la construction de l'ouvrage, l'ingénieur Lenin identifia les vestiges du puits du corps de Quintinus, initialement implanté dans l'église abbatiale. La maçonnerie de ce puits «sacré» est alors rehaussée sur toute la hauteur de la fortification pour en préserver le souvenir. S'agit-il du même puits ?

Fête révolutionnaire à la porte d'Isle.

Lithographie .

© Archives municipales de Saint-Quentin





L'orillon du bastion ouest (1), le puits qui pourrait correspondre au puits sacré réhaussé en 1671 (2), la coursiive et l'amorce de l'orillon est (3).

© Direction du Patrimoine, F. PILLET



Projet d'aménagement du parvis de la gare sur lequel est reporté le tracé approximatif de la Corne de Vauban.

© Plan : droits réservés. Montage : Direction du Patrimoine, F. PILLET



Le bastion ouest (4) et le bastion est (5 et 6). On identifie clairement les blocs de grès formant les fondations de la Corne de Vauban. La coursiive et les bastions s'élevaient probablement à 7 mètres au-dessus, soit près de 5 mètres au-dessus du niveau actuel du parvis de la gare.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET

UN XIX^E SIÈCLE INDUSTRIEL

LA FILATURE ROUGE

La société Samuel Joly & Cie, fondatrice de la première filature de coton de la ville en 1804, achète en 1805 la buerie d'Isle et les terrains adjacents, qu'elle cède en 1806 à l'administration des Ponts-et-Chaussées en échange de la Corne de Vauban. L'ouvrage militaire est arasé et, dès 1808, une filature de coton est construite sur le bastion est, en bordure de l'étang d'Isle, la *Filature Rouge*. Il s'agit alors de la deuxième filature installée dans la ville.

Cet imposant édifice de briques, de 41 mètres de longueur sur 18 mètres de largeur, est conçu sur le modèle des filatures anglaises, les *spinning mills*. La filature est alors dotée d'une roue hydraulique alimentée par une partie des eaux de l'étang, concurremment avec la minoterie. Stoppée dès 1825, la filature est reconvertie en raffinerie de sucre de 1832 à 1838. Elle est démolie en 1844. Les bases des piliers portant les planchers de l'édifice ont été mis au jour lors des fouilles archéologiques.

Dans les années 1830, la municipalité décide de percer une nouvelle voie de communication parallèle à la route impériale (actuelle rue du Général Leclerc). Il est décidé alors de reprendre l'ancienne voie d'accès traversant le détroit d'Isle au XVIII^e siècle. La raffinerie de sucre, qui est alors sur le tracé, est dans un premier temps percée pour aménager un passage à travers son rez-de-chaussée. Pavée en 1838, la nouvelle chaussée devient la *rue de la Raffinerie* après la démolition de l'établissement qui lui donne son nom.

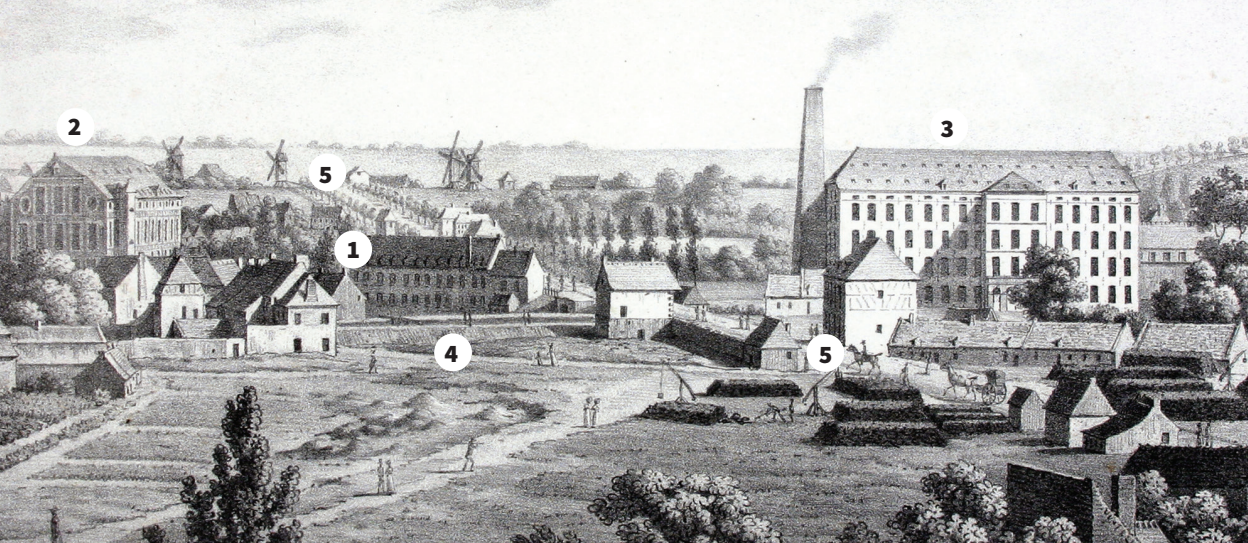


Plan du site en 1828. La Corne de Vauban apparaît en pointillé. Les filatures rouge (1) et blanche (2) sont construites sur les fondations des anciens bastions de l'ouvrage défensif.

© Archives municipales de Saint-Quentin

LA FILATURE BLANCHE

Après dissolution de la société Samuel Joly & Cie en 1816, les frères Aimé et Jules Joly, associés au célèbre Emile Oberkampf, fondent une nouvelle société et érige une nouvelle filature, sur les fondations du bastion ouest de la Corne de Vauban. Plus vaste que la Filature Rouge (50 x 14 mètres), haute de 5 niveaux, cette usine est entièrement conçue et équipée par des techniciens anglais, des métiers à filer à la machine à vapeur, de type Woolf, réalisés dans les ateliers du grand constructeur anglais John Hall.



Le site industriel est complété en 1821-1825 par des ateliers de blanchiment, d'apprêt et de teinturerie, implantés entre la filature et le canal. Il prend alors le nom de Fabrique Blanche. Dans la nuit du 27 au 28 mai 1833, la filature est entièrement détruite par un incendie. S'y substitue la même année un tissage mécanique, l'un des tous premiers ateliers français construit suivant le modèle anglais des tissages couverts de toits en dents de scie, appelés *sheds*. Il s'agit alors d'une architecture industrielle totalement innovante.

Le tissage ferme en 1889. Il est détruit durant la décennie suivante pour permettre l'aménagement d'une place devant la gare ferroviaire. Quant aux ateliers de blanchiment-teinturerie, ils sont transformés en malterie, alimentant en orge torréfié, le malt, une partie des brasseries de la ville.

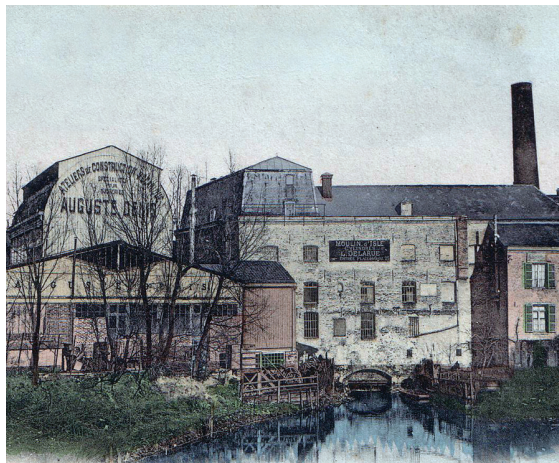
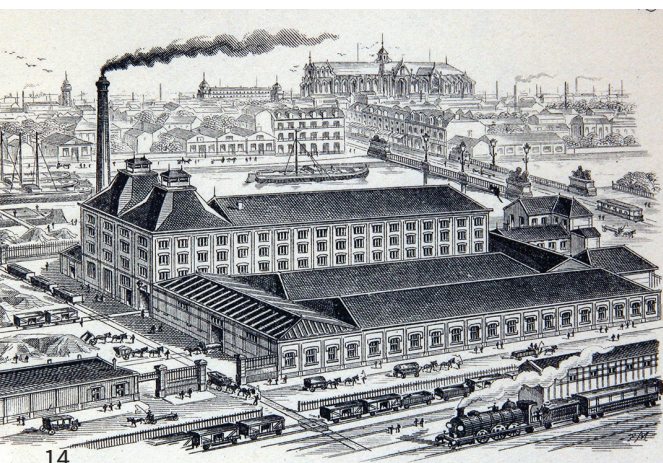
Vue du site en 1821 : les vestiges de la buerie d'Isle (1), la Filature Rouge (2), la Filature Blanche (3), le Canal de Saint-Quentin (4), la route de Laon - actuelle rue du Général Leclerc - (5). Lithographie d'Édouard Pingret, 1821.

© Bibliothèque municipale de Saint-Quentin

À l'est du site, en bordure de l'étang d'Isle, les moulins Becquerel se transforment en minoterie industrielle, ajoutant à la roue hydraulique une machine à vapeur en 1858 puis remplaçant les vieilles meules par des cylindres modernes. En 1874, un atelier de construction mécanique est créé entre la minoterie et le canal. Il prospère jusqu'en 1914.

À gauche, la malterie Harduin & Boissau qui occupe avant 1914 une grande partie de l'actuel parvis de la gare. Ci-dessous, les ateliers de construction mécanique et la minoterie, vus depuis le pont qui enjambe alors la Somme.

© Archives départementales de l'Aisne, Bibliothèque municipale de Saint-Quentin





Vue des vestiges de la Filature Blanche en cours de fouille. Elle fut implantée suivant le tracé des fondations du bastion ouest de la Corne de Vauban. Les briques, les blocs et moellons de calcaire utilisés pour sa construction sont des matériaux de récupération des fortifications.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET



Vestiges de l'évolution de la filature en tissage : les planchers sont portés en 1816 par une rangée centrale de doubles poteaux de bois. Après l'incendie de 1833, les constructeurs utilisent pour le tissage des colonnes de fonte dont la base s'intercale entre les anciennes bases en pierre des poteaux de 1816.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET



On distingue nettement les vestiges de l'orillon ouest de la Corne de Vauban, sur les fondations duquel s'élevaient la cheminée carrée de la Filature Blanche et la salle de la machine à vapeur.

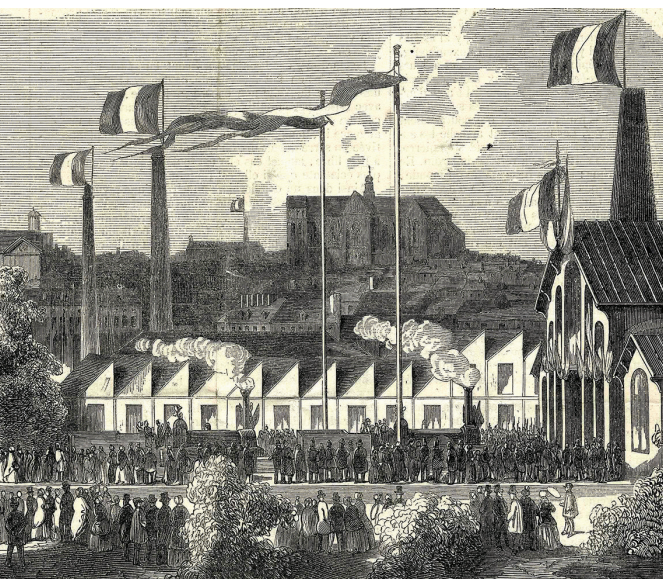
© Direction du Patrimoine, F. PILLET



Vestiges de l'une des deux tourailles de la malterie (séchage du malt) et de la base de la cheminée adossée (visibles sur la représentation de l'établissement).

© Direction du Patrimoine, F. PILLET

LE CHEMIN DE FER AVANT 1914

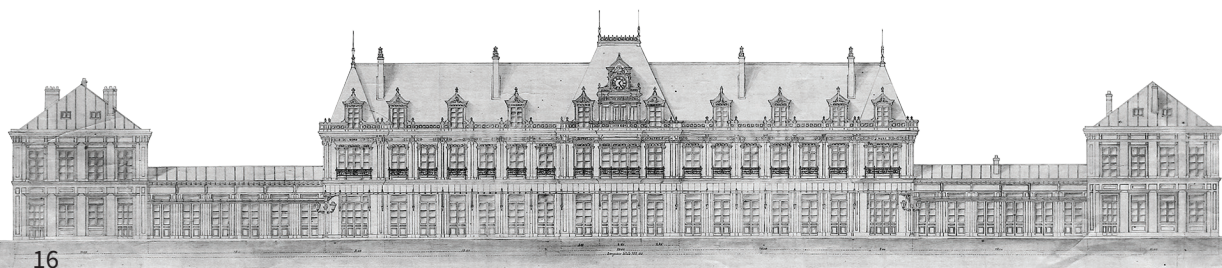


L'inauguration de la ligne de chemin de fer le 9 juin 1850.
Au centre de l'image figure le tissage de la Fabrique Blanche,
couvert de ses sheds.

© L'illustration, 8 juin 1850

Plan de la gare de Saint-Quentin après sa surélévation pour
l'installation du buffet et de l'hôtel, vers 1880.

© Archives municipales de Saint-Quentin



Traversé par une importante voie romaine depuis l'Antiquité, puis le Canal de Saint-Quentin à partir de 1810, ce site devient l'enjeu d'un nouveau mode de transport au milieu du XIX^e siècle, le chemin de fer.

CRÉATION ET DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE

En 1846 est inaugurée la ligne Paris-Lille via Amiens, après une âpre bataille qui oppose Saint-Quentin et Amiens. Mais les industriels et édiles saint-quentinois ne désarment pas et obtiennent leur chemin de fer en 1845, par le prolongement de la ligne Paris-Creil jusqu'à Saint-Quentin.

Mais un conflit s'engage entre la Municipalité qui souhaite un tracé au plus près du centre-ville, sur l'axe de l'actuel boulevard Léon-Blum, et la Compagnie du Chemin de Fer du Nord qui impose finalement un tracé plus au sud. Il est alors nécessaire d'assécher l'ancien marais d'Isle par l'apport de centaines de wagons de terre prélevée à Gauchy.

Le 9 juin 1850, la ligne Creil-Saint-Quentin est inaugurée en présence du Président de la République, Napoléon Bonaparte, futur Napoléon III.



Désormais, il ne faut plus que 2 heures 50 pour rejoindre Paris, contre 22 heures en diligence. Saint-Quentin ne reste pas longtemps le terminus de la ligne, et, dès 1855, le prolongement en direction de la frontière belge, jusqu'à Erquelines, est achevé, plaçant la ville sur une ligne ferroviaire internationale.

À partir des années 1870, le maillage départemental ferroviaire, avec le développement des lignes d'intérêt local, va se densifier. Peu à peu aboutissent à Saint-Quentin de nouvelles lignes provenant de Guise (1874-1880), de la Somme (ligne du Vélou-Bertincourt, 1879-1880), du Catelet (ligne du Cambrésis, 1892) et de Ham (1910-1914).

Plan du quartier de la gare en 1857 : chemin de fer et activités industrielles se partagent la majeure partie de l'ancien Détroit d'Isle et de l'Étang du Bas asséché.

© Musée Antoine-Lécuyer

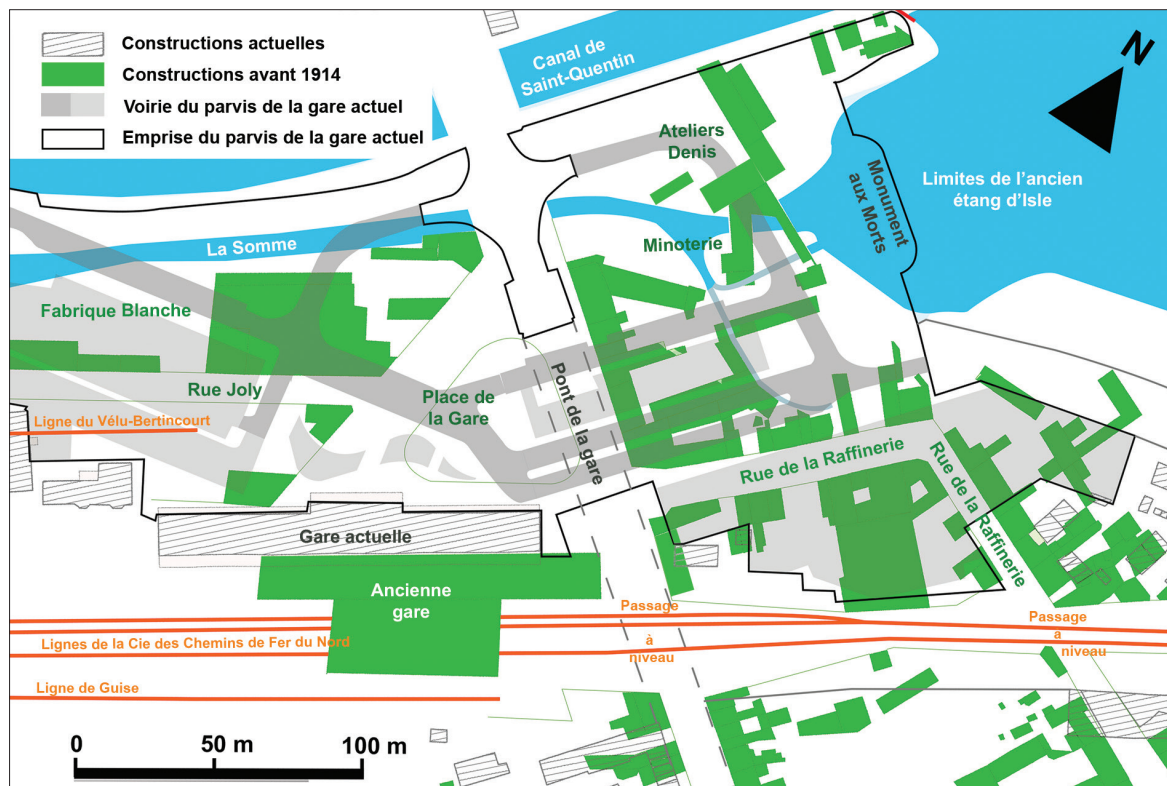
LE DÉBARCADÈRE

Pour la construction de la gare, que l'on nomme alors débarcadère, la Compagnie du Chemin de Fer du Nord doit s'adapter au terrain marécageux, - le sol crayeux se situe sous 9 mètres de tourbe -, en construisant un édifice «léger». Le bâtiment des voyageurs est constitué d'une structure à pans de bois et remplissage de briques, architecture éloignée des autres gares de la ligne, souvent en pierre de taille. À cet édifice sont accolées deux halles métalliques couvrant les quais et les voies ferrées.

Un train en gare de Saint-Quentin, vers 1900. Carte postale.

© Collection particulière





Superposition de l'aménagement du parvis de la gare en 2016 et de l'implantation du bâti du quartier de la gare avant 1914.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET

Les édiles municipaux considèrent l'édifice comme indigne du rang économique de la cité à l'échelle régionale, et ne cessent de demander la reconstruction d'une nouvelle gare. Mais la Compagnie du Chemin de Fer du Nord ne tient pas compte des protestations et se contente de l'agrandir à plusieurs reprises, entre 1872 et 1884, pour faire face aux nouveaux besoins d'une ville en plein essor : ajouts d'ailes et pavillons latéraux, etc.

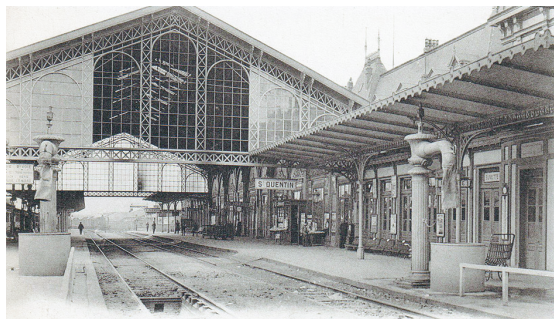
URBANISATION DU QUARTIER

Quelques années seulement après l'ouverture de la ligne, la rue de la Raffinerie et la route impériale n°30 (actuelle rue du Général Leclerc) sont bordées de constructions, que ce soient des commerces (restaurants, hôtels, cafés, etc.), des habitations ou des ateliers. Les deux voies sont chacune coupées par un passage à niveau. Côté gare, l'urbanisation est encore limitée par la Fabrique Blanche : le débarcadère ne dispose que d'une simple voie de desserte jusque dans les années 1890 et la création de la place de la Gare, premier parvis de son histoire.



La gare de Saint-Quentin vue depuis la place et depuis les quais vers 1900. Cartes postales.

© Monique Séverin





Place de la Gare et angle de la rue de la Raffinerie et de la route de Laon. Photographie prise lors de la réception en gare de Saint-Quentin du Président de la République Félix Faure, en juin 1897.

© Bibliothèque municipale de Saint-Quentin



Passage à niveau de la route de Laon, photographié en direction du centre-ville vers 1900. On distingue à gauche le pavillon est de la gare, et la passerelle métallique aménagée en 1884 pour faciliter la traversée des piétons. Carte postale.

© Monique Séverin



Le carrefour de la rue de la Raffinerie et de la route de Laon (rue du Général Leclerc) peu avant la Première Guerre mondiale.

L'hôtel Terminus, qui vient alors d'être récemment construit, domine la rue. Il est reconstruit après la guerre près de la place du Huit-Octobre.

Carte postale.

© Bibliothèque municipale de Saint-Quentin

L'ASSOCIATION DU CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DU VERMANDOIS



Née il y a 40 ans, l'association du Chemin de Fer Touristique du Vermandois (CFTV), constituée d'un groupe de bénévoles et d'amoureux du chemin de fer, veille à la protection et à la sauvegarde d'un patrimoine en péril : le patrimoine ferroviaire construit dans l'entre-deux-Guerres. Ainsi, le CFTV a pour mission de préserver et de faire circuler du matériel de chemin de fer ancien pour porter témoignage aux générations futures de la manière de voyager en train dans la première moitié du XX^e siècle et jusqu'à la fin des années 60. L'association vous invite à un voyage en symbiose avec la nature et les paysages traversés, pouvant avoir lieu seul ou en famille. Sur le même itinéraire circulent des trains restaurant qui permettent de prendre son repas à bord (renseignements sur www.cftv.fr).

Il propose une promenade qui, démarrant de son quai privatif Vallée Saint-Lazare à Saint-Quentin / Gauchy, traverse la vallée de la Somme, rejoint la vallée de l'Oise à Mézières-sur-Oise et longe cette rivière jusqu'à Origny-Sainte-Benoîte, en passant par Ribemont.

Au fil des années, la collection de matériel ferroviaire s'est étoffée. Avec l'aide de la Ville de Saint-Quentin et des collectivités concernées, l'association développe ses activités en occupant des installations modernes où sont effectuées la remise en état et l'entretien de pièces ferroviaires parfois centenaires.

Espace, rangements pratiques, matériels et outillages en rapport avec les travaux effectués, centre de documentation rassemblant les indispensables ouvrages et plans dressés par les générations antérieures de cheminots permettent et permettront de faire vivre demain le chemin de fer d'hier.





Parmi les riches collections qu'il conserve, le Chemin de Fer Touristique du Vermandois possède une voiture restaurant bar de la Compagnie Internationale des Wagons Lits (CIWL), seule survivante de cette série de voitures construite à Aytré par les Entreprises Industrielles Charentaises en 1928 pour être utilisée dans les trains de luxe. Cette voiture présente un décor Art Déco d'exception, en cohérence avec le riche patrimoine de la Ville : panneaux en pla-

qué d'acajou, décorations en laque de Chine, appliques sous formes de cornes d'abondance reprenant les motifs du répertoire de l'Art Déco.

Si vous partagez nos objectifs, si vous voulez nous encourager à continuer, pourquoi ne pas adhérer à l'association ? Vous renforcerez ainsi sa notoriété et son importance et vous pourrez contribuer à augmenter la fréquentation du chemin de fer touristique.

**Pour nous retrouver le jeudi matin ou le samedi directement au dépôt, laissez un message sur notre répondeur:
03 23 64.88 38 ou écrivez à infos@cftv.fr**





1914-1918, UNE GARE DANS LA TOURMENTE



Arrivée de l'Empereur Guillaume II en gare de Saint-Quentin, le 2 juin 1916. Carte postale.

© Jean-Michel Lemaître

UNE GARE STRATÉGIQUE

La gare de Saint-Quentin est d'une importance majeure pour l'armée allemande. Située à quelques dizaines de kilomètres seulement du front jusqu'en mars 1917, elle permet d'irriguer le front en hommes et en munitions, notamment grâce aux lignes d'intérêt local desservant la Somme. La gare est dès lors la cible privilégiée des dizaines de bombardements aériens alliés qui débutent le 23 janvier 1915. Le 15 avril 1915, trois avions français incendient un train de munitions.

Au commencement de la bataille de la Somme, le 1^{er} juillet 1916, un avion anglais récidive, anéantissant une partie de la gare de marchandises. L'explosion d'un train de munitions souffle les vitraux sud de la Basilique.

La gare de Saint-Quentin constitue en août 1914 une véritable plateforme logistique pour l'armée anglaise, par laquelle passent des dizaines de trains britanniques en partance pour le front. Le 27 août, les derniers soldats de l'armée anglaise en replis embarquent dans les trains en partance pour Noyon. Le lendemain, l'armée allemande entre dans la ville, qu'elle ne quittera que le 1^{er} octobre 1918.



Le parvis de la gare où se mêlent civils saint-quentinois et militaires allemands. Carte postale.

© Jean-Michel Lemaître



Les immeubles bordant la place de la Gare et le pavillon est de la gare en 1917-1918. Photographie.

© Société Académique de Saint-Quentin

UNE GARE SUR LA LIGNE HINDENBURG

Durant l'hiver 1916-1917, l'armée allemande se replie sur la ligne Hindenburg sur laquelle se situe Saint-Quentin. La population civile de la ville est alors contrainte à l'exode. Du 1^{er} au 18 mars 1917, 42 300 habitants embarquent dans deux à trois trains quotidiens en direction du Nord et de la Belgique.

Situé en plein champs de bataille, le site perd de son importance à partir de mars 1917. La gare et son faisceau de voies ne sont plus les cibles privilégiées de l'aviation et l'artillerie

alliées, qui concentrent désormais leurs tirs sur la Basilique, véritable tour d'observation de l'armée allemande, et sur les tranchées qui ceignent la ville au sud et à l'ouest.

Finalement, en 4 années de guerre, la gare échappe miraculeusement à la destruction totale.

Troupes allemandes franchissant en grand nombre le passage à niveau de la gare le 22 mars 1918, lors de l'offensive allemande appelée « Opération Michael ». Photographie.

© Jean-Michel Lemaître



Les halles de la gare, la passerelle et le passage à niveau pendant l'occupation, vus depuis les voies en 1917-1918. Photographie.

© Société Académique de Saint-Quentin

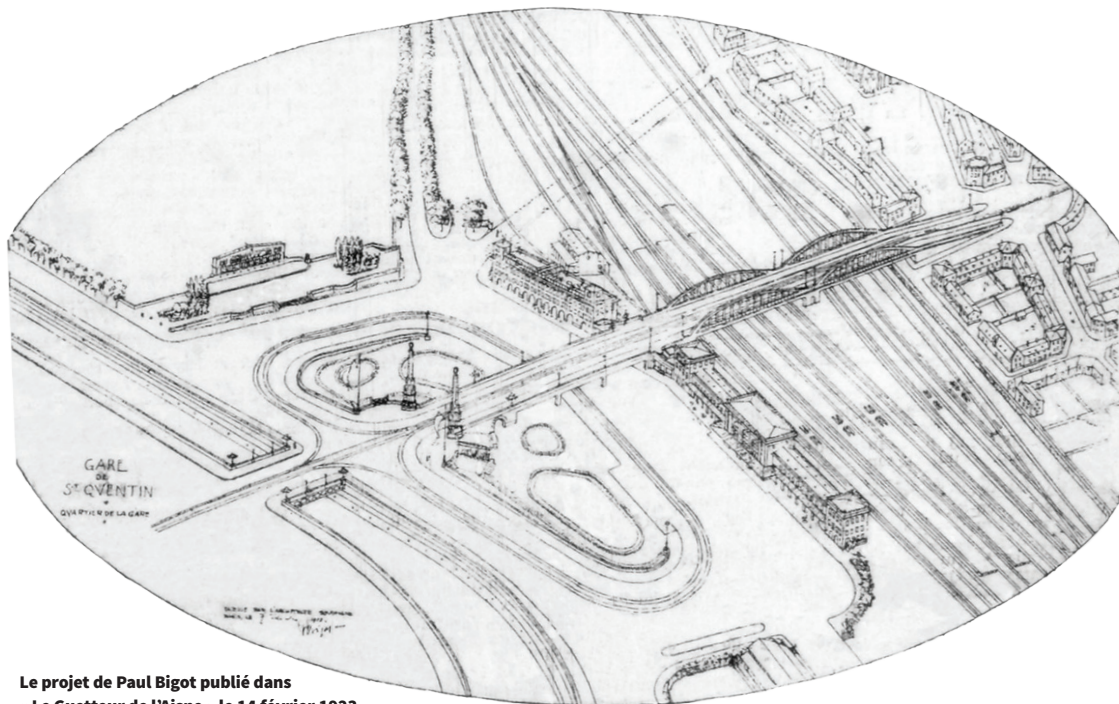


Saint-Quentin. Bahnhof.

Photographie aérienne du quartier de la gare prise par l'aviation française le 22 juillet 1917.

© Archives municipales de Saint-Quentin



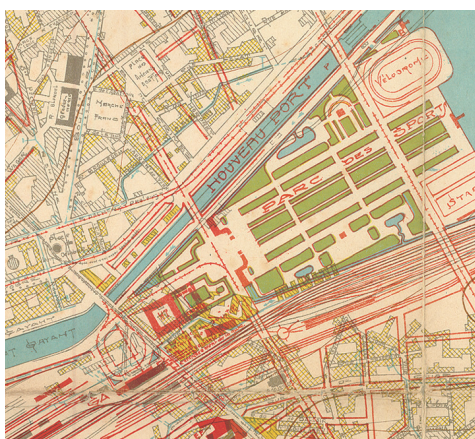


**Le projet de Paul Bigot publié dans
« Le Guetteur de l'Aisne » le 14 février 1923.**
© Bibliothèque municipale de Saint-Quentin

RECONSTRUCTION : UNE GRANDE OPÉRATION D'URBANISME

Au lendemain de l'Armistice, le quartier de la gare fait l'objet de toutes les attentions. Le premier projet de reconstitution et d'extension de la ville, dressé par l'architecte saint-quentinois Louis Brassart-Mariage en mars 1919, prévoit un développement des infrastructures ferroviaires à l'ouest de la route nationale n°30, et la création d'un vaste parc des sports à l'est, nécessitant le comblement d'une partie de l'étang d'Isle. De son côté, la Compagnie du Chemin de Fer du Nord échaafaude un autre projet qui consisterait à reconstruire une nouvelle gare de voyageurs coupant l'axe de circulation de la route nationale n°30, qui serait alors déviée par la rue de la Raffinerie, un pont remplaçant alors le passage à niveau et reliant le faubourg d'Isle par deux rampes, vers les routes de Guise et de La Fère.

**Plan de reconstitution et d'extension de la ville de
Saint-Quentin, Louis Brassart-Mariage, mars 1919.**
© Société Académique de Saint-Quentin





**L'incendie de la gare, le 13 janvier 1922.
Carte postale.**

© Jacques Leroy



**La gare provisoirement restaurée après l'incendie de 1922.
Carte postale.**

© Maryse Trannois

LE PROJET DE PAUL BIGOT

La municipalité, qui souhaite sortir du sérail des praticiens saint-quentinois, refuse le projet de Brassart-Mariage. Elle s'oppose aussi énergiquement à celui de la Compagnie qu'elle juge désastreux pour le faubourg d'Isle, refusant par ailleurs que soit bouchée « *la perspective de la voie principale qui traverse la ville* ».

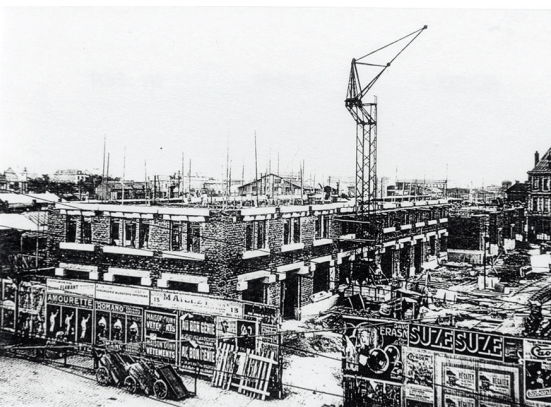
La municipalité décide de faire appel à l'architecte Paul Bigot, grand prix de Rome. Celui-ci soumet un nouveau plan général de reconstitution de la ville dès novembre 1919. Il qualifie sa proposition pour le quartier de la gare « *d'œuvre esthétique à accomplir à l'entrée de la cité, création d'un*

décor qui solutionne plastiquement le problème de la circulation entre la ville proprement dite et le faubourg d'Isle ». Paul Bigot propose alors la création d'un grand pont enjambant le parvis de la gare et les voies ferrées, un *passage supérieur*, permettant de supprimer le problématique passage à niveau. De part et d'autre de cette véritable épine dorsale, Paul Bigot propose un vaste parvis, vierge de toute construction en dehors des bâtiments ferroviaires, induisant la suppression des habitations, commerces et ateliers du quartier, et le couvrement de la Somme. Le projet prévoit aussi la réalisation

Vue du passage à niveau en direction du faubourg d'Isle : les dernières habitations bordant la route nationale 30 (actuelle rue du Général Leclerc) sont en cours de démolition. Photographie.

© Société Académique de Saint-Quentin





La nouvelle gare de Saint-Quentin en construction, 1925.

Photographie.

© Jacques Leroy



Le parvis de la gare en mars 1927, avant la construction du passage supérieur. Photographie.

© Société Académique de Saint-Quentin

de deux pylônes-phares implantés à l'entrée du passage supérieur, et d'un *portique* en bordure de l'étang d'Isle, Monument aux morts de la ville prenant ainsi la forme stylisée d'une colonnade antique. Les pourparlers entre la municipalité et la Compagnie de Chemin de Fer du nord n'évoluent guère jusqu'à l'incendie accidentel de la gare le 13 janvier 1922. L'évènement va hâter la construction d'une nouvelle gare et l'aménagement de ses abords.

Sur les 10,5 millions de francs que coûte le projet, 8 doivent être pris en charge par un emprunt municipal financé par des surtaxes

perçues sur les voyageurs et les marchandises en gare de Saint-Quentin. Les procédures d'expropriation de tous les propriétaires de « l'ilot de la Gare » sont engagées en 1923. La déclaration d'urgence des travaux de reconstitution et d'extension de la gare, par décret en date du 11 mars 1925, est suivie dans les mois suivants par les travaux de couvrement de la Somme. Fin 1925, les arches du portique surplombent déjà les eaux de l'étang d'Isle. Par ailleurs, la Ville a acquis les 85 hectares de l'étang et des marais d'Isle dès 1922, ainsi que le site de la minoterie.

La nouvelle gare de Saint-Quentin et son parvis, photographiés depuis une arche du passage supérieur dans les années 1930.

© Société Académique de Saint-Quentin





Le parvis de la gare en 1932. Montage panoramique réalisé à partir de deux photographies.

© Société Académique de Saint-Quentin, montage F. PILLET

LA RECONSTRUCTION DE LA GARE

Paul Bigot est déchargé du projet de reconstruction de la gare au profit de deux architectes au service de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, Gustave Umbdenstock (1866-1940), ardent défenseur du style régionaliste, associé à un jeune confrère, Urbain Cassan (1890-1979).

Le nouveau bâtiment des voyageurs est construit à côté de la gare incendiée, réparée provisoirement le temps des travaux. Ainsi, en octobre 1925, les saint-quentinois peuvent contempler pendant quelques mois ces deux gares qui coexistent. La nouvelle gare est

inaugurée le 12 septembre 1926. La gare, et notamment son magnifique buffet réalisé par le maître-verrier Auguste Labouret, font alors l'admiration des visiteurs.

LE PASSAGE SUPÉRIEUR

En avril 1927, la société arrageoise Peulabeuf remporte le concours organisé par la Ville pour la construction du passage supérieur qui doit enjamber tout le quartier de la gare. Le célèbre cabinet d'ingénierie Pelnard, Considère & Caquot est associé pour la conception des arches en béton précontraint. Le 16 mai 1929, il est procédé

Ci-dessous et à gauche, le passage supérieur en construction en 1928-1929. Photographies.

© Société Académique de Saint-Quentin





aux essais du pont, immédiatement ouvert à la circulation. Le mois suivant, la municipalité réclame la réouverture du passage à niveau de la rue de la Raffinerie ou son remplacement par une passerelle, ce que refuse définitivement le ministère des Travaux Publics.

Le parvis de la gare n'allait plus guère évoluer, seulement agrémenté par l'architecte Louis Guindez de mâts en béton supplémentaires près des pylônes (1932), de l'hôtel « Au Départ » (1932-1933), du monument à la mémoire du maire de la Reconstruction Romain Tricoteaux (1935), et du monument du roi de Yougoslavie Alexandre I^{er} (1936).



En haut, le parvis de la gare dans les années 1960.

En bas, l'hôtel « Au départ » devant lequel stationnent les autocars de la gare routière dans les années 1950-1960. Cartes postales.

© Jacques Leroy



UN NOUVEAU PARVIS POUR LE XXI^E SIÈCLE

Le parvis de la gare tel que l'avait conçu Paul Bigot dans les années 1920, dégradé après 90 années d'usage, inadapté aux nouveaux modes de circulation, était devenu depuis des années un parc de stationnement automobile anarchique, annexant la majeure partie de l'espace public. Les squares Audré Baudez et du Souvenir Français, traversés au plus vite par des piétons pressés, n'évoquaient plus rien de la vallée de la Somme qu'ils occupaient. Quant au vieux pavage encore sillonné par les rails de l'ancien tramway, il était devenu un supplice pour les voyageurs arrivant ou quittant Saint-Quentin. De grands travaux s'imposaient.



Square du Souvenir Français, Monument aux Morts et aires de stationnement, 2006.

© Ville de Saint-Quentin

La gare, encombrée dans ses abords immédiats par les aires de stationnement en épis, 2008.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET





Projet pour le parvis de la gare.

© Droits réservés

UN GRAND PROJET URBAIN POUR LE PARVIS

Le réaménagement du parvis s'inscrit dans les grands projets de requalification du quai Gayant, succédant à la construction du Multiplex en 2007 et à la création de la Base Urbaine de Loisirs en 2010. La requalification de l'espace public autour de la gare répond à plusieurs objectifs liés aux différentes échelles du parvis de la gare dans la cité. Ce quartier devait d'abord retrouver sa place dans le grand paysage de la Vallée de la Somme, grâce au rétablissement de la continuité visuelle et paysagère avec l'étang d'Isle, les marais et plus généralement la vallée. À l'échelle du quartier, le parvis devait remplir une double fonction d'entrée de ville et de lien entre le centre-ville et le faubourg d'Isle. Enfin, le nouveau parvis se devait de remettre à l'honneur la gare elle-même, magnifique architecture de la Reconstruction, écrin d'un joyau de l'Art Déco, l'ancien buffet de la gare, oeuvre du maître-verrier Auguste Labouret, dont la restauration est menée de concert avec la requalification du parvis. Pour mener à bien ce projet, la Ville de Saint-Quentin a fait appel aux cabinets d'architecture Reichen & Robert, Studio Authier & Associés et Atelier N2A de Saint-Quentin.

FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES ET TRAVAUX

En raison du fort potentiel du site, un diagnostic archéologique est prescrit en juillet 2010 par l'autorité préfectorale. L'opération est menée en trois tranches par l'INRAP, l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives en janvier et avril 2011, puis septembre 2013. Ces recherches aillant permis d'identifier des vestiges d'occupations médiévales et modernes, menacés partiellement par le réaménagement du parvis, une fouille archéologique est prescrite en décembre 2011, sur 20 % des 5 hectares concernés par les travaux.

Projet pour le parvis de la gare.

© Droits réservés





Fouille de la Corne de Vauban. Au premier plan, dégagement en cours des vestiges des puits qui pourrait être celui du corps de Quintinus, octobre 2014.

© Direction du Patrimoine, F. PILLET

Le chantier de fouilles, qui se déroule entre juillet et décembre 2014, met au jour d'importants vestiges, malgré les nombreuses destructions et remaniements qu'a connu le site au fil des siècles. En avril 2015, les travaux d'aménagement débutent, pour s'achever en décembre 2016. Les nécessités de garantir l'accès à la gare, au parc d'Isle, la circulation et le stationnement automobile, rendent l'organisation du chantier complexe, les travaux ne pouvant être menés que par tranche, par secteurs successifs.

Cérémonie de pose de la première dalle du parvis de la gare par le Maire de Saint-Quentin, Frédérique Macarez, le 15 juin 2016.

© Ville de Saint-Quentin, L. COUVÉE



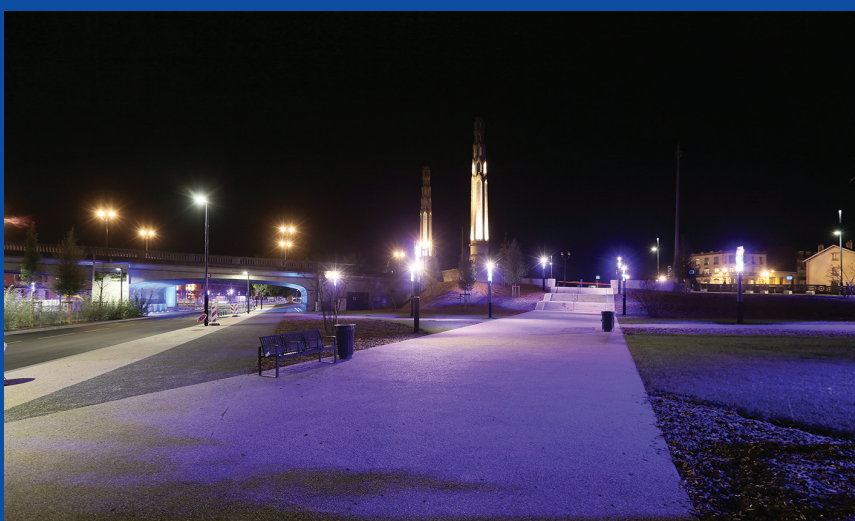
Après la période des fouilles, une partie du parvis est livrée à nouveau au stationnement, tandis que l'extrémité ouest du site est en cours de travaux, octobre 2015.

© Ville de Saint-Quentin, L. COUVÉE

INTERMODALITÉ ET PAYSAGE

Sans remettre en cause la place de l'automobile qui reste essentielle encore aujourd'hui, le nouveau parvis donne aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun une nouvelle place. À proximité immédiate de la gare, plus de 550 places de stationnement sont réparties en trois aires s'insérant parfaitement dans le traitement paysager du parvis. Les cheminements piétonniers et les pistes cyclables, reliées à celles du quai Gayant, offrent désormais des voies sécurisées, différenciées par leurs dimensions, leurs matériaux et leurs couleurs. Les bus se voient dédier une zone d'échange de 7 à 9 quais. Le traitement paysager intègre le parvis dans l'espace naturel environnant, amenuisant l'impact visuel des circulations routières. Les lignes végétales viennent tisser un lien avec l'environnement proche. Les jardinières face à la gare évoquent par leur tracé les fortifications du XVII^e siècle. Les vestiges de la Corne de Vauban n'ont pu être intégrés au réaménagement, les maçonneries étant réduites à des petits moellons en calcaire, dépourvues de leurs parements de briques et de pierres.

Le long des diverses voies, des mâts et colonnes dispensent des éclairages différenciés, dominés par les grands pylônes-phares de Paul Bigot signalant dans le paysage urbain le quartier de la gare depuis 90 ans.



Le parvis de la gare, quelques semaines avant l'achèvement des travaux.

© Ville de Saint-Quentin, L. COUVÉE

« IL S'AGIT D'UNE ŒUVRE ESTHÉTIQUE À ACCOMPLIR À L'ENTRÉE DE LA CITÉ, LA CRÉATION D'UN DÉCOR QUI SOLUTIONNE PLASTIQUEMENT LE PROBLÈME DE LA CIRCULATION ENTRE LA VILLE PROPREMENT DITE ET LE FAUBOURG D'ISLE ».

Paul BIGOT, Grand Prix de Rome, Lettre au Maire sur le plan général de Reconstitution de Saint-Quentin, 20 octobre 1919

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

Le ministère de la Culture et de la Communication, par sa direction générale des patrimoines, attribue le label Ville ou Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui mettent en œuvre des actions d'animation et de valorisation de leur architecture et de leur patrimoine. Il soutient techniquement et financièrement ces actions.

Il garantit la compétence de l'Animateur de l'Architecture et du Patrimoine, des guides-conférenciers et la qualité de leurs actions. Des vestiges préhistoriques à l'architecture du XXI^e siècle, les Villes et Pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 184 Villes et Pays vous offre son savoir faire dans toute la France.

À proximité ...

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

Lens-Liévin, Senlis à Ermenonville bénéficient de l'appellation Pays d'art et d'histoire.



Le parvis de la gare vers 1930. Carte postale.

© Jacques Leroy

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 06 93 64
www.saint-quentin.fr
patrimoine@saint-quentin.fr



Le Patrimoine
de Saint-Quentin



PatrimoineStQuentin



saint-quentin.fr